

La Diagonal no canviarà entre Marina i les Glòries

1. • BCN manté la rambla actual i a més aixecarà una plaça verda a Sardenya

XABIER BARRENA
BARCELONA

el projecte de transformació de la Diagonal tindrà una zona de transició, la que uneix la plaça de les Glòries i el carrer de la Marina. Allà, en aquests 735 metres, encara que hi circularà el tramvia, es mantindrà la secció actual, entre altres motius, perquè ho han demanat els mateixos veïns, més que contents amb la rambla actual. Hi ha més raons, com el fet que urbanísticament aquest tram previ a les Glòries té més en comú amb el que ja s'ha construït al Poblenou que amb l'Eixample clàssic. Entre Marina i Sardenya es farà una gran plaça verda, semblant a la que s'aixecarà a les Glòries. I és que la transformació de la Diagonal obligarà a replantejar-se, de fet ja s'està fent, el projecte pensat per a les Glòries, especialment pel que fa a l'àmbit viari.

1 La zona 30 del bulevard serà discontinua

El carril de servei emplaçat en l'opció A, la del bulevard, serà estrictament això, un carril que permetrà baixar del cotxe, accedir als aparcaments i accions similars. La seva gran amplada, més de quatre metres, permetrà que si hi ha un cotxe aturat breument, un altre vehicle pugui esquivar-lo, encara que per fer-ho hagi de trepitjar, també de manera breu, el carril bici. El que no es podrà fer en cap moment és recórrer tota la Diagonal per aquest carril de servei. De fet, serà discontinu i no totes les illes el tindran. O això o no es permetrà anar-lo enllaçant d'illa en illa indefinidament. En el cas del bulevard, per tant, es redueix el nombre de carrils per a vehicles a un.

2 ¿Per què costen igual les dues opcions?

Portar a terme avui tant l'opció A (bulevard) com l'opció B (rambla) tindria un cost que se situaria a prop de 70 milions. Tenint en compte que el primer respecta l'arbrat actual i que el segon modifica les quatre fileres de verd, la dada sorprèn. L'explicació és que la rehabilitació, per dir-ho així, de l'espai urbà és molt costosa. Refer sense tocar ni danyar el que es vol conservar, per exemple els arbres, exigeix unes atencions que costen diners. Tant com fer taula rasa i aixecar-ho tot nou. A més a més, prop de la meitat dels 1.130 arbres d'aquest tram de la Diagonal estan danyats en un grau més o menys elevat.

3 ¿On podran aparcar les motos?

Una de les queixes més recurrents dels vianants sobre l'actual Diagonal, juntament amb l'obligat eslàlom de bicicletes, és la presència ubiqüa de les no menys molestes motocicletes aparcades. Igual que s'ha fet amb el carril bici, la

màxima que presideix les dues opcions és la de mantenir estanc l'espai dels vianants, sempre resguardat de les motos. L'opció A, la del bulevard, preveu que puguin aparcar entre el carril bici i la calçada i, així, mai es creuin amb els vianants. El pla de la rambla reserva un espai a les amples voreres laterals (de vuit metres) als vehicles de dues rodes. L'objectiu és aconseguir que la vorera central de la rambla es converteixi en una zona lliure de motocicletes. La veritat és que el flanqueig del tramvia converteix aquesta vorera en gairebé inexpugnable. Fins i tot per a les motos.

4 L'espai del tramvia serà permeable

El tramvia no anirà en un calaix inexpugnable. Entre altres raons, per evitar que una possible avaria obligui els busos exprés que també circularan per aquell carril a quedar-se aturats. Aquests busos, doncs, podran sortir de l'espai i avançar el comboi avariats. Les dues línies de bus exprés, o BRT (Bus Rapid Transit), com va avançar el director general de TramMet, circularan cada sis minuts, intercalats amb el tramvia, fet que donarà una freqüència de pas d'un minut i mig. Les dues línies que es tenen en compte per convertir-se en BRT entre el passeig de Sant Joan i Francesc Macià són el 6 i el 15. El primer, des de Verdguer, es dirigeix cap al litoral i, el segon, fins a Horta Guinardó, cap al nord.

5 Els immobilitistes guanyen a la web

Els barcelonins sembla que encara no s'han contagiats de la voluntat transformadora de l'ajuntament, si es té en compte el sondeig que EL PERIÓDICO ha obert a la seva pàgina web. Ahir a les 21 hores, 2.726 usuaris havien emès la seva sentència. El 54% va optar per mantenir la Diagonal tal com està ara. Els transformadors mantien un disputat derbi entre l'opció A i la B. Els partidaris del bulevard arribaven al 21% mentre que els que desitjarien que s'hi fes una rambla sumaven el 25%. El resultat entre immobilitistes i transformadors, per batejar-los d'alguna manera, es decanta del costat dels primers, per tant, per 54% a 46%. Encara falten set setmanes per al referèndum de debò.

6 El RACC tem que l'Eixample es col·lapsi

Miquel Nadal, president de la Fundació RACC, va plantejar ahir seriosos dubtes sobre si l'Eixample serà capaç d'absorbir el trànsit que deixarà de passar per la Diagonal. «No diem que no s'hagi de treure cotxes, però retirar-ne tants potser només portarà el problema a un altre lloc», va resumir. Pel que fa al pas del tramvia, Nadal va ser contundent: «Plantejar una solució tan inflexible i irreversible no és la millor solució». El president de la Fundació RACC va dir que no es pot idear la mobilitat de la Diagonal pensant en el passat i va recordar que els cotxes del futur seran «silenciosos i gens contaminants». «Sí a la reforma, en això hi estem d'acord, però les propostes encara generen dubtes», va sentenciar.

Els barcelonins coincideixen a dir que l'avinguda necessita una reforma per evitar el caos diari

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

La una del migdia. Asseure's una estona a la cruïlla de la Diagonal amb Balmes és com sortir de caça amb un lleó en dejú: saps que tard o d'hora algú en sortirà perjudicat. Hi ha el cotxe privat, el taxi, el bus públic, l'autocar, la moto, la bici, el vianant i fins i tot el monopatí que baixa com un llampec cap a la plaça del Macba. Tots, malgrat pugnar per un tros d'asfalt o vorera, estan d'acord en una cosa: aquesta avinguda manté un model urbanístic insostenible. Una dona d'uns 50 anys increpa un usuari del Bicing que va en sentit contrari per la vorera escoltant música amb uns auriculars d'aquells que es fan servir per gravar discos. Una altra senyora, una mica més gran, discuteix amb un taxi perquè ha girat per baixar Balmes i s'ha col·locat a sobre del pas de vianants. Un noi escridassa un ciclista perquè li ha donat un cop al braç en un tram on la vorera s'estreny per la presència d'un quiosc. Un autocar estranger martelleja el clàxon des de Balmes fins a la Rambla de Catalunya perquè una moto se li ha entravessat al carril bus. Una camioneta de lloguer agafa la Diagonal des del carril del mig de Balmes. Qualsevol moto que circulés a la seva esquerra hauria caigut a terra. Els clàxons es disparen i el conductor somriu. ¿Està preparada la ciutat per passar de l'estrès, el trànsit i les impaciències a la calma i l'assossec que amb tanta vehemència proposa l'ajuntament?

«No ho veig gens clar. Crec que primer és necessari convèncer la gent que deixi el cotxe fora de la ciutat i que entri en transport públic, i després ja es faran reformes», assegura el Biel. La seva amiga Laura és més apocalíptica. Considera que la ciutat quedarà **«col·lapsada»** amb la nova Diagonal perquè la resta de carrers de l'Eixample **«no podran absorbir l'enorme volum de trànsit»**. **«S'ha de potenciar el vianant»**, respon ell. **«No podem col·locar un tramvia a la brava»**, li replica ella.

Tots els ciutadans consultats per aquest diari coincideixen en la necessitat de fer alguna cosa per millorar la Diagonal, però són molts els que rebutgen les dues propostes de l'ajuntament. La immensa majoria, a més a més, comparteix algun incident, com un lleu xoc amb una bici kamikaze o un desgraciat accident en cotxe o moto. És el cas de l'Ignasi, un home que passeja gos i nèt amb solvència i que assegura que els ciclistes ja l'han atropellat dues vegades. **«Si no vigiles, t'enganxen i vas a parar a terra, has d'anar amb una atenció enorme»**, explica.

En el tema de la Diagonal, com en tot, la gent sol escombrar cap a casa. Segons com es mou cada persona, el seu posicionament respecte al transport

públic s'adapta; si un treballa o viu a prop, té la pell més fina i tem les obres amb especial pell de gallina. És el cas de Yero, propietària d'un quiosc, a qui ningú ha explicat què passarà amb el seu negoci. **«M'agradaria poder encaixar a la futura Diagonal, i com que ningú m'ha informat, crec que la proposta B, la de la rambla, serà millor per al quiosc»**, comparteix. La jove Andrea i la seva jove gossa de cinc mesos, veïnes del carrer de Balmes, també s'apunten a la segona opció. **«Crec que un ampli passeig central seria molt millor per als que caminem. El tramvia, millor als costats»**, assegura. Els mateixos dubtes que poden tenir els que saben de què va la cosa –tècnics, urbanistes, arquitectes...–, els expressa la gent del carrer. ¿L'Eixample podrà absorbir el trànsit que no càpiga a la Diagonal? ¿De veritat el tramvia és la solució al caos circulatori? Ningú dubta de la necessitat de reforma, ara falta el més complicat: posar-se d'acord.