

Un estudi revela que la reforma de la Diagonal evitarà el col·lapse de l'Eixample

L'informe de mobilitat de l'Ajuntament inclou set accions per evitar la saturació de la quadrícula de Cerdà

21/03/10 02:00 - Barcelona - [Paula Mercadé](#) email protegit

L'estudi de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona que acompanya les dues propostes per modificar la Diagonal inclou la previsió de desviar el trànsit de l'avinguda cap a l'Eixample, però també un seguit de modificacions. Aquestes mesures, afegides a la posada en marxa del tram central de la línia 9 del metro i l'enllaç dels dos tramvies, però, no només milloraran el trànsit a la Diagonal, sinó que també evitaran el col·lapse al qual està condemnada la quadrícula de Cerdà si no es prenen mesures. L'informe del consistori detalla un total de set actuacions, com ara canviar el sentit del carrer Urgell. Aquestes accions s'afegeixen a les que ja es porten a terme, com ara les obres a la plaça de les Glòries i l'obertura del carrer Diputació fins a arribar a Creu Coberta.

La reforma de la Diagonal ha de ser una oportunitat per a l'Eixample. Això és el que es desprèn de l'estudi de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona que acompanya les dues propostes per modificar l'avinguda que enllaça la plaça de les Glòries amb la de Francesc Macià. Segons aquest informe, si no s'actua a la quadrícula de Cerdà hi haurà alguna via, com ara els carrers d'Aragó i de París, que tindrà una saturació del 100% al 120% d'aquí a vuit anys. La saturació podria superar el 120% en algun tram de la Gran Via.

Les propostes

Per evitar la saturació de l'Eixample i aconseguir millorar el trànsit a la Diagonal, l'informe del consistori inclou set punts. El primer és obrir el carrer de Còrsega, de manera que travessi la Diagonal. La segona proposta de l'informe de mobilitat és que els carrers Diputació i Castillejos tallin l'avinguda, i aprofitar la modificació de la plaça de les Glòries per fer un túnel de dos carrils amb sortida al carrer de Cartagena. L'avinguda de Sarrià entre la Diagonal i Josep Tarradellas hauria de ser de baixada, en comptes de pujada com és actualment. En els punts quatre, cinc i sis, l'informe proposa connexions: avinguda de Sarrià amb Viladomat, Ali Bei amb Marina i Diputació des de Creu Coberta fins a la Gran Via. Finalment, l'estudi proposa canviar el sentit del carrer d'Urgell. Aquestes propostes s'afegirien a algunes de les obres que l'Ajuntament ja executa, com ara l'actuació a la plaça de les Glòries i l'obertura del carrer Diputació fins a Creu Coberta.

Xarxa ortogonal

Les modificacions proposades permetrien que l'Eixample funcionés de manera ortogonal, cosa que facilitaria la coordinació semafòrica, sobretot dels eixos principals que travessen la Diagonal, de manera que aquestes cruïlles podrien incrementar un 20% la seva capacitat. En l'informe s'indica que «el replantejament de tota l'enginyeria del trànsit de la ciutat permetrà que pràcticament totes les cruïlles de l'Eixample es puguin regular en dues fases».

L'opció de creuar la ciutat per la Diagonal no sempre és la millor. Actualment, per anar de Francesc Macià a Glòries per la Diagonal s'han de travessar 29 interseccions amb semàfors

sense coordinació completa. El temps d'aquest recorregut és de 12,6 minuts en hora vall. Per als itineraris alternatius el temps sempre és inferior, tot i que el nombre d'interseccions és semblant i la coordinació semafòrica podria arribar a ser completa. Per exemple, per fer el mateix recorregut entre Francesc Macià i Glòries, però anant per Villarroel i la Gran Via, el temps en hora vall és d'11,3 minuts de mitjana.

Desviar el trànsit per l'Eixample per evitar la congestió de la Diagonal no és una opció nova. Alguns tècnics de l'Ajuntament ho defensen des dels anys setanta, però el consistori no s'havia decidit a aplicar-ho.

Metro, tramvia i bus

Per millorar la mobilitat a la Diagonal, no només s'ha d'aconseguir que hi disminueixi el trànsit de vehicles, sinó que s'hi ha de potenciar el transport públic –metro, tramvia i bus exprés–. És per això que els dos projectes presentats per l'Ajuntament per reformar la Diagonal inclouen la unió del Trambaix i el Trambesòs a l'avinguda. El tramvia compartiria calçada amb una xarxa de bus exprés que també creuaria la Diagonal. Aquests mitjans de transport de superfície, però, no cobririen els trajectes llargs. L'opció més ràpida per travessar la ciutat de Besòs a Llobregat serà utilitzar la futura L9 del metro. Les previsions són que, quan entri en funcionament, la línia 9 permetrà reduir d'un 5% el nombre de vehicles privats dins la seva àrea d'influència, cosa que suposa un element clau en la reducció del nombre de vehicles per quilometre.

Transport públic

Viatgers que travessen transversalment la Diagonal: 298.000

Viatgers per la Diagonal: 65.000

Bicicletes

Entre 800 i 2.800, per sentit, segons el tram

Vianants

Vianants que travessen transversalment la Diagonal: 500.000

Vianants per la Diagonal: 250.000

Vehicle privat

Cotxes que travessen transversalment la Diagonal: 330.000

Cotxes per la Diagonal: 50.000–74.000 (segons trams)

ÁVUI 19.03.10

Debat obert per la Diagonal

Hereu demana un gran canvi de mentalitat per remodelar l'avinguda per als vianants en detriment del vehicle privat. Les opcions bulevard i rambla només variaran amb esmenes

Albert Balanzà

[Barcelona](#)

Ult. Act. 19/03/2010 12:37

“Ara toca decidir”. Amb aquesta màxima va engegar ahir l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, els 52 dies de debat que s'obren a partir d'ara per la reforma de la Diagonal, amb el llançament oficial de les dues propostes que 1,4 milions de barcelonins podran votar entre el 10 i el 16 de maig. La consulta, impulsada un llunyà setembre del 2008 per Esquerra i acceptada per tots els grups tret del PP, planteja dues opcions (i una tercera de rebuig) dissenyades a partir d'una dotzena de variants, que alhora s'han nodrit de les aportacions dels ciutadans: totes dues propostes, tal com va avançar ahir l'AVUI, plantegen una reducció radical del pas del vehicle privat per la gran avinguda, la implantació generalitzada d'un tramvia sense catenària i la porta molt oberta a la utilització d'autobusos de gran capacitat o Retbus.

Perquè Hereu ahir, en la presentació solemne de les dues opcions, batejades com a opció bulevard i opció rambla, va demanar sobretot un gran canvi de mentalitat als barcelonins perquè deixin de pensar en la Diagonal com una via ràpida i que comencin a plantejar-se la Diagonal de les persones. “La Diagonal actual no ha seguit la transformació de Barcelona, no és un espai de trobada ni de dinamització social i comercial”, va apuntar l'alcalde.

La primera opció que planteja l'Ajuntament, que té el suport de TRAM, l'empresa que explota el tramvia, deixarà el tronc central de l'avinguda per al tramvia i els extrems per a la resta de transport públic i privat, i fusionarà els dos bulevards amb les voreres de les façanes, de manera que aquest espai només sigui travessat longitudinalment per un carril de velocitat màxima a 30 quilòmetres per hora per a ús veïnal i de serveis.

La segona opció suposa un canvi encara més radical amb una rambla amb carril bici, tres carrils com a màxim (tramvia a tocar del passeig, carril per a vehicle privat al centre i resta de transport públic als extrems) i voreres més amples.

Hereu, en la seva intervenció, va defensar la transformació de la Diagonal enumerant els aspectes més negatius de l'actual avinguda: el col·lapse circulatori, l'excessiva concentració d'usos en poc espai als bulevards, les voreres estretes entre passeig de Gràcia i passeig de Sant Joan a la banda muntanya i el "mar d'asfalt" a l'encreuament de Marina, Sardenya i Aragó. Precisament aquí, amb la creació d'una gran plaça per on només passarà el tramvia, és on l'alcalde va rebre més suport, en una primera valoració, de les entitats veïnals que s'han agrupat sota la plataforma Diagonal per a Tothom.

L'alcalde, parlant en veu alta de cara a l'oposició, va qualificar les dues opcions com a "definitives", però no va descartar tampoc "alguna esmena parcial" en el procés de redacció del pla executiu de mobilitat. En tot cas, tant l'alcalde com el primer tinent d'alcalde, Jordi Martí, en tant que dirigents del PSC, van assegurar que no faran campanya inclinant-se per una de les dues opcions.