

# El tramvia i l'L9 absorbiran més del 50% del trànsit que s'eliminarà de la Diagonal

**La resta d'excedent de vehicles privats que provoqui la reforma s'haurà de distribuir pels carrers de l'Eixample**

23/03/10 02:00 - Barcelona - [francesc espiga](#) email protegit



Una vista del tram de la Diagonal a reformar, i que va de Glòries a Francesc Macià. Foto: Q.P.

L'Ajuntament de Barcelona ha volgut tallar d'arrel els temors sobre l'impacte que tindrà l'anunciada reforma de la Diagonal sobre la mobilitat al centre de la ciutat. Els càlculs amb què treballa el consistori són que amb motiu de la reforma caldrà eliminar més de 51.000 vehicles dels prop de 87.000 que ara circulen diàriament pels trams més concorreguts de l'avinguda. La pregunta clau és: i com es farà? Doncs bé, les previsions són que la connexió dels tramvies i la línia 9 del metro absorbiran més del 50% d'aquest volum. La resta de trànsit s'haurà de distribuir per l'Eixample, que registrarà un increment de circulació del 6% al 7%.

El consistori barceloní s'ha volgut curar en salut. Conscient que un projecte com el de la Diagonal suscitaria molts dubtes per la dràstica reducció que es proposa del nombre de carrils destinats al trànsit privat, els estudis previs que s'han fet han partit dels pitjors dels escenaris. Així, tot i que els 3,6 quilòmetres de la via que es volen transformar tenen un trànsit diari de 65.971 vehicles, s'ha pres com a referència el tram més col·lapsat –de la rambla de Catalunya a Francesc Macià-, on aquest nombre s'incrementa fins a 86.950, comptant-hi motos, turismes, furgonetes i vehicles semblants, taxis i autobusos. Doncs bé, l'estudi de mobilitat que acompanya les dues propostes de reforma, i que ahir van explicar tècnics i càrrecs municipals, parteix de la base que per la Diagonal hi hauran d'anar 51.308 vehicles menys, ja que, bàsicament, no hi cabran. En aquesta equació, el que en surt més malparat és el cotxe, ja que dels 46.400 que ara hi transiten s'haurà de passar a 6.960. O sigui, un total de 39.440 turismes que passen cada dia per la Diagonal hauran de deixar de fer-ho. Si us plau per força.

La clau de volta del projecte, però, és com es podrà redistribuir tot aquest flux circulatori. L'Ajuntament parteix de la tesi que la Diagonal no és una via de pas – només la travessen fins a Pau Claris un 8% dels usuaris que entren per la Zona Universitària– i, per tant, el gros del trànsit hi és de recorregut curt. Així, només amb l'entrada en servei de la línia 9 i la connexió dels tramvies, que tindran cinc parades a 650 metres de distància a l'avinguda, ja es podrà absorbir l'equivalent a 28.714 d'aquests 51.308 vehicles que s'han d'eliminar. Fent números rodons, ja tenim més del 50% del cas resolt. Aquí, però, el consistori ha tornat a ser caut, ja que aquestes projeccions s'han fet sense tenir en compte la possible implantació de la xarxa ortogonal d'autobusos, que faria que la freqüència de pas del transport públic de superfície a la Diagonal fos d'1,5 minuts. Pràcticament la mateixa, per no dir més, que la del metro.

Tot i això, però, encara queden entre 23.000 i 24.000 cotxes als quals cal donar una sortida. I la més lògica, a parer del consistori, es distribuir-los pels carrers de l'Eixample. «Això no ha de provocar necessàriament cap problema», va dir ahir el director de Mobilitat de l'Ajuntament, Àngel López. Per evitar-los s'aplicaran un conjunt de mesures, apuntades diumenge per aquest diari, com ara obrir el carrer Còrsega, canviar el sentit d'Urgell o l'avinguda de Sarrià, i modificar la seqüència de la regulació semafòrica. Segons López, l'increment de circulació que es registrarà a l'Eixample no serà superior al 7%. En tot cas, tot el plec de mesures encaixa amb les dues propostes de reforma. Ara bé, en el cas de la Rambla –la 2–, aplicar-les comportaria menys complicacions.

### **La societat civil aposta per més transport públic**

Les entitats i col·lectius que s'agrupen en la plataforma Diagonal per a Tothom han fet públic un manifest en què fan una defensa encesa de la necessitat de remodelar l'avinguda. Un projecte, però, que consideren que ha de comportar una aposta més ferma i decidida pel transport públic. Per començar demanen que es reformuli el carril bus actual, ja que està absolutament col·lapsat i els vehicles públics amb prou feina poden assolir una velocitat comercial de 8 km/h. La ideal seria de 14 o 15 km/h. La plataforma tampoc no veu clar que la mobilitat privada, ni que sigui en part, s'hagi de desviar cap als carrers de l'Eixample. El transport públic hauria de poder absorbir tot aquest trànsit privat, però per això cal que entri en servei l'autobús ortogonal o Retbús. Al seu torn, el segon tinent d'alcalde, Ricard Gomà (ICV-EUiA), considera que aquesta nova modalitat d'autobusos d'alta densitat, que es distribuïran en 11 línies que s'entendran per l'Eixample, és plenament compatible amb el tramvia. És més, des del consistori s'estudia que comparteixin la mateixa plataforma.