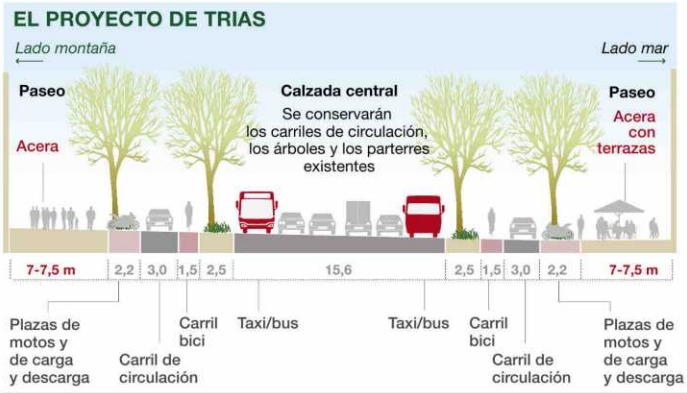
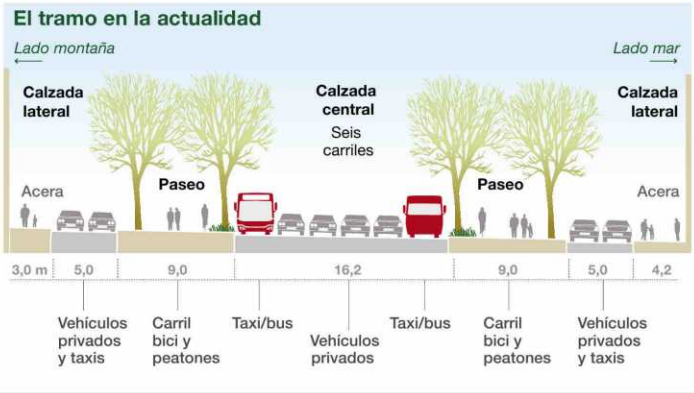
EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
12/05/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cód: 81741602

ión: OTROS Valor: 23.470,00 € Área (cm2): 1146,5 Ocupación: 99,23 % Documento: 1/2 Autor: CARLOS MÁRQUEZ DANIEL I BARCELONA Núm. Lectores: 670000

eP Tema del día

Chequeo a una remodelación
Páginas 2 a 4





La reforma de la Diagonal no mejorará la lentitud del autobús en la avenida

Trias quiere menos coche privado y más transporte público, pero no toca el colapsado tramo central

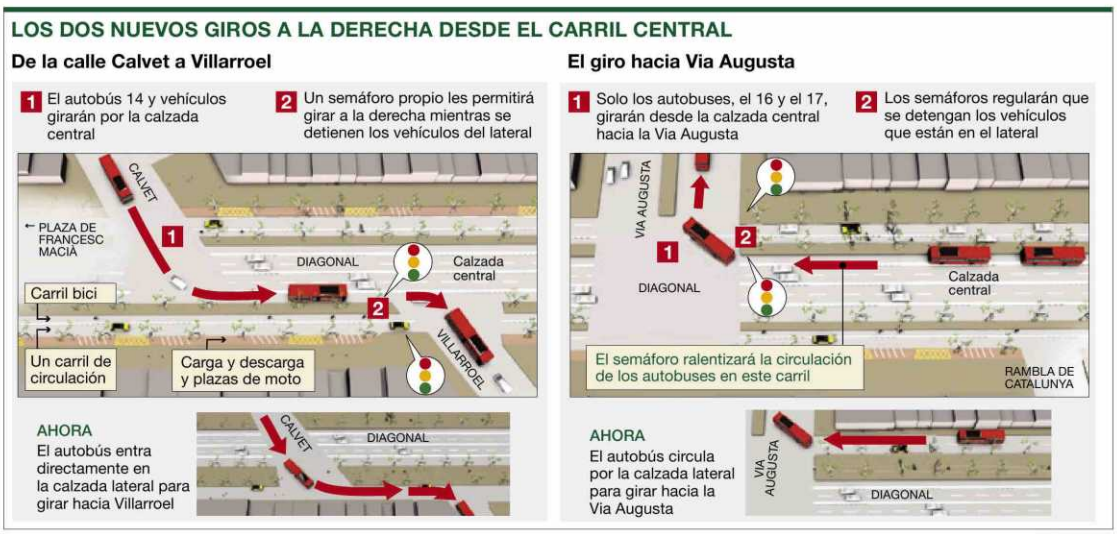
Los especialistas coinciden en que los nuevos giros a la derecha harán aún más lento el avance del bus

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

Nueve y media de la mañana del pasado jueves. Dolors y Marc llevan un buen rato esperando el bus en la Diagonal, a la altura de Muntaner. Lo cogen a menudo por razones familiares y laborales, y no apuestan por el metro «porque la combinación desde aquí es malísima». Rodalies, TMB, el puente aéreo, el AVE... Viajar genera amistades fugaces como la de estos dos jóvenes. Y en esa coincidencia, en ese encontrarse día sí, día no, nacen a menudo conversaciones sobre Barcelona, porque quizá sea aún pronto para incluir la vida personal en la charla. Discurren sobre la reforma de la avenida, una obra que conocen por la prensa, y no entienden que el ayuntamiento plantee la mejora de una de las principales arterias sin resolver el que consideran es su principal punto débil: el transporte público.

Ya nadie le niega a la Diagonal el derecho a una transformación a pesar de que la frontera entre el urbanismo y la política a menudo no se distingue bien. Hay quien acusa al alcalde de haber tomado demasiado al pie de la letra la propuesta de los comerciantes, de los que, por cierto, tomó prestado el arquitecto. Otros le acusan de no incluir el tranvía para no contradecir la táctica destructiva de CiU en el referendo gafado del 2010. Hay quien, como el arquitecto y urbanista Daniel Mòdol, considera que lo que hay sobre la mesa «es una obra de mantenimiento, no de reforma». Y se justifica: «No distin-

Pasa a la página siguiente



RAMON CURTO

las claves del proyecto

1 El tranvía, de ninguna manera

La palabra 'tranvía' no aparece ni una sola vez en las 1.528 páginas del proyecto de la Diagonal. La unión de las líneas del Tram, un proyecto ideado por Albert Vilalta, padre del gerente de Hábitat Urbano cesado hace escasos días, es, en palabras del teniente de alcalde Antoni Vives, «un modelo anticuado». Está por ver si el ferrocarril todavía podría caber en el eje central, que no se toca.

2 Nuevos virajes que ralentizan la marcha

La reforma de la avenida generará dos nuevos giros a la derecha para el bus desde el eje central. La línea 14 que baja por Calvet y entra en el lateral mar irá ahora por la espina dorsal y girará por Villarroel con tiempo semafórico propio. El quiebro a Balmes del 7 se mantiene, y también se abre uno nuevo para que el 16 y el 17 tomen Via Augusta, lo que obligará a darles también un verde individual.

3 Escasez de calles alternativas al lateral

El informe sobre movilidad detalla que los dos laterales, entre Via Augusta y paseo de Gràcia, son los tramos más congestionados de toda la avenida. Nadie discute que se dote al peatón de más espacio, pero más debate genera la posibilidad de que el conductor encuentre alternativas, sobre todo para los que quieren ir a la zona alta. Gran de Gràcia no es una opción, y Aribau queda ya lejos.

4 Supermanzanas para dar velocidad

Ole Thorson, expresidente de la Federación Internacional de Peatones y experto en movilidad, confía en que el ayuntamiento acabe apostando por las supermanzanas. Al margen de las cualidades ciudadanas del invento, señala que sería un gran avance para el bus en la Diagonal, pues ganaría prioridad de paso en los cruces con las calles que quedarían peatonalizadas.

EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
12/05/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cod: 81741602
Página: 3
ción: OTROS Valor: 20.319,00 € Área (cm2): 992,6 Ocupación: 85,9 % Documento: 2/2 Autor: CARLOS MÁRQUEZ DANIEL I BARCELONA Núm. Lectores: 670000

UNA CONSULTA GAFADA

1 **El anterior alcalde** plantea una consulta para decidir el futuro de la avenida: rambla o bulevar

2 **Xavier Trias, entonces** en la oposición, fuerza una tercera opción que rechace las dos anteriores

3 **La consulta,** en mayo del 2010, entierra el proyecto: más del 80% de los participantes votan no hacer nada

Viene de la página anterior

go una planificación a largo plazo y no entiendo la tendencia de primar los espacios peatonales de manera indiscriminada por toda la ciudad». «Echo de menos una reflexión sobre las peculiaridades de la avenida, y sobre todo, no veo que esto vaya a mejorar el transporte público».

Llama poderosamente la atención que de las 1.528 páginas que conforman el proyecto, solo 18 hagan referencia a la movilidad en un informe que tiene mucho de descriptivo y muy poco de resolutivo. Comparar este apartado con las 23 páginas dedicadas al riego o las 38 destinadas a versar sobre el vehículo eléctrico genera cierto vértigo.

El citado memorando asegura que la eliminación de un carril por lateral «reduce la capacidad de absorción de vehículos privados en un 16%», aunque eso solo representa el 5,9% de los coches que circulan por la Diagonal. Y sigue: «La reducción es absorbible, según estudios realizados –que no se detallan–, por el transporte público con la potenciación paralela del mismo eje mediante la nueva red de autobuses». Se refiere a la malla ortogonal, que ya cuenta en este tramo entre Francesc Macià y paseo de Gràcia con uno de sus supuestos *galgos*, la H8, y a mediados de septiembre se espera que se incorpore la V13. ¿Si no tocas el eje central y generas dos nuevos giros a la derecha desde el vial central, cómo se espera que la gente apueste por TMB?

La Diagonal tiene uno de los carriles bus más lentos de Barcelona, con permiso del de Gran de Gràcia, donde además de taxis, el articulado debe sortear ciclistas, coches en doble fila y peatones fuera de órbita. En hora punta no supera los nueve kilómetros por hora, y la media diaria es de 12. Ricard Riol, presidente de la asociación Promoción del Transporte Público, está convencido de que el bus «irá peor», entre otras cosas, por los nuevos giros a la derecha desde el tramo central, que se suman al existente en Balmes. Uno de ellos, el de Villaroel, que también podrán usar los coches. Le preocupa, además, que TMB reduzca el número de líneas que surcan la Diagonal, lo que evitaría el efecto acordeón de vehículos a la hora de recoger pasaje pero podría «alargar mucho los tiempos de espera y acumular mucha gente en las paradas».

UNA CIFRA ASUMIBLE // Explica Riol que Barcelona, por la gran densidad de tráfico de muchas calles del Eixample, no puede llegar a velocidades de 25 kilómetros por hora que han conseguido otras ciudades a base de convertir bulevares en ejes de transporte público con preferencias de paso. Sí se puede alcanzar entre 15 y 20 km/h, «un aumento que haría que el bus fuera más atractivo». Ese, sin embargo, es un horizonte que no se contempla en la Diagonal, porque la reforma toca las extremidades, pero se olvida de la espina dorsal. ≡

DANNY CAMINAL



▸▸ **Los más débiles de la calzada** ▹Un ciclista circula por el carril bici de la avenida de la Diagonal, todavía sin segregar, el pasado viernes.

¿Carril bici 'interruptus'?

El lateral de la avenida mantiene 2 carriles entre el paseo de Gràcia y Via Augusta por el intenso tráfico ≡ **El pasillo ciclista** se segregará con bandas rugosas y permitirá «eventuales cambios»

C. M. D.
BARCELONA

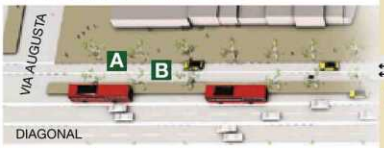
Página 23 de las 1.528 que conforman el proyecto de reforma de la Diagonal: **«En el lateral del tramo paseo de Gràcia-Via Augusta, a causa de sus elevados niveles de saturación, se proyectan dos carriles de 2,5 metros, uno de giro obligatorio a Via Augusta y un segundo carril 30 para uso conjunto de bicicletas y vehículos privados».** Página 683: **«En el ámbito de las calzadas laterales no se distingue el pavimento del carril de circulación y carril bici para facilitar eventuales cambios futuros».** El ciclista urbano lee estas dos citas, levanta una ceja y frunce el ceño. Piensa que una vez más el coche le ha pasado la mano, la rueda, el volante, los caballos y los cilindros por la cara. Y se pregunta si realmente el ayuntamiento bascula hacia la bici o si todavía es víctima del vehículo privado, amo y señor de la movilidad desde que Porcioles diera rienda suelta a un urbanismo funcional, más práctico que ciudadano.

Resulta curioso comprobar que todos los carriles bici que el consistorio ha hecho en los últimos meses, que no son pocos, incluyen las pertinentes piezas segregadoras que permiten al ciclista circular con mayor seguridad. Las gomas evitan que el vial se use para carga y descarga, para parar un momentito, o para avanzar hacia el semáforo, en el caso de las motos. El proyecto inicial de transformación de la Diagonal, a pesar de estos precedentes, no incluía las piezas de caucho, lo que generó la ira del colectivo a pedales, que exigió que no se dejara la avenida al margen de lo que se está haciendo en el resto de Barcelona.

El ayuntamiento recogió la alegación del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) y aceptó separar el pasillo ciclista del motorizado con **«una doble línea de 10 centímetros de ancho de bandas rugosas separadas entre sí 12 centímetros».** ¿Recuerdan el ruido de las ruedas del coche cuando se pisa según qué líneas en una carretera? Pues esa es la barrera física que existirá entre bicis y coches. Eso y nada, según el BACC, viene a ser lo mismo, pues no evita ninguna de las invasiones mencionadas. Y si por el ruidito debe guiarse el vehículo, quizás sea tarde, y el estruendo que le ponga en alerta sea el de un ciclista besando el flamante firmamento con la cabeza.

LATERAL MONTAÑA, ENTRE VIA AUGUSTA Y PASEO DE GRÀCIA

Debido a la intensidad de tráfico en esta zona, se mantendrán dos carriles laterales



A Circulación con giro obligatorio a la Via Augusta

B Carril 30 para bicis y vehículos privados

30

Se suprimirán las paradas de bús de este tramo

Todos los nuevos ejes de pedaleo tienen instalada la goma separadora. La Diagonal, no

El horror de Gran de Gràcia

En cuanto al lateral montaña que nace en paseo de Gràcia, el proyecto estima la necesidad de mantener los dos viales de circulación, en contra de lo proyectado en el resto de la arteria, pues conectar con la zona alta ya no es posible por Riera de Sant Miquel y Gran de Gràcia obliga a un trazado lento con solo dos giros hacia la izquierda hasta Lesseps. ¿Solución? El carril más cercano a la fachada será de giro obligado a Via Augusta, y el otro, un corredor zona 30 en el que se espera que coches, motos, furgonetas y bicis convivan como lo hacen a diario: en armonía... Ironías al margen, esta opción corta un eje ciclista de casi 12 kilómetros, algo que esta ciudad no puede permitirse porque el maridaje entre pedales y motores genera un *bouquet* que todavía no convence. ≡