LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 14/02/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 78900141
Página: 1
Sección: LOCAL Valor: 12.918,00 € Área (cm2): 816,4 Ocupación: 77,92 % Documento: 1/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Barcelona Núm. Lectores: 854000



Nuevo aspecto. La Diagonal, a la altura de Tuset, según el proyecto. La acera crece hasta el primer árbol, al lado, el carril secundario y el de las bicis

Nuevas reglas en la Diagonal

● La reforma de la avenida prevé reducir su capacidad circulatoria en un 16%, pero sólo afectará al 5,9% del tráfico

● El estudio de movilidad indica que 4.500 coches diarios deberán buscar recorridos alternativos

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La reforma de la Diagonal, que se prevé iniciar en mayo, obligará a la avenida a estrecharse el cinturón del tráfico, pero no de manera extrema. Los efectos sobre la circulación de este proyecto serán muy limitados, aunque tendrán un alcance significativo en la superficie, con una reducción de la capacidad del 16%, aunque en la práctica sólo se prevé que afecte al 5,9% de los vehículos, que deberán buscar rutas alternativas. El objetivo es reducir la presencia del coche, que pierde un carril, y reordenar el espacio para mejorar la convivencia.

Con la nueva configuración, el tramo comprendido entre el paseo de Gràcia y la plaza Francesc Macià –el que se transformará– no podrá absorber 4.500 vehículos diarios. Estas son las estimaciones del plan de movilidad que acompaña al proyecto, al que ha tenido acceso *La Vanguardia*. Esta cifra supone el 5,9% del total de tráfico de esta arteria. El documento indica que esta reducción es perfectamente absorbible por otras vías del Eixample y también por el autobús, que está previsto potenciar en este eje.

Sobre el conjunto de la avenida, las magnitudes del recorte de tráfico no son grandes, pese a que, en términos de capacidad es mayor, llegando al 16%. No en vano, el alcalde Xavier Trias califica la reforma de suave. Sus cifras no tienen nada que ver con las de su predecesor, Jordi Hereu, cuyos proyectos fueron rechazados en una consulta ciudadana el 2010. Entonces se planteó *echar* a 23.000 coches. De todos modos, ambos valores no son del todo comparables porque se calcularon de manera diferente. También hay que tener en cuenta que hace cuatro años había más tráfico que ahora. Aún así, lo cierto es que, por poco que actúe, el efecto será significativo ya que la Diagonal es una vía muy transitada, pese a que no es la más eficiente ni para acceder al centro de la ciudad ni para atravesarla.

La reforma de la Diagonal forma parte de los acuerdos alcanzados en el paquete de inversiones del 2013 entre el gobierno de Trias y el PP. Un acuerdo que probablemente volverá a repetirse el próximo jueves cuando el proyecto de reforma llegue a la comisión de Urbanismo para su debate. Alberto Fernández Díaz considera que la reforma de la avenida es "el resultado de un doble acuerdo, el presupuestario y el de las obras que considerábamos prioritarias para la ciudad en este mandato". El edil popular reconoce que su equipo ha logrado persuadir al del alcalde para que esta obra se haga íntegramente, esto es, del paseo de Gràcia hasta Francesc Macià y no, como inicialmente pretendía Hábitat Urbano, del paseo de Gràcia

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 14/02/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 78900141
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 16.004,00 € Área (cm2): 1011,3 Ocupación: 96,53 % Documento: 2/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Barcelona Núm. Lectores: 854000

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

hasta Balmes para aplazar el resto al siguiente mandato.

Según el estudio de movilidad, encargado por la empresa municipal Bimsa a las consultoras Dopec e Idom, la intensidad media diaria del tramo que se va a remodelar es de 76.200 vehículos. La actuación prevé dejar la calzada central tal y como está, con dos carriles para la circulación general y otro para autobuses y taxi por sentido. El espacio que ahora ocupan los carriles laterales se convertirá en amplias aceras. Se espera que esta configuración favorezca la actividad comercial. El paseo entre los árboles albergará un carril de circulación y el de los ciclistas. En el proyecto que se conocía hasta ahora, ambos

LA TRAMITACIÓN

CiU y PP quieren llevar el plan definitivo a la próxima comisión de gobierno

CALZADA CENTRAL

El proyecto mantiene que no se pueda girar a la derecha desde los carriles principales

quedaban prácticamente al mismo nivel que la acera. Ahora se ha decidido rebajarlos para diferenciarlos mejor de las zonas peatonales. En todo caso, los laterales perderán un carril por sentido, lo que, en términos globales, supone restar un 16% de la capacidad total de absorción de la avenida, según el estudio.

Esta restricción actuará casi exclusivamente sobre la circulación que soportan los laterales, que en la práctica deberán reducir su tráfico en un 26%. Aunque perderán uno de sus dos carriles, el efecto es menor porque uno de ellos gran parte del día está obstaculizado por labores de carga y descarga indebidas. El número de vehículos que actualmente circulan por estos dos carriles es, en el tramo de mayor intensidad de la zona por reformar, de 17.160 al día, lo que representa entre 950 y 1.050 en cada hora entre las ocho de la mañana y las ocho de la tarde. Siempre según el estudio, la capacidad actual de los dos carriles permite absorber esta afluencia de tráfico. En cambio, la futura situación, con un carril menos, no deja espacio a los 4.500 vehículos diarios antes citados. Si no van por otro lugar, la saturación estará servida.

De manera general, se mantiene el mismo esquema de no permite giros a la derecha desde la calzada central. Salvo excepciones, que sólo se detallan para los autobuses, estos carriles principales tienen la función exclusiva de enlace entre Francesc Macià y paseo de Gràcia. En suma, un tubo directo de punto a punto. Esta consideración no es baladí ya que corresponderá a los carriles laterales –uno por sentido en el futuro diseño, de tres metros de ancho– la absorción del tráfico que quiera girar para tomar las calles que se adentran, hacia el mar, por el Eixample o, en sentido montaña, en los barrios de Gràcia y Sant Gervasi-Galvany. Así,



Vista de la confluencia de la Diagonal con Balmes, en el tramo que se prevé remodelar a partir del próximo mayo

El nuevo lateral será más que un carril de servicios



MANÉ ESPINOSA

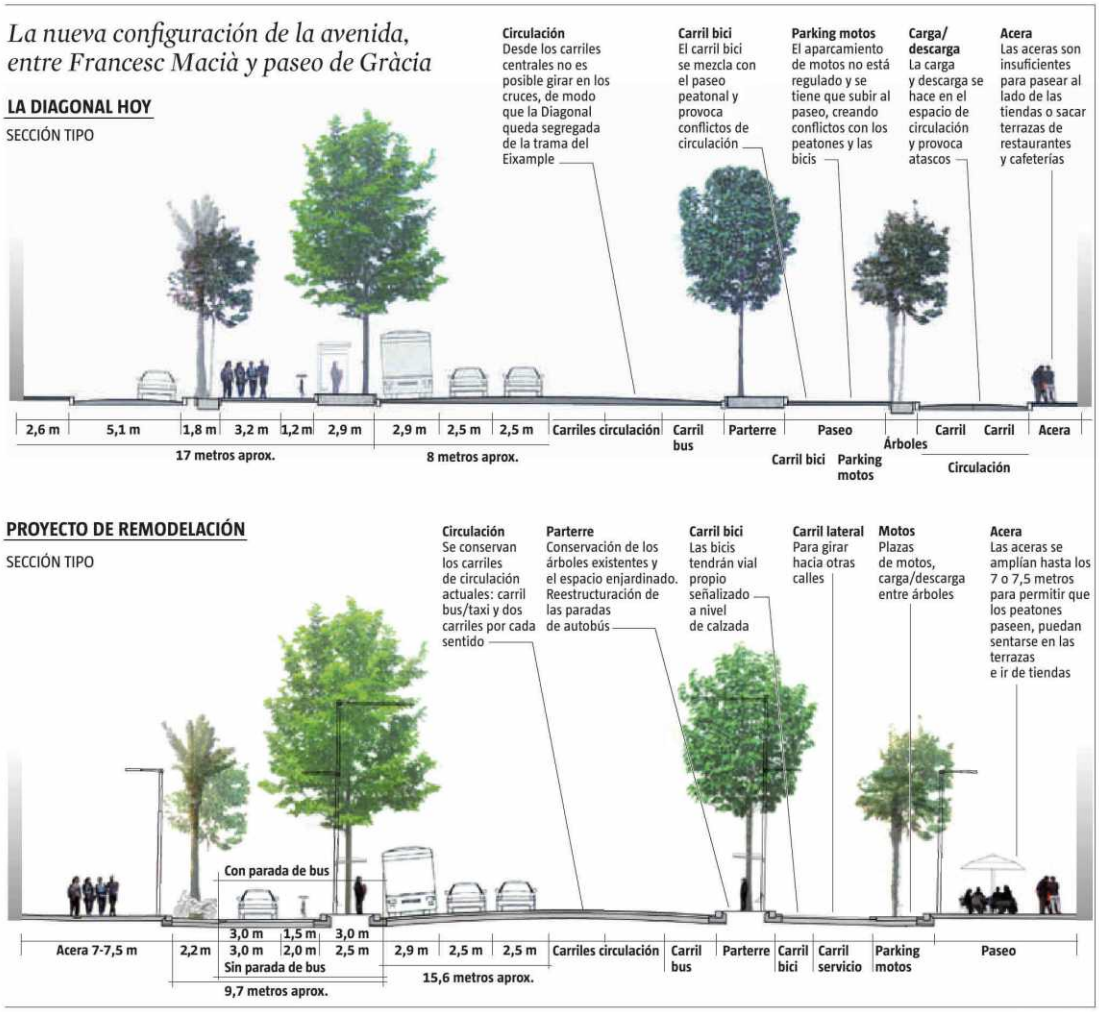
Ciclistas y peatones en conflicto en uno de los paseos laterales de la avenida

esta vía que discurrirá entre los árboles no estará dedicada, como se dijo inicialmente, a los servicios (acceso a edificios), sino que, como pasa hoy en los laterales, vehiculará los flujos que pretendan abandonar la avenida. De ahí que se haya rebajado su altura.

En la disposición actual, subraya el documento, aunque los laterales disponen de dos carriles, en realidad acaban funcionando como si sólo hubiese uno por la indisciplina antes citada. La carga y descarga es uno de los grandes déficits de la Diagonal ya que sólo hay un espacio habilitado con tres plazas en el cruce con Enric Granados. También es clave que desde las calzadas laterales están restringidos los giros a la izquierda, sólo permitidos para los taxis, que en la maniobra obstaculizan el cruce de los peatones y de las bicicletas. Para resolver esto, el proyecto prevé habilitar puntos de carga y descarga repartidos por todo el tramo, 18 en total, con un número de plazas aún no definido, variable según la longitud

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 14/02/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cod: 78900141
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 15.840,00 € Área (cm2): 1001,0 Ocupación: 95,53 % Documento: 3/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Barcelona Núm. Lectores: 854000


MANÉ ESPINOSA



LA VANGUARDIA

de los vehículos que las utilicen.

El capítulo del transporte público tiene un tratamiento destacado. Hoy, la gran mayoría de las líneas de autobús que circulan por la Diagonal lo hacen por la calzada central. El documento no explica que la saturación del carril reservado hace que habitualmente se acumulen vehículos, aunque este problema se redujo con las dobles paradas, que se mantendrán. Sólo cuatro líneas quedarán afectadas. La 14 cruza la Diagonal para enlazar Calvet con Villarroel circulando por un pequeño tramo del lateral, un recorrido que se seguirá haciendo tras la remodelación.

LA ZONA MÁS AFECTADA

El recorte de tráfico se concentrará, principalmente, en los carriles secundarios

La 7 hace un giro a la derecha desde el carril bus de la calzada central para tomar Balmes, ocupando de forma parcial el carril bici y el paso de peatones. La propuesta mantiene el giro pero haciendo esperar al autobús en su carril. Por último, la 16 y la 17, que van por un pequeño tramo del lateral montaña, entre rambla Catalunya y Via Augusta, irán por la central y girarán hacia Via Augusta con un semáforo propio. El punto de parada de estas líneas se trasladará a la Via Augusta.

EL APARCAMIENTO

Menos plazas para bicis y motos, más para carga y descarga

Las vías para bicicletas es otro de los ámbitos de reforma de la Diagonal. Su circulación es motivo de conflictos, principalmente con los peatones, que caminan por el paseo entre los árboles o acceden a los pasos de peatones y paradas de autobús. El nuevo diseño deja el carril donde está, pero al mismo nivel que el de circulación lateral contigua, más bajo que la zona de los peatones. Tendrá dos metros de ancho menos cuando pase junto a las paradas de bus, en que tendrá 1,5. El aparcamiento de bicicletas también cambiará. De las 262 plazas actuales (92 en tramos del lado montaña, 136 en el de mar, 16 en chaflanes montaña y 18 en chaflanes mar) se pasará a 166 (56 en el lado mar y 70 en el montaña, en los chaflanes). En los días laborables, por la mañana, las plazas ocupadas están entre las 98 y las 118, lo que significa que hay una ocupación media entre el 37% y el 45%. según el estudio de movilidad. Con la nueva disposición se prevé cubrir la demanda identificada aunque, advierte el documento, en algún momento se podrían superar, por lo que algunas bicicletas se verían obligadas a aparcar en elementos del mobiliario, tal y como ocurre ahora. La ordenanza municipal de circulación prohíbe atarlas en árboles, bancos y papeleras.

El aparcamiento de motos y la carga y descarga es otro ámbito de la reforma. Según el recuento efectuado para el estudio, en los momentos de máxima demanda hay 541 motos en el lado mar y 580 en el lado montaña, 1.121 en total, en los paseos centrales. La remodelación prevé crear plazas, señalizadas, en los espacios entre los árboles. 791 serán para motos (18 eléctricas, con punto de recarga). Son, por tanto, menos que las que ahora se necesitan. Así, habrá que habilitar otras zonas en calles adyacentes.


MANÉ ESPINOSA

Una furgoneta que ocupa parte del carril lateral

El proyecto prevé pasar de las ocho paradas de bus actuales –contando los dos sentidos de circulación– en el tramo por remodelar a seis. Llama la atención la desaparición de las que hay entre paseo de Gràcia y Via Augusta, puntos de intercambio de la nueva red de TMB. Las del sentido Francesc Macià estarán entre Via Augusta y Balmes, entre Tu-

LA SEPARACIÓN

El nuevo lateral y el carril bici no tendrán la calzada al mismo nivel que las aceras

LOS AUTOBUSES

Se han previsto seis paradas; las más cercanas a paseo de Gràcia desaparecen

set y Aribau, y a la altura de Villarroel. Hacia el paseo de Gràcia se colocarán entre Villarroel y Casanova, entre Muntaner y Aribau, y entre Balmes y Via Augusta. Todas serán dobles y tendrán una anchura de tres metros. Su accesibilidad tendrá un tratamiento especial, con pasos señalizados en cada lado que permitan cruzar con seguridad la calzada lateral contigua, en la que habrá un carril de circulación general y otro para bicicletas.●