

## AL·LEGACIONS AL PROJECTE DE REFORMA DE L'AVINGUDA DIAGONAL

AL GERENT D'HÀBITAT URBÀ DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA  
Av. Diagonal 230, Barcelona

En Ricard Riol Jurado, titular del DNI xx.xxx.xxx-x, en qualitat de president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP); en Vicenç Tarrats Masó, titular del DNI xx.xxx.xxx-x, en qualitat de secretari de política territorial i Barcelonès de Comissions Obreres de Catalunya; en Jordi Giró, titular del DNI xx.xxx.xxx-x, en qualitat de president de Confederació d'Associació de Veïns i Veïnes de Catalunya (CONFAVC); en Josep Lluís Franco Rabell, titular del DNI xx.xxx.xxx-x, en qualitat de president de la Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona (FAVB); na Maria Garcia González, amb xx.xxx.xxx-x, en qualitat de coordinació tècnica de la Federació d'Ecologistes en Acció de Catalunya; tots ells amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresòl, 08026 de Barcelona, es dirigeixen al Departament de Projectes Urbans de la Gerència d'Hàbitat Urbà de l'Ajuntament de Barcelona en relació al "Projecte de reforma de l'avinguda Diagonal en els àmbits dels passejos, calçades i voreres; tram: Francesc Macià – Passeig de Gràcia".

### EXPOSEM

Que al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB) del 25 de febrer de 2014 apareix l'anunci d'aprovació de l'expedient 2BC2013/139 de la Comissió d'Hàbitat Urbà on s'aprova inicialment la reforma de l'avinguda Diagonal al tram Plaça Francesc Macià – Passeig de Gràcia als districtes de l'Eixample, Sarrià – Sant Gervasi i Gràcia a Barcelona.

### OBSERVEM

El projecte planteja un canvi de secció amb l'objectiu d'ampliar les voreres i separar el carril bici dels passejos dels vianants. Per fer-ho es planteja una permuta dels passejos laterals (tercianes) per unes noves voreres i la supressió d'un dels carrils laterals a cada sentit. El resultat seria una avinguda amb unes voreres de 7 o 7,5 metres (més petites que al Paral·lel però molt més àmplies que la Diagonal).

Aquesta proposta és conseqüència dels acords entre l'Alcalde de Barcelona, Excm. Sr. Xavier Trias, el seu equip govern (Convergència i Unió), el Partit Popular de Barcelona i l'Associació de Comerciants Diagonal Centre. La proposta municipal ha estat elaborada pel mateix arquitecte que va contractar l'esmentada associació per pressionar l'Ajuntament. Finalment s'ha presentat una proposta tancada, acordada amb alguns comerciants, però amb molt poca capacitat d'incidència per part d'altres grups de comerciants, veïns i agents de mobilitat: no és la Diagonal per a tota la ciutadania de Barcelona, sinó la Diagonal que han dibuixat uns pocs. No hi ha hagut un veritable procés participatiu, obert i transparent i **s'ha imposat un projecte amb una exposició pública pràcticament desconeguda que s'esgota el dimarts 8 d'abril de 2014**. L'ajuntament ha passat per alt tot el procés participatiu previ a la Consulta de la Diagonal de l'any 2010, els treballs de les entitats veïnals, sindicals i d'entitats de mobilitat, i les recomanacions aprovades per unanimitat al Pacte per la Mobilitat.

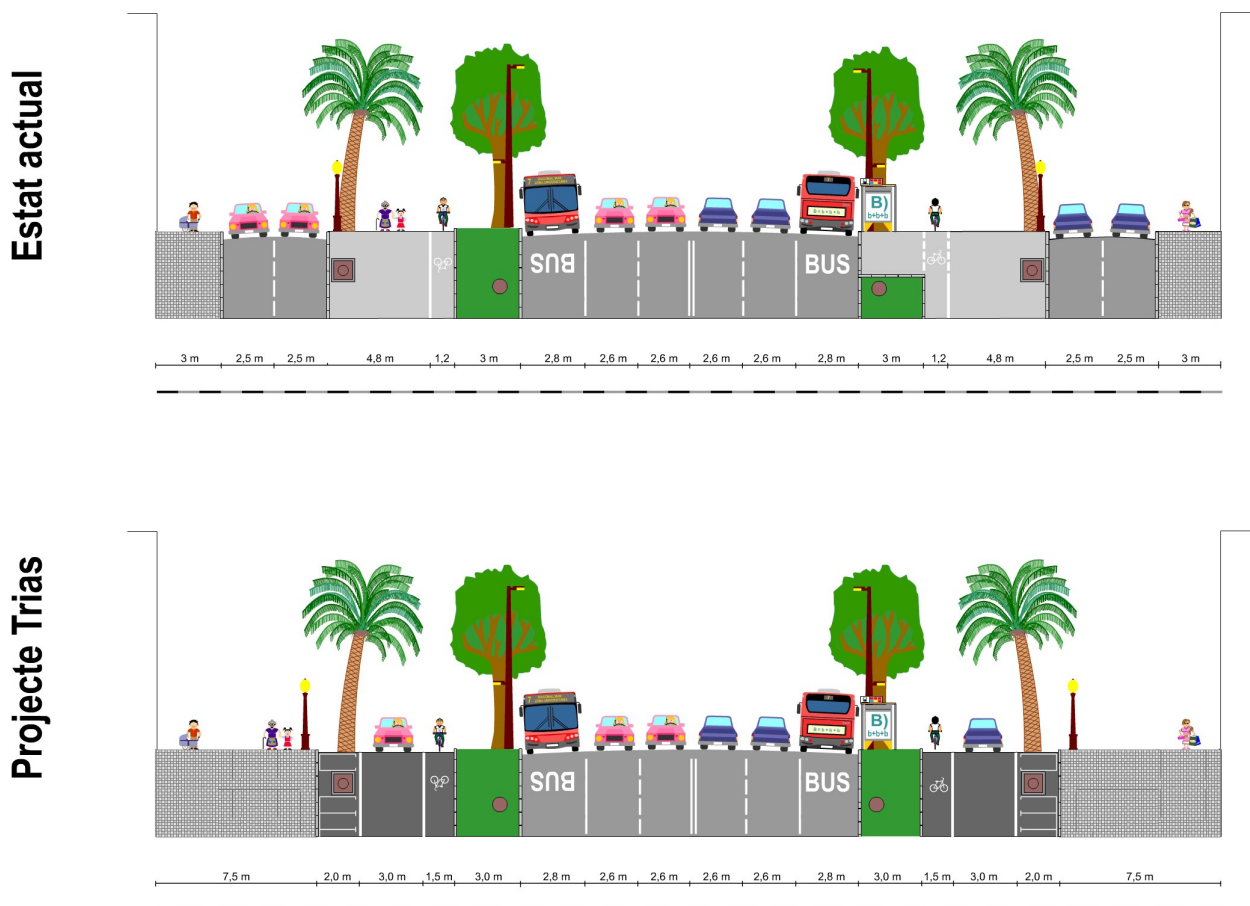
Aquest projecte respon a tres limitacions imposades des de l'alcaldia de Barcelona:

- No intervenir sobre el carril central bidireccional: el que pitjor funciona de tots.
- No fer un plantejament de mobilitat global a nivell d'Eixample.
- No intervenir sobre l'arbrat.
- Impedir la connexió dels dos tramvies metropolitans: Trambaix i Trambesòs.

Al mateix temps, el projecte declara els següents objectius:

- Ampliar les voreres per incrementar la zona de passeig, la superfície davant d'aparadors i poder instal·lar-hi terrasses.
- Segregar el carril bici dels vianants
- Regular l'aparcament de motos
- Reposició d'alguns elements urbans en mal estat

## Avinguda Diagonal. Tram Glòries - Francesc Macià. Secció tipus



Font: elaboració pròpia

## AL·LEGACIÓ PRINCIPAL

Demanem la suspensió total del "Projecte de reforma de l'avinguda Diagonal (...) tram: Francesc Macià - Passeig de Gràcia" per elaborar una proposta alternativa amb més consens social i més rigor tècnic, que doni solució en profunditat als problemes reals de l'avinguda. La millora de les voreres no justifica en sí mateixa una inversió tan elevada que presenta tantes hipoteques per a la resta d'usos de la Diagonal.

## AL·LEGACIONS

### Sobre la legitimitat de la proposta en matèria de participació

AL·LEGACIÓ 1. La proposta de reforma no disposa de legitimitat en l'àmbit de la participació

**ciutadana**, ja que en fase de projecte ha passat per alt l'opinió d'òrgans de participació com el Consell de Ciutat, el Pacte per la Mobilitat, les entitats veïnals, les associacions en defensa de la mobilitat sostenible, el RACC, les entitats ecologistes i els sindicats; que sí varen participar activament en l'intent previ de la reforma de la Diagonal que va donar lloc a una Consulta ciutadana l'any 2010 sota el mandat de l'anterior Alcalde de la ciutat, Excm. Jordi Hereu.

**AL·LEGACIÓ 2. El projecte es basa en una interpretació interessada, arbitrària i variable de consulta de la Diagonal de l'any 2010.** A la consulta on 137.454 barcelonins van votar "C: cap de les dues opcions anteriors", 20.447 voten "1: Convertir la Diagonal en un bulevard" i 14.260 voten "2: Convertir la Diagonal Rambla". Les propostes 1 i 2 reduïen tres i dos carrils per sentit respectivament. L'actual Alcalde de Barcelona, Excm. Xavier Trias, ja ha fet tres lectures diferents del resultat de l'esmentada consulta:

- La C volia dir plebiscit polític contra Jordi Hereu (any 2010, abans de la consulta)
- La C volia dir "no a la reforma cara de la Diagonal" (any 2010, després de la consulta)
- La C volia dir "no al tramvia" (any 2013-2014)

**AL·LEGACIÓ 3. No es justifica l'interès general en aquest projecte.** La reforma destina recursos públics per afavorir els interessos particulars d'una part de la ciutadania i no té en compte els usos majoritaris de la Diagonal, ja siguin veïnals o metropolitans. La reforma de la Diagonal beneficiarà molt directament al comerç (vorerers importants davant de les botigues i els seus aparadors) però, encara més, als gestors immobiliaris disposats a desenvolupar una nova especulació. El "miracle del Passeig de Gràcia" de fa 30 anys, ara es vol repetir a la Diagonal.

#### Sobre la legitimitat econòmica de la proposta

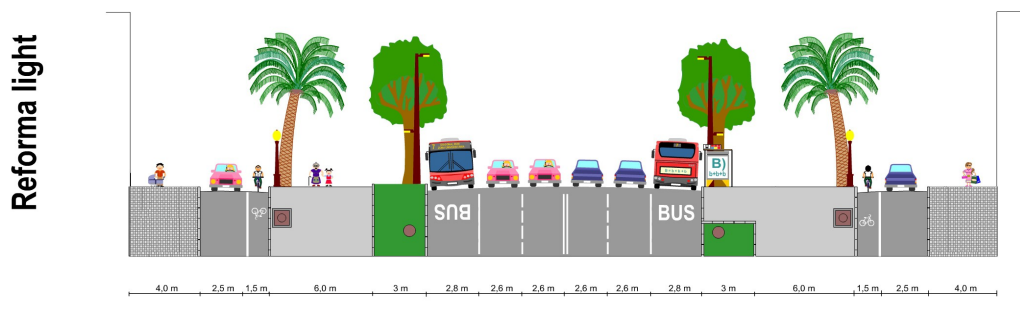
**AL·LEGACIÓ 4. La millora que representa l'ampliació de la vorera de la Diagonal no justifica els 19 milions d'euros que costarà la reforma,** davant la resta de mancances d'aquest projecte, que no té una visió integral de l'avinguda i ni tan sols es pot contemplar com a definitiva.

**AL·LEGACIÓ 5. Contra el que s'ha donat a entendre, aquesta reforma no és econòmica.** No és recomanable escometre una reforma a mitges que requerirà de més inversió futura, a causa de la necessitat d'un nou col·lector i d'instal·lar el tramvia. Ens trobem davant d'una mala inversió que fa gastar pràcticament 16 milions d'Euros per quilòmetre i 466 €/m<sup>2</sup> uns ordres de magnitud similars als d'una reforma que fos completa i més funcional, com la que s'havia proposat anteriorment.

	Dist.	Amplada a reformar	Cost (milions d'Euros)	Inversió
<b>Francesc Macià – Glòries.</b> Reforma integral amb tramvia	3,9 km	50 metres	100 milions d'Euros (70 de reforma i 30 del tramvia)	25,6 M€/km 512,8 €/m <sup>2</sup>
<b>Francesc Macià – Pg.de Gràcia.</b> Reforma parcial sense tramvia.	1,2 km	34 metres	19 milions d'Euros (segons BOPB)	15,8 M€/km 465,7 €/m <sup>2</sup>

El cost dels 3,9 km de les vies del tramvia, sense comptar material mòbil ni despeses financeres, és aproximadament 30 milions d'Euros, aproximadament la tercera part del cost d'una parada de metro L9 i el seu quilòmetre de túnel associat, també sense comptar material mòbil.

**AL·LEGACIÓ 6.** Si veritablement es vol fer una reforma econòmica, o reforma “light” hi ha prou amb traslladar el carril bici a un dels laterals actuals, evitant elevades inversions que quedin insuficients al cap de poc temps.



### Sobre la legitimitat tècnica de la proposta

**No es resolen els principals dèficits de la Diagonal: l'accidentalitat viària, la segregació de la bicicleta, la contaminació, la lentitud i col·lapse del transport públic ni la fluïdesa del trànsit.**

**AL·LEGACIÓ 7.** El projecte de reforma de la Diagonal no s'acompanya d'un estudi de mobilitat ni de trànsit, únicament es troba un annex de 12 pàgines sobre mobilitat molt mancades de contingut.

**AL·LEGACIÓ 8.** El projecte no té en compte la complexitat de la mobilitat, que des de la Diagonal abastaria l'àmbit de tot l'Eixample. Únicament proposa una secció transversal tipus invariable des de Francesc Macià fins a Pg. de Gràcia sense tenir en compte les conseqüències sobre el trànsit i la mobilitat que transcendeixen l'àmbit de la pròpia avinguda. Una secció-tipus uniforme al llarg de tota la Diagonal, com s'ha previst a llarg termini, pot tenir un sentit plàstic-estètic, però no té cap sentit des d'un punt de vista funcional.

**AL·LEGACIÓ 9.** Es manté la perillosa configuració viària actual: amb tres calçades. Les avingudes que presentaven més punts negres l'any 2011 a Espanya són, en aquest ordre, l'M-40 de Madrid, la Diagonal de Barcelona, l'M-30 de Madrid i la Castellana també de Madrid. La Castellana i la Diagonal tenen en comú el seu caràcter bidireccional repartit en tres calçades separades per tercianes amb nombrosos girs il·legals, complicades cruïlles amb els carrers del voltant i dificultat per als vianants en travessar les avingudes. **L'accidentalitat viària de la Diagonal és un 141% superior a la mitjana de Barcelona.** El valor mitjà és de 669 accidents per cada milió de quilòmetres recorreguts l'any 2009, mentre que a la Diagonal aquesta ràtio ascendeix a 1.547. D'acord amb les Directrius Nacionals de Mobilitat, el PMU té com a objectiu reduir en un 20% la taxa de 836 accidents per milió de quilòmetres recorreguts de 2006. Es calcula que a Catalunya es perd el 4% del PIB en accidents de trànsit.

**AL·LEGACIÓ 10.** Es preserven els carrils centrals, els menys convenients per fer ciutat; mentre que es restringeixen els laterals, els més importants. L'actual Diagonal presenta dos carrils

centrals de pas per sentit des dels quals no es pot fer cap gir entre Francesc Macià i el Passeig de Gràcia, i dos carrils laterals per sentit que han d'acollir la resta d'usos:

- girs a la dreta cap a l'Eixample i Gràcia. Aquests girs són especialment importants per al barri de Gràcia, que per la seva condició de casc antic no té xarxa alternativa a la Diagonal, que s'utilitza com de ronda de circumval·lació juntament amb la Ronda del Mig.
- accés a la càrrega i descàrrega
- accés dels veïns a les finques i aparcaments
- desencotxament dels autocars dels hotels
- accés a l'aparcament de motos

Amb la reforma de la Diagonal, els usos veïnals i comercials dels carrils laterals queden limitats a un sol carril mentre es protegeixen els passants centrals. Únicament es pren una excepció a aquest model entre Via Augusta i Pg. de Gràcia en sentit Llobregat. Aquestes circumstàncies provocaran les següents disfuncions:

- fortes tensions de trànsit sobre els carrils laterals, especialment al tram Francesc Macià – Villarroel i al tram Passeig de Gràcia – Via Augusta, on al trànsit actual caldrà afegir el de la bicicleta.
- contínua invasió del carril bici en cas que no es protegeixi físicament com sembla que passarà
- mala atenció al proveïment comercial. que s'haurà de satisfer en un parell de places per cada illa, un dimensionament poc adequat en una via comercial com la Diagonal en temps del “just in time”
- quan s'hagi d'escometre les obres del col·lector, o del tramvia, no es disposarà d'un doble carril lateral per absorbir el trànsit.

**AL·LEGACIÓ 11.** Entre Passeig de Gràcia i Via Augusta es mantindran dos carrils laterals al costat muntanya, fent desaparèixer el carril bici separat i obligant a suprimir les parades d'autobús en aquest tram.



Font: Esteve Terradas – Ajuntament de Barcelona.

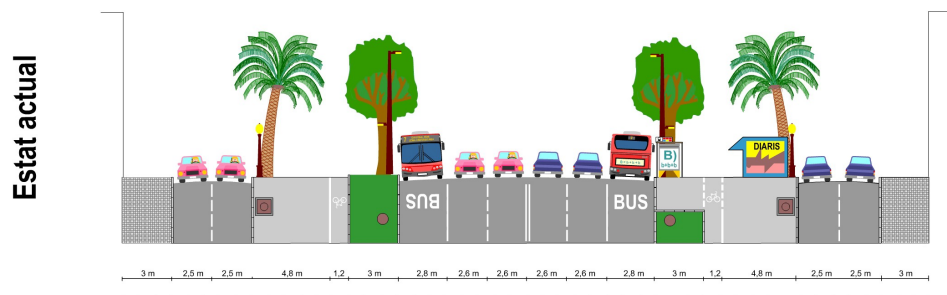
## Sobre l'autobús

**AL·LEGACIÓ 12. La reforma manté inalterat un dels pitjors carrils bus de Barcelona.** El carril bus de la Diagonal és un dels menys eficients de la ciutat:

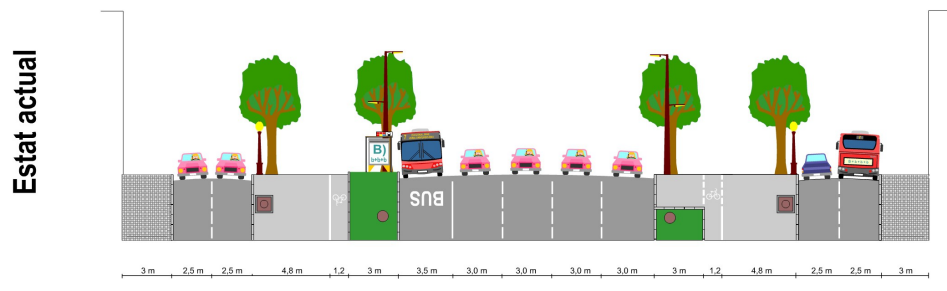
- es troba col·lapsat pels propis autobusos que generen, tot i les parades dobles, efectes acordió a les cruïlles i punts de parada;
- està ple de taxis que impedeixen un funcionament semafòric òptim per al bus,
- té una amplada insuficient de 2,85 metres: 40 centímetres més ample que el propi autobús
- té un pendent transversal elevat que, unit a l'estretor del carril bus, fa que el bus hagi d'anar sorteiant l'arbrat i els cotxes contigus

**A títol d'exemple, la Gran Via al seu tram central té la mateixa amplada que la Diagonal i alberga un carril menys, aconseguint un carril bus més ample i òptim.**

### Avinguda Diagonal. Tram Glòries - Francesc Macià. Secció tipus



### Gran Via. Tram Pg. de Gràcia - C. Lepant. Secció tipus



Font: elaboració pròpia

**AL·LEGACIÓ 13. Nous gir a la dreta faran que els autobusos donin pitjor servei que a l'actualitat.** A les dificultats anteriors, caldrà afegir nous inconvenients que patiran els autobusos pel fet d'incorporar-se gir fins ara no permesos sobre el carril bus:

- Sentit Besòs: Nou gir a la dreta sobre el carril bus d'incorporació de Diagonal a Villarroel, en substitució de la cruïlla directa entre Calvet i el lateral mar actual, que permetia després un gir sobre Villarroel sense envair el carril bus. Aquest gir també serà utilitzat pels autobusos que venint de Calvet s'incorporin a Villarroel, interrompent la circulació dels autobusos passants.





**Abans** – **Després**. Font: Esteve Terradas – Ajuntament de Barcelona.

- Sentit Llobregat: Nou gir a la dreta sobre el carril bus per a autobusos que s'incorporin a la Via Augusta des de la Diagonal, en substitució el canvi de carril central a lateral per a autobusos i taxis a l'alçada de la Rambla de Catalunya, que quedarà anul·lat. El nou gir per als autobusos implica menys finestra de verd i la retenció dels autobusos passants que estiguin al darrera dels que giren cap a Via Augusta.



**Abans** – **Després**. Font: Esteve Terradas – Ajuntament de Barcelona.

**AL·LEGACIÓ 14. La segregació de la bicicleta serà virtual: es canviarà el conflicte amb els vianants per un nou conflicte amb els vehicles a motor.** El carril bici es planteja adossat a la calçada lateral, però insuficientment protegit, de forma que es canvia l'actual conflicte amb els vianants per un amb el vehicle privat que es veurà temptat d'envair el carril bici davant la insuficiència d'un únic carril (vegeu al·legació número 9). A més, entre Passeig de Gràcia i Via Augusta el carril bici haurà de conviure amb un tram congestionat de trànsit procedent de Pg. de Gràcia fins a Via Augusta (vegeu al·legació número 10).

**AL·LEGACIÓ 15. No es preveuen noves estacions del Bicing i pocs nous aparcaments.** La Diagonal és

una de les principals vies ciclistes de Barcelona i el seu suau pendent permet donar accessibilitat ciclista a gran part de la ciutat. Afavorir el Bicing en aquestes condicions afavoreix l'equilibri de les baixades i de les pujades, principal anhel de l'operació del sistema de bicicletes públiques.

### Sobre el tramvia

**AL·LEGACIÓ 16. S'imposa el boicot polític de Trias i el seu entorn contra la connexió del Trambaix i del Trambesòs al projecte de reforma de la Diagonal.** La instal·lació d'un tramvia requereix, a més d'un espai reservat en superfície, l'absència de serveis longitudinals sota la seva traça i una correcta inserció en termes de pendent transversal, gàlils, cruïlles, refugis per a vianants, alimentació energètica, etcètera. Cap d'aquests elements s'ha tingut en compte en aquest projecte: no apareix la paraula tramvia en les 1.544 pàgines del document. Aquesta actuació insuficient sobre la Diagonal representa una hipoteca futura de cara a la indefugible reforma a fons que requereix aquesta via. L'ajuntament explica que tècnicament la reforma no compromet la viabilitat tècnica d'obres necessàries com la connexió del tramvia o l'ampliació del col·lector central, però sí en compromet la viabilitat política. La reforma actual bloquejaria durant anys la possibilitat d'haver de tornar a urbanitzar la mateixa via.

**AL·LEGACIÓ 17. No és la ciutadania ni els tècnics de mobilitat els que estan en contra del tramvia de la Diagonal, sinó l'alcalde Trias. Són arguments polítics i no tècnics els que frenen la connexió dels tramvies.** Són nombroses les demostracions de què la ciutadania valora positivament la implantació del tramvia i desitja la seva interconnexió:

- La consulta de la Diagonal va venir precedida d'un procés participatiu de 30.000 butlletes amb 175.000 propostes i una participació associativa molt activa. El 75% d'aquestes butlletes proposava connectar el Trambaix i el Trambesòs.
- Amb un 7,5, el tramvia és el mitjà de transport públic més ben valorat per la ciutadania segons l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) que anualment realitza l'Autoritat del Transport Metropolità. Es troba per sobre d'FGC, Metro i Bus.
- Tots els Consellers de Política Territorial i Obres Públiques abans, i ara de Territori i Sostenibilitat des de 2004, han defensat l'eficiència de la interconnexió dels tramvies per la Diagonal com a inversió rendible i eficient.
- No s'ha fet públic cap informe tècnic que demostrï que el tramvia és un mitjà de transport obsolet tecnològicament ni incompatible amb la Diagonal.

**AL·LEGACIÓ 18. El tramvia fa 10 anys d'èxit social i ambiental, però no ha pogut completar la seva xarxa per problemes polítics.** Des de 1984 el tramvia s'ha reincorporat a més de 50 ciutats europees, i cap d'elles n'ha aturat el procés excepte Barcelona. L'actual alcalde, Excm. Xavier Trias, el demanava quan era a l'oposició i ara el boicoteja.





## ELS GRUPS MUNICIPALS OPINEN

L'any 2000, ara ja fa 8 anys, el Grup Municipal de CiU a l'Ajuntament de Barcelona, aleshores liderat per Joaquim Molins, va proposar unir les dues línies del tramvia entre les places de Francesc Macià i les Glòries per l'avinguda Diagonal. Va ser un projecte presentat amb molt detall, treballat amb els veïns que van arribar a participar en una enquesta d'opinió, que incloïa la reforma integral de l'avinguda, que ampliava les voreres i hi adaptava un carril-bici segregat i específic per a les bicicletes. El Govern municipal del PSC el va rebutjar de ple adduint causes tècniques insalvables i va acusar CiU d'insolència i de "partidisme". L'Ajuntament va arribar a argumentar que en una ciutat moderna com Barcelona no hi tenia cabuda el tramvia pel centre de la ciutat.

Convergència i Unió hem mantingut la proposta tots aquests anys en el nostre programa electoral perquè estem convençuts

que és una bona oportunitat per a Barcelona i la seva gent. Fa només tres anys, ja amb les línies del tramvia operant, ho vam tornar a proposar i l'aleshores regidor de Mobilitat, Jordi Hereu, va argumentar el rebuig del Govern amb dificultats amb el trànsit. Fa només uns mesos, el mateix alcalde, en declaracions periodístiques, explicava que es decantava més per a la unió dels dos tramvies pel litoral. Ara, en tornar de les vacances, Hereu es presenta a l'obertura del curs polític explicant que la seva gran aposta de futur per a la ciutat és la unió dels tramvies per la Diagonal per convertir-la en un passeig. Benvingut! Llàstima que ho presenti de forma improvisada, sense saber ni com, ni quan ho pensa fer. Un projecte d'aquesta envergadura i d'aquest impacte exigeix consens polític i participació ciutadana. És la nostra proposta, és el que convé a Barcelona. Hi serem!

### Tramvia per la Diagonal, benvinguts!

Xavier Trias i Vidal  
de Llobatera  
CiU

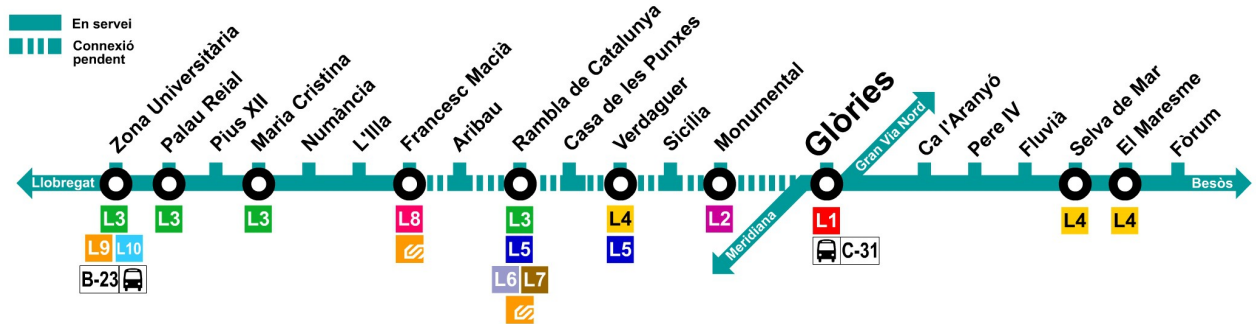


Font: Revista municipal de Barcelona. Octubre 2008.

PERÍODE	ALCALDE	MOTIU D'OPOSICIÓ ARGUMENTAT
2001-2006	Joan Clos	Impacte sobre el trànsit de vehicles privats. Impacte sobre la xarxa de bus de TMB
2006-2008	Jordi Hereu	Preferència per la construcció d'una línia de Metro o túnel de Rodalies.
2008-2012	Jordi Hereu	Fi de l'oposició municipal, però vinculació de la decisió de reforma de la Diagonal a una consulta fallida.
2012-2013	Xavier Trias	Impacte sobre el trànsit de vehicles privats. Contraposició amb la nova xarxa de bus de TMB Dubtes sobre la solvència tecnològica del tramvia (capacitat, energia, etc...) Costos econòmics Interpretació molt personal del resultat de la consulta de la Diagonal

Font: elaboració pròpia.

**AL·LEGACIÓ 19.** La interconnexió dels tramvies és l'actuació més rendible del Pla Director d'Infraestructures 2011-2020 de l'Autoritat del Transport Metropolità, amb una TIR del 44%. En aquest document s'estableix que "Any 2015: estarà en redacció el projecte constructiu per a la unió del Trambaix i el Trambesòs". Els motius de tant alta rendibilitat són la baixa inversió en infraestructura i l'alta demanda captada: amb només 3,5 quilòmetres de nova línia es capten 80.000 passatgers, duplicant la demanda actual del Trambaix i Trambesòs funcionant per separat



Font: elaboració pròpia amb cartografia de la web Tram.cat

**AL·LEGACIÓ 20. El boicot de la interconnexió dels tramvies en favor d'un bus urbà de la NXbus menysprea la mobilitat de 8 municipis metropolitans.** Els passatgers de l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Badalona hauran de fer transbordament per recórrer tota la Diagonal.

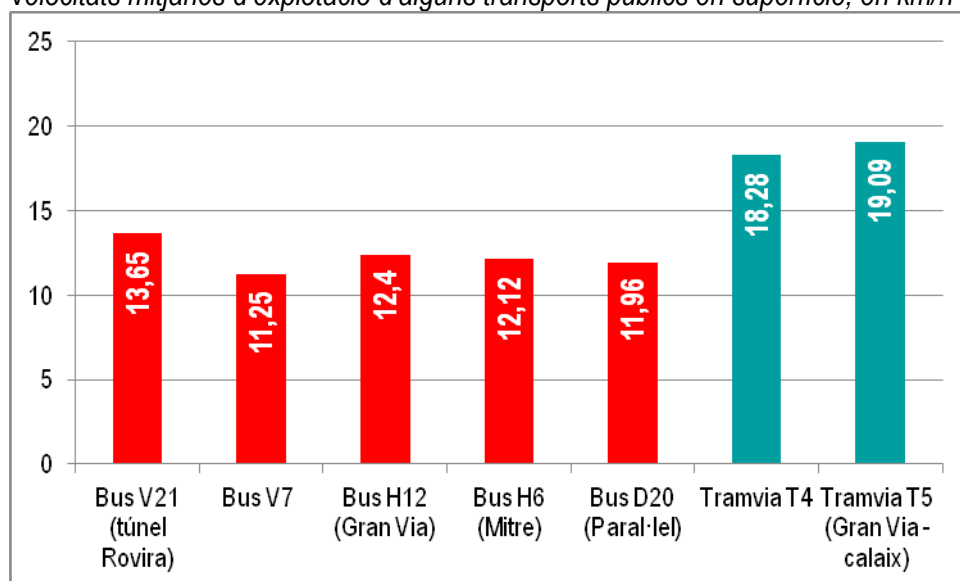
**AL·LEGACIÓ 21. No té cap racionalitat operar un mode d'alta capacitat com el tramvia als extrems de la Diagonal sense interconnectar-lo i explotar el tram central de l'avinguda amb un bus de menors prestacions que s'ha vist clarament col·lapsat en l'actualitat.** El tramvia oferiria més prestacions per reduir el trànsit:

- Més capacitat, necessària en una via on els autobusos van col·lapsats
- Més rapidesa. En hora punta els autobusos circulen a 8 km/h per la Diagonal
- Menor consum energètic i nul·les emissions a la Diagonal. El menor consum del tramvia front a modes viaris d'equivalent capacitat, fins i tot elèctrics, és degut al seu guiatge ferroviari, que presenta un menor fregament.

Cal tenir en compte, a més, l'increment de costos que suposa per al sistema de transport

públic mantenir tramvies i autobusos circulant en paral·lel.

*Velocitats mitjanes d'explotació d'alguns transports públics en superfície, en km/h*



*Font: elaboració pròpia a partir de xifres de TMB i d'ATM*

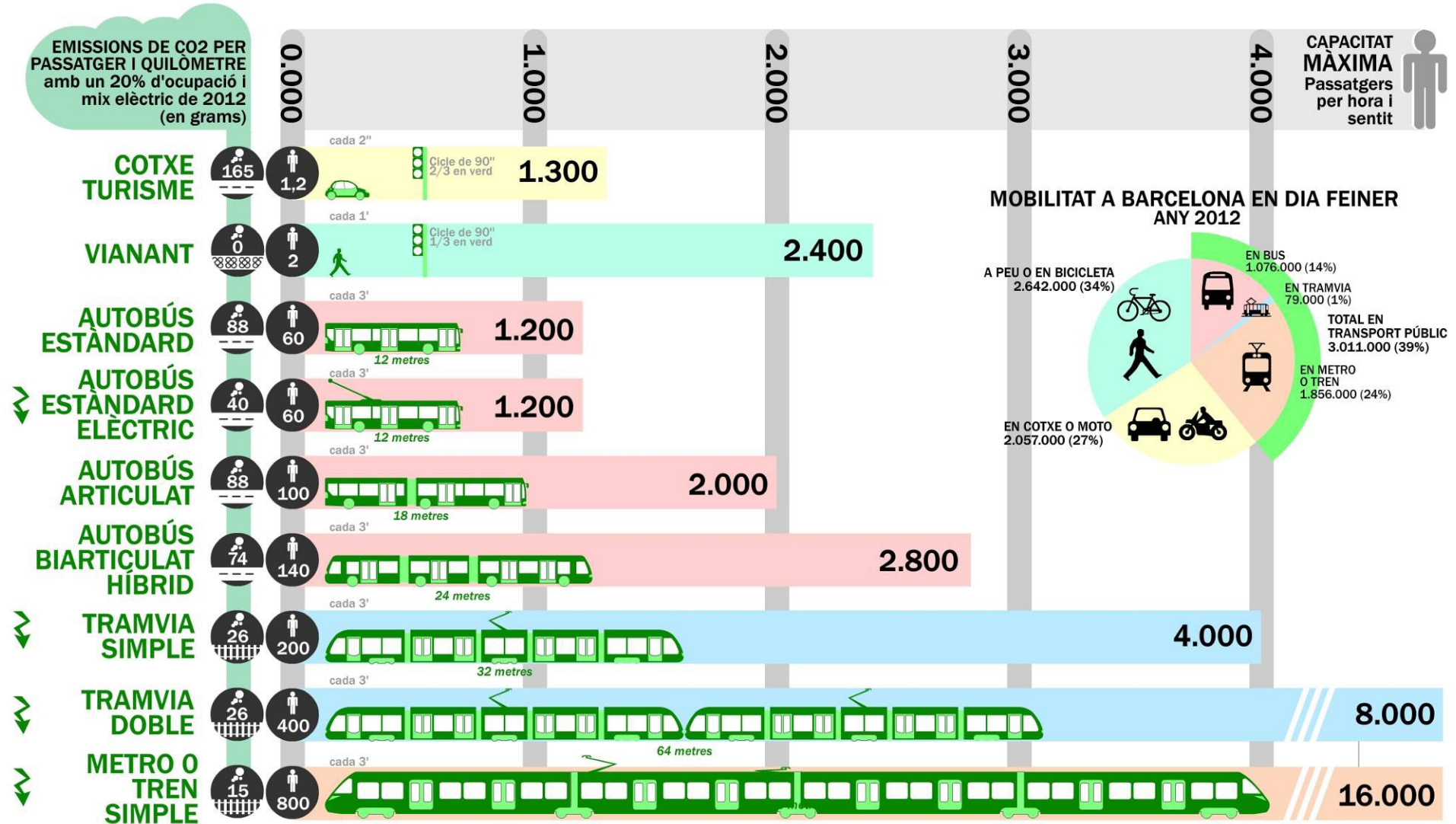
A més de les característiques energètiques i de capacitat, cal comptar que el tramvia està oferint una velocitat comercial molt superior a la nova xarxa de bus degut al disseny de la seva plataforma reservada i el sistema de validació de bitllets i entrada:

- Plataforma de circulació més segregada que els carrils bus habituals, només separats amb pintura (\*)
- Ubicació de la plataforma de circulació al centre de calçada, on es donen velocitats comercials superiors gràcies a l'absència de girs a la dreta i d'operacions de càrrega i descàrrega (\*)
- Entrada i sortida dels passatgers per totes les portes del vehicle com succeeix amb el Metro, agilitant les operacions de parada. La validació també es fa al llarg de tot el vehicle, i no només per la part frontal (\*)
- Vehicles de gran capacitat, que permeten un flux de passatgers equivalent a 3 o més carrils de circulació per cada cycle semafòric.

(\*) aquestes característiques serien extrapolables al bus si s'adaptessin plataformes tipus BRT



Emissions de CO<sub>2</sub> i capacitats màximes per carril de diversos transports urbans en condicions de fluidesa.



Font: elaboració pròpia

**AL·LEGACIÓ 22. Cal traçar un pla únic de transport públic de superfície que integri bus i tramvia, no una NXbus aïllada del tramvia del Pla Director d'Infraestructures de l'ATM.** La darrera argumentació municipal ha estat contraposar l'ampliació del tramvia amb la planificació d'una nova xarxa d'autobús no respon a la lògica de la planificació del transport públic. Mentre generalment a les ciutats europees els tramvies i autobusos són planificats simultàniament, fins i tot explotats per la mateixa operadora, a Barcelona el tramvia ho planifica l'ATM i la nova xarxa de bus l'Ajuntament de Barcelona. Públicament, l'Ajuntament de Barcelona suggereix que l'autobús elèctric o el bus biarticulat fent cas omís a les diferenciacions tècniques aquí esmentades, generant una metodologia de treball separada per al bus i per al tramvia que contrasta amb les ciutats que dissenyen conjuntament ambdós modes de transport (Viena, Dresden, Nantes, Rouen...).

**AL·LEGACIÓ 23. La interconnexió de xarxes tramviàries genera un fort increment de l'accessibilitat ferroviària a l'àmbit de Glòries – Poblenou** i permet accedir a molts més intercanviadors de la ciutat sense passar pel centre, permeten el desenvolupament econòmic sostenible del nou pol d'activitat econòmica de la ciutat.

## Accessibilitat ferroviària directa des de Glòries i Poble Nou 22@ a l'actualitat



Descatades les línies de pas per Glòries i 22@

**Línies de Metro**

TMB: L1 L2 L3 L4 L5 L9 L10 L11

FGC: L6 L7 L8

Metro en construcció

Funicular:

Aeroport:

Enllaç curt:

**Línies de Tramvia**

Trambaix: T1 T2 T3

Trambesos: T4 T5 T6

Port:

Estació bus:

Enllaç llarg:

**Línies de Rodalies**

Renfe: **R** per PASSEIG DE GRÀCIA  
per PLAÇA DE CATALUNYA

FGC: a PLAÇA DE CATALUNYA  
a PLAÇA D'ESPANYA

Infografia PTP PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

Setembre 2013



## Accessibilitat ferroviària directa des de Glòries i Poble Nou 22@ amb els tramvies interconnectats i el perllongament de la L4 entre La Pau i Sagrera



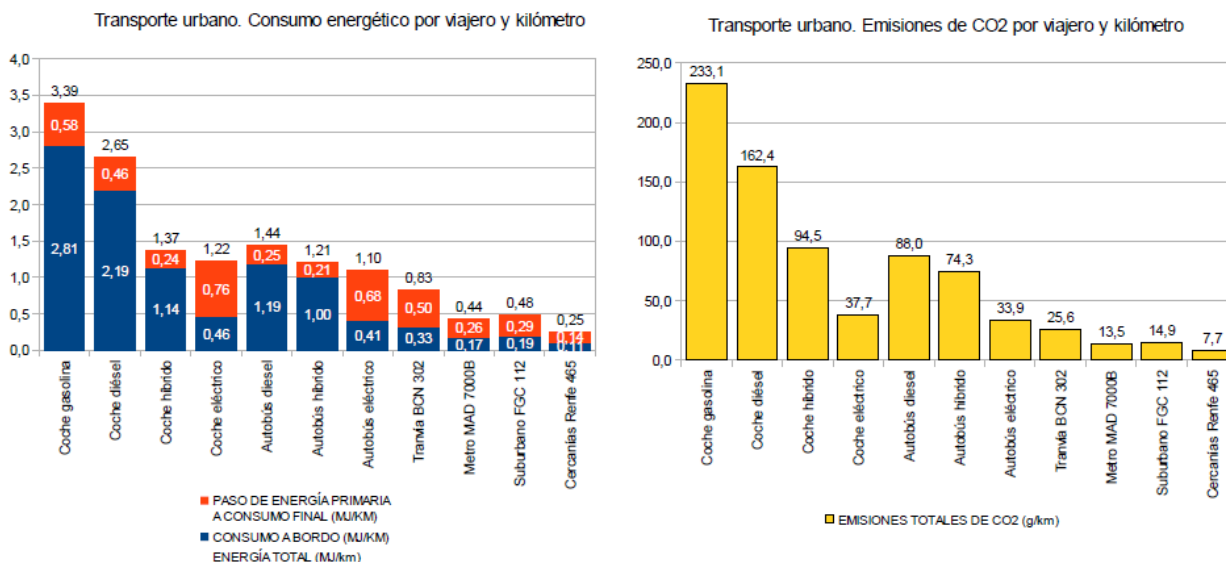
Descatades les línies de pas per Glòries i 22@

<b>Línies de Metro</b>	TMB: L1 L2 L3 L4 L5 L9 L10 L11	FGC: L6 L7 L8	Metro en construcció	Funicular:	Aeroport:	Enllaç curt: ○○
<b>Línies de Tramvia</b>	Tramvia unificat: T1 T2 T3 T4 T5 T6		Compromís de Glòries	Port:	Estació bus:	Enllaç llarg: ○—○
<b>Línies de Rodalies</b>	Renfe:  per PASSEIG DE GRÀCIA per PLAÇA DE CATALUNYA		FGC:  a PLAÇA DE CATALUNYA a PLAÇA D'ESPANYA			

Infografia **PTP** PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

Setembre 2013

**AL·LEGACIÓ 24. Les mesures per reduir la contaminació del projecte són pura anècdota.** L'única mesura que el projecte planteja per reduir la contaminació és la promoció del vehicle privat elèctric amb nous punts de càrrega. Pel que sembla, l'Ajuntament de Barcelona no ha pres consciència del que és més eficient per reduir la contaminació urbana: reduir el trànsit i promoure transports públics eficaços i no col·lapsats. Resulta convenient doncs, recordar que, a igualtat tecnològica, el transport públic segueix sent més eficient que el privat en zona urbana. Si la intenció de l'Ajuntament és electrificar el transport, caldria començar pel més eficient de tots els vehicles elèctrics, el tramvia i el tren.



*Nota: Hipòtesi d'ocupació: 20% a tots els modes. En vehicle privat es considera 1,18 passatgers per vehicle. Als modes de transport públic també es consideren les places dempeus. Els valors són similars als observats a la Regió Metropolitana de Barcelona. Font: Tren 2020*

**AL·LEGACIÓ 25. Aquesta proposta és l'enèsima ferida contra la indústria ferroviària catalana.** Després de l'aturada en la construcció de la línia 9 de la Generalitat, l'incompliment del Pla de Rodalies del Ministeri de Foment; el boicot polític al tramvia de la Diagonal, que era la més plausible de totes les noves inversions, la factoria d'Alstom perd novament comandes de nous vehicles ferroviaris i afronta l'amenaça d'un nou ERO que reduiria la plantilla de 700 a 500 treballadors.

**Invertir en transport públic és una molt bona opció per generar llocs de treball i reduir la taxa d'atur.** Es calcula que per cada usuari i quilòmetre de transport públic es genera el doble d'ocupació que en vehicle privat. Les empreses de transport sostenible catalanes (TMB, FGC, Renfe, Tram, Empreses d'autobusos i autocars, gestió compartida de flotes com el Carsharing i el Bicing) aconseguen generar la meitat d'ocupació directa del sector de l'automoció, encara que aquest sigui el responsable de la immensa majoria dels quilòmetres recorreguts a la resta de Catalunya.

## SOL·LICITEM

Que es tingui per presentat aquest escrit i que s'atenguin les al·legacions que en ell s'hi formulen, atorgant-nos la consideració de part interessada. Que, tal com hem expressat, se suspengui l'aprovació del projecte, fins que no se'ns atorgui una resposta raonada i s'incloguin les següents modificacions:

1. Un estudi de mobilitat que contempli tots els modes de transport: vianants, bicicletes, transport públic... amb especial incidència en la reducció d'accidents.
2. Els vianants, que són la majoria d'usuaris, han de poder creuar la Diagonal amb més temps semafòric i més refugis. A tal efecte convindria plantejar una separació dels sentits de circulació de l'avinguda.
3. S'han de dimensionar i prioritzar les calçades laterals com a zones de prioritat invertida -zona 20- i d'ús ciutadà, no es pot pretendre que aquestes resolguin totes les necessitats de la Diagonal amb un sol carril i no tocar la part central.
4. Dur l'aparcament de motos a les illetes longitudinals entre calçada central i calçada lateral, de forma contínua, en tot l'espai que no sigui parada bus (en definitiva, hi haurà moltes més places). L'espai que el projecte adjudica a l'aparcament de motos es destinaria a més espais de càrrega i descàrrega (ara totalment insuficients, cosa que potenciarà l'estacionament en doble fila, tant popular a Barcelona), a la millora de l'encotxament d'autocars, a les parades de taxi, als aparcaments PMR, i molts altres usos actuals o futurs.
5. Cal una reprogramació semafòrica pensada en els vianants i en el transport públic, amb més control sobre els vehicles que se salten el vermell i groc, que són els causants d'una bona part dels vianants ferits a la Diagonal.
6. Incloure el tramvia a la reforma. La construcció dels 3,9 km necessaris per unir les línies existents disposa d'un consens tècnic unànime i seria la operació de transport públic que més disminuiria la circulació de vehicles a la ciutat amb un menor cost. Més de 80.000 passatgers diaris es podrien passar a la mobilitat elèctrica col·lectiva, reduint dràsticament el seu consum energètic, les seves despeses, el risc de patir accidents, el soroll i les emissions de CO2 i de contaminació.
7. Mentre no s'inclou el tramvia treure un carril central de circulació per poder donar amplada suficient al carril bus.
8. Definir un procés participatiu que vagi més enllà d'informar d'una proposta elaborada amb només una part de la ciutadania.
9. Que les obres no comencin fins tenir les conclusions de tots els aspectes.

**La necessària promoció de la bicicleta i del transport públic a la ciutat, la reducció de vehicles que cal assolir si volem una ciutat més habitable, amb uns nivells de contaminació legals i amb una major qualitat de vida, així com la urgent disminució dels accidents a Barcelona, demanen una altra reforma de la Diagonal, una reforma que pugui donar resposta a tots aquests reptes ciutadans que contempla la planificació municipal, però que paradoxalment queden lluny del plantejament d'aquest projecte, una Diagonal que sigui veritablement per a tothom.**

A Barcelona, el 08 d'abril de 2014

Entitats signants:

**Associació per a la promoció del Transport públic – PTP**

**Comissions Obreres de Catalunya**

**Ricard Riol Jurado,  
president**

**Vicenç Tarrats Masó  
secretari de política territorial i Barcelonès**

**Confederació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Catalunya – CONFAVC**

**Ecologistes en acció de Catalunya – EAC**

**Jordi Giró  
president**

**María García González  
coordinació tècnica de la Federació**

**Federació d'Associacions de veïns i veïnes de Barcelona – FAVB**

**Josep Lluís Franco Rabell  
president**