

De la Diagonal del luxe a una Diagonal per a tothom

+ sostenible + segura + funcional + pacificada + oberta + metropolitana

Document crític amb la reforma de la Diagonal actualment en execució, on s'explica el posicionament de la plataforma Diagonal per a Tothom i les "respostes" de l'ajuntament de Barcelona.

Document lliurat a la Síndica de Greuges de Barcelona

20/06/2014

1. La Diagonal central no funciona

No neguem la necessitat d'una reforma,
la defensem molt abans que ho fes el propi Ajuntament de Barcelona

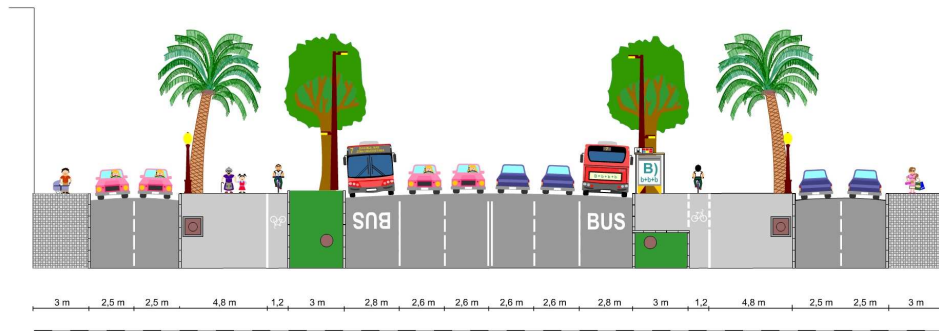


2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

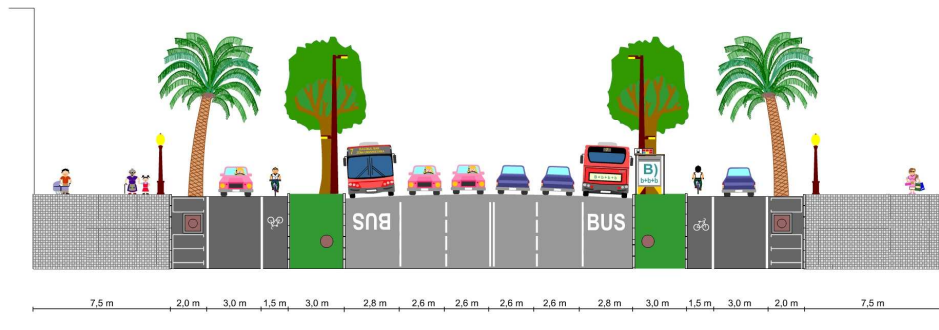
El projecte actual s'ha pensat únicament segons les necessitats del comerç i del turisme

Avinguda Diagonal. Tram Glòries - Francesc Macià. Secció típica

Estat actual



Projecte Trias



Amb l'objectiu d'ampliar l'espai de vianants annex a les façanes, on hi ha aparadors i en un futur terrasses, es permuta l'espai de vianants de les tercianes actuals pels carrils laterals, que passen de dos carrils a un.

Els carrils del tronc central resten inalterats i s'impedeix la connexió del Trambaix i Trambesòs al llarg de la Diagonal, tot i figurar com a actuació prioritària del Pla Director d'Infraestructures de l'Autoritat del Transport Metropolità.

La continuïtat del carril bici no queda garantida al tram Pg.de Gràcia – Via Augusta.

2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

El projecte impulsat per l'associació de comerciants del luxe "Diagonal Centre", i defensat per CiU i PP, no soluciona els principals problemes de la Diagonal



✓ Sí ampliarà les voreres



✗ No millorarà la seguretat vial



✗ No millorarà el transport públic



✗ No segrega tot el carril bici



✗ No millorarà el trànsit rodat



✗ No resol la càrrega/descàrrega

2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

✓ Ampliarà les voreres

Els vianants no guanyaran espai però tindran agrupada la superfície de pas, actualment dividida entre vorera i terciàna. Sense un compliment de la legalitat en l'aparcament de motos i una gestió de les terrasses, l'ampliació de voreres podria ser virtual



Sense una bona regulació de l'espai públic, l'espai agrupat per a vianants podria veure's reduït per l'ocupació de les terrasses i l'efecte "simetria al legal" de l'aparcament de motos.



2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

✘ No millorarà la seguretat vial



23-10-2012



Foto: Hugo Fernández. 20 minutos

La M-40, la M-30, la Castellana y la Diagonal, las vías con más accidentes de España

Las colisiones laterales son los siniestros más comunes, se producen generalmente por no respetar la prioridad y cambiar de carril sin señalizar y ocurren con tráfico fluido.

Els vianants seguiran havent de creuar sis carrils de circulació en dos sentits diferents sense refugi.

La Diagonal seguirà tenint interacció difícil entre tres calçades diferenciades en un mateix carrer.

Els carrils centrals seguiran pensats per travessar ràpid la Diagonal i no poder girar a cap carrer entre Villarroel i la plaça Joan Carles I.

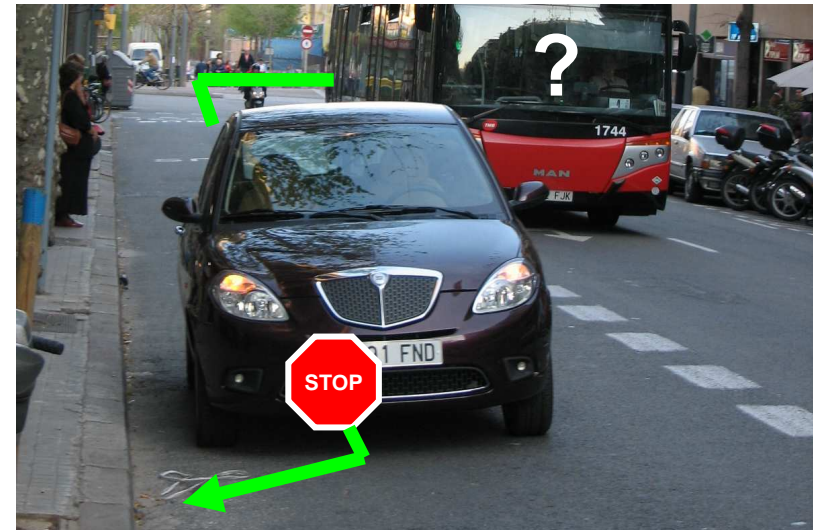
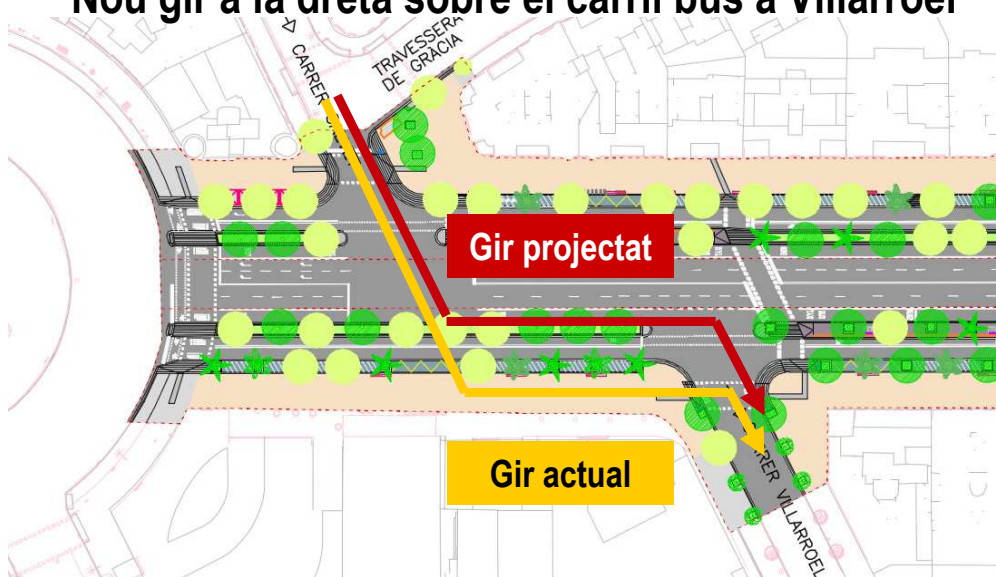


2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

✗ No millorarà el transport públic

Nous girs a la dreta sobre el carril bus perjudicaran, encara més, la velocitat comercial del servei de TMB

Nou gir a la dreta sobre el carril bus a Villarroel



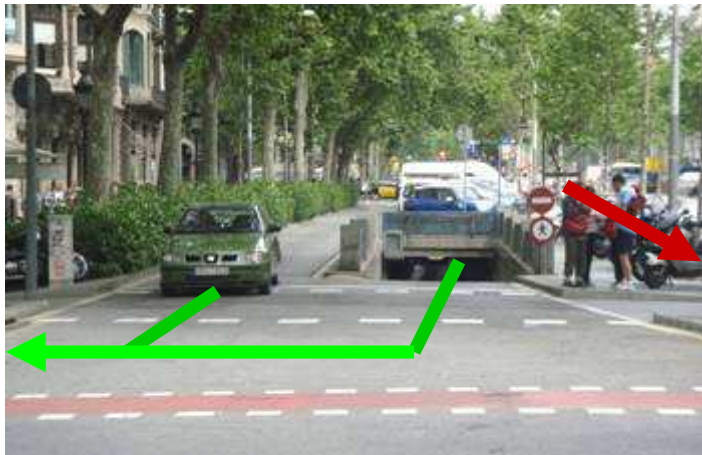
Resposta de l'Ajuntament a les al·legacions: "El projecte de reforma manté els girs del Bus des del carril central i no incorpora cap de nou. La única diferència és que en el gir des del centre a la Via Augusta que actualment es fa a l'alçada del carrer Minerva es farà a la pròpia Via Augusta"

2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

✘ No millorarà el transport públic

La reforma del Passeig de Gràcia també ha perjudicat la velocitat comercial dels autobusos en incorporar nous girs a la dreta o incorporacions

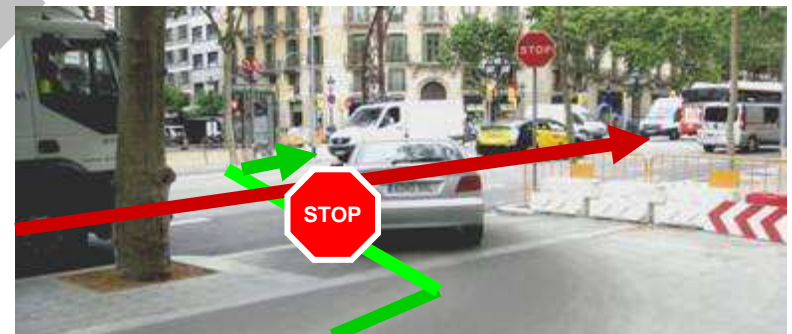
Abans, els girs als carrers del voltant i accessos a aparcaments es feien des dels vials laterals i no afectaven al bus



Gir vehicle privat

Itinerari bus

Ara s'han eliminat els laterals i s'han creat nous girs a la dreta sobre el carril bus a C.de Cent, València i Rosselló, a més de noves entrades i sortides d'aparcaments.



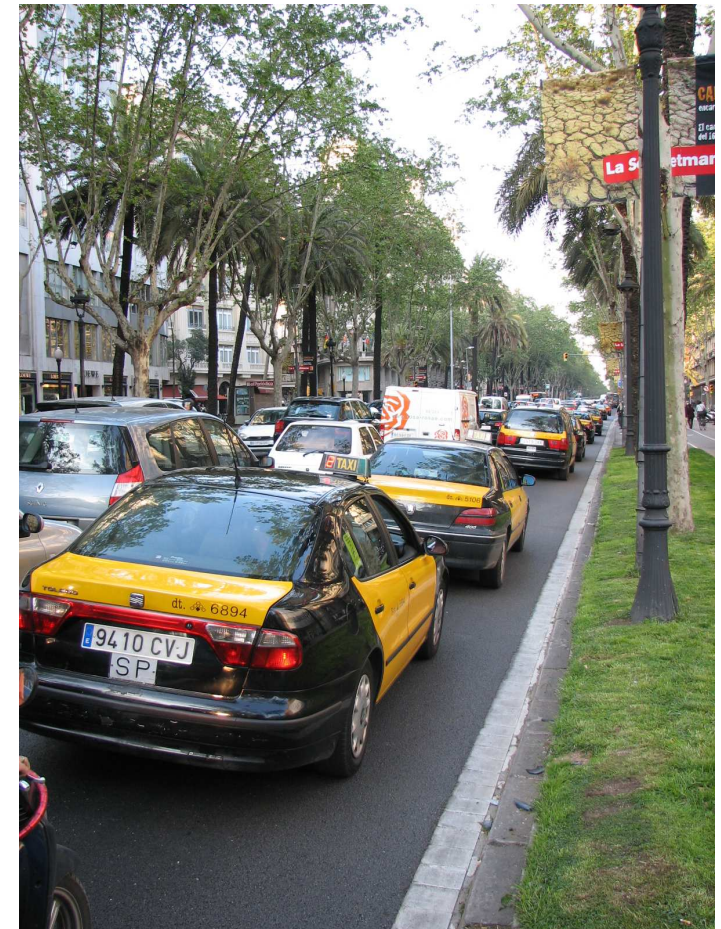
2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

✘ No millorarà el transport públic

El carril bus no es toca: seguirà sobreocupat i amb una amplada insuficient



Resposta de l'Ajuntament a les al·legacions: "Es tracta d'una reforma que no afecta el transport públic i manté l'actual carril bus per on circulen 11 línies (...)"



2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

✘ No segrega tot el carril bici

Al projecte no hi ha pintat un carril bici al tram Pg.de Gràcia – Via Augusta, on la supressió d'un dels carrils laterals esdevindria més conflictiva



Resposta de l'Ajuntament a les al·legacions: “Entre el Passeig de Gràcia i Via Augusta, la secció de la Diagonal serà la mateixa que a la resta de l'Avinguda, és a dir, un carril de circulació de 3m i un carril bici de 2m.



2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

✘ No millorarà el trànsit rodat

La imposició de l'Alcalde de no intervenir sobre el tronc central limita les possibilitats de millorar el trànsit rodat i el transport públic



La Diagonal mantindrà tres calçades amb una interacció entre elles molt complicada. Els carrils centrals sense possibilitat de girar als carrers del voltant, seguiran donant a la Diagonal un caràcter de via ràpida; i els carrils laterals, els més funcionals i necessaris, seran limitats a un sol carril on es concentrarà:

- la circumval·lació sud del casc antic de Gràcia (sentit Llobregat)
- la càrrega i descàrrega
- els accessos dels veïns a finques i aparcaments
- els moviments veïnals a l'Eixample esquerre
- encotxament i desencotxament d'autocars

Resposta de l'Ajuntament a les al·legacions: “El projecte (...) en el seu àmbit actual no afecta a la calçada central, i l'afectació a la mobilitat en els altres barris no és de consideració. (...) Conscientment, la reforma no afronta la remodelació del tronc central, és flexible i compatible amb alternatives diverses que es puguin desenvolupar en el futur”.

Provisional?

2. Vint milions d'Euros públics per a pràcticament res

✘ No resol la càrrega i descàrrega

La càrrega i descàrrega només disposarà de 3 places per a camionetes petites per cada illa i costat



La configuració dels laterals durant les obres de reforma ja està reproduint l'esquema de funcionament dels laterals definitius: 1 carril multiús al costat del carril bici. Durant les obres, en què no hi ha separador entre els dos carrils, els camions es veuen obligats a utilitzar el carril multiús i la resta de vehicles a envair el carril bici. Sense una segregació el carril bici canviarà el conflicte actual amb els vianants pel conflicte amb el trànsit lateral.

3. Trias imposa el seu boicot polític al tramvia Es manipula la democràcia participativa



L'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, insisteix en associar el resultat de la consulta celebrada l'any 2010 a un "NO" al tramvia, tot i que no es preguntava sobre aquest mitjà de transport sinó sobre dues opcions urbanístiques l'opció "A. Bulevard" i "B. Rambla"

L'únic espai de la consulta on es preguntava sobre el tramvia fou el procés participatiu previ per elaborar les opcions A i B, consistent en 30.000 butlletes al 75% de les quals es demanava unir els tramvies per la Diagonal.

Avui en dia el tramvia segueix com a transport públic millor valorat a tota la regió metropolitana de Barcelona.

Enquesta de mobilitat quotidiana en dia feiner 2013

Mitjà de transport	Nota Mitjana	
A peu	8,5	+
Bicicleta	8,4	
Moto/ciclomotor	8,3	
Cotxe	7,8	
Tramvia	7,5	
FGC	7,4	
Taxi	7,3	
Metro	7,2	
Bus urbà BCN (TMB)	7,1	
Renfe regional/mitja distància	6,9	
Bus interurbà	6,8	
Bus urbà altres municipis	6,8	
Renfe rodalies	6,6	-

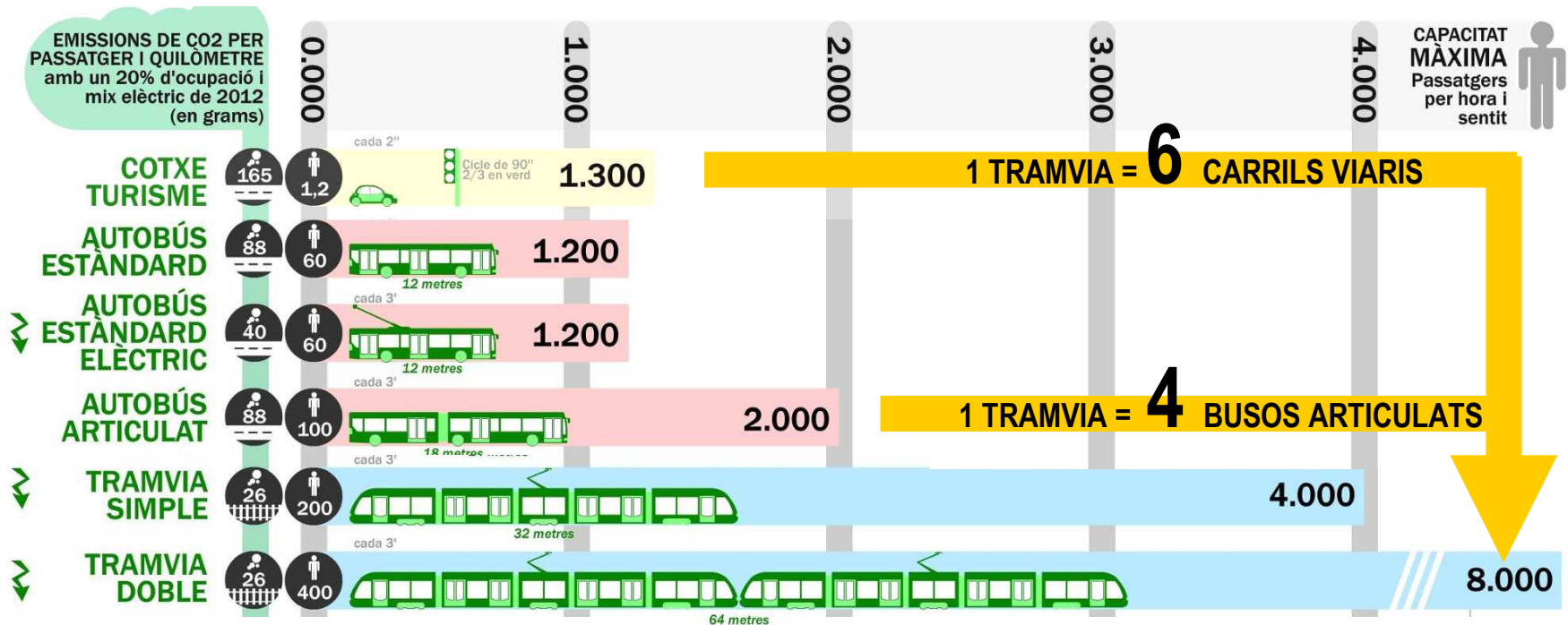
Font: IERMB

Resposta de l'Ajuntament a les al·legacions referides al tramvia: "(...) El 79,8% dels participants van optar per l'opció "cap de les dues anteriors". Aquest resultat deixava pendent la necessitat de definir un projecte que recollís millor les demandes i expectatives de la ciutadania respecte aquesta via emblemàtica (...)"

3. Trias imposa el seu boicot polític al tramvia

Es menysprea la mobilitat sostenible

A la resposta a les al·legacions, l'Ajuntament es mostra incapaç de contradir els avantatges tecnològics del tramvia (més capacitat, menor consum elèctric...)



Font: PTP

Resposta de l'Ajuntament a les al·legacions: "(...) millorar les parades d'autobús, també propiciarà el desplaçament en aquest medi de transport. Finalment es reduirà sensiblement la contaminació per vehicles privats ja que el lateral de circulació tindrà una velocitat de 30 km/h. Es fomentarà l'ús del vehicle elèctric. (...). La il·luminació mitjançant LEDS (...) contribueix a l'estalvi (!)"

3. Trias imposa el seu boicot polític al tramvia

S'impedeix la inversió més rendible socialment de tot el pla d'infraestructures

Barcelona: ciutat interruptus? Dos projectes bàsics per al transport públic metropolità resten inacabats al seu tram central. L'alcalde Trias impedeix connectar els tramvies i calla davant l'aturada de les obres al tram central de la línia 9

L9

Llargària un cop finalitzada: 48 quilòmetres
Inversió (sense despesa financera): **7.000 M€**
Demanda anual esperada: **100 milions**



Llargària un cop finalitzada: 33 quilòmetres
Inversió (sense despesa financera, incloent-hi Trambaix, Trambesòs i 3,5 km pendents de la Diagonal): **800 M€**
Demanda anual esperada: **50 milions** (actual 24 milions)

Resposta de l'Ajuntament:

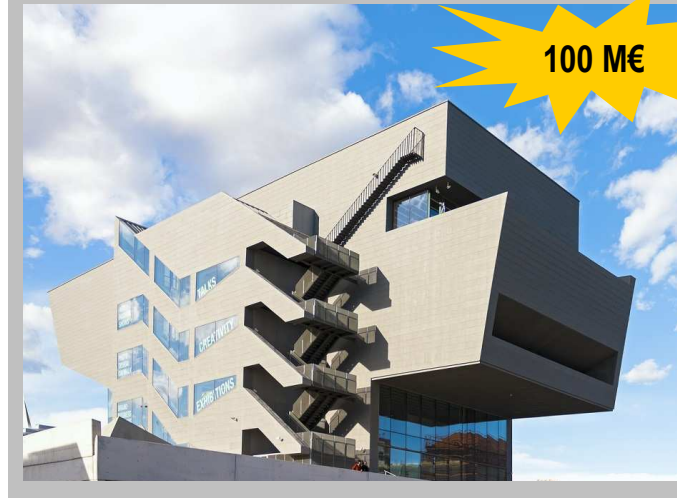
-Cost reforma actual (només la meitat de la secció): 15,8 M€/km

-Cost reforma sencera sense tramvia: 23,4 M€/km

-Cost reforma sencera amb tramvia: 34,6 M€/km

-Cost implantació tramvia: 11,2 M€/km

Dotar la reforma de la Diagonal (3,8 km) de la via del tramvia tindria un cost de 42,6 M€ inferior al DHUB (grapadora) o a una estació de la L9



4. El procés participatiu és fictici

En un temps rècord, han generat un procés participatiu fictici i han licitat i adjudicat unes obres que només tenen en compte les necessitats dels comerciants i del turisme.

Legislatura Hereu

- **Setembre 2008:** El plenari de BCN aprova la reforma de la Diagonal i el tramvia amb tots els vots a favor excepte el PP
- **Gener 2009:** s'aprova la realització d'una consulta ciutadana per escollir el projecte de reforma.
- **Desembre 2009:** procés participatiu per elaborar les dues propostes de reforma (A.Bulevard i B.Rambla) a partir de 30.000 butlletes i 150.000 propostes.
- **Abril 2009:** Trias, a l'oposició, força una 3a opció per no fer cap reforma, contravenint l'acord plenari de 2008. Alguns polítics segresten el procés participatiu
- **Maig 2010:** 137.454 barcelonins voten "C: cap de les dues opcions anteriors", 20.447 voten "A: Convertir la Diagonal en un bulevard i 14.260 voten "B: Rambla".

Legislatura Trias

**Implicació
ciutadana?**

- **2010:** Creació d'una associació de comerciants del tram central de la Diagonal contrària a les opcions del procés participatiu de 2009, que encarreguen un projecte alternatiu a Terradas Arquitectes.
- **2012-2014:** L'ajuntament es reuneix 4 vegades amb Diagonal Centre, 3 amb el BACC, 2 amb la PTP i el RACC i 1 amb la FAVB. A les reunions, sense acta coneguda ni acords, se'ls anomena "**procés d'implicació ciutadana**".
- **Abril 2013:** PP i CiU acorden l'ampliació la reforma del Pg. de Gràcia fins a Pl. de Catalunya i els Jardinetes de Gràcia i la reforma de la Diagonal entre Francesc Macià i Pg. de Gràcia.
- **Juny 2014:** Comencen les obres sense que s'atenguin les al·legacions, tot i que l'Ajuntament "estima parcialment" les queixes de veïns, sindicats, ecologistes i usuaris de la mobilitat sostenible.

Resposta de l'Ajuntament a les al·legacions de PTP, CONC, CONFAVC, FAVB, EAC: "Per tot l'expressat, S'ESTIMA PARCIALMENT l'al·legació presentada pels senyors (...)"

5. Cal amplitud de mires polítiques

Destacats líders polítics i tècnics municipals han destacat pels seus arguments peregrins en contra del tramvia de la Diagonal i/o la reforma del tronc central de l'avinguda. Ha arribat l'hora de parlar clar i defensar una Diagonal per a Tothom, malgrat la política de fets consumats de l'Ajuntament actual.



- Xavier Trias**, Alcalde de Barcelona i líder CiU BCN
la gent ja s'hi va pronunciar en contra
- Antoni Vives**, regidor d'Hàbitat Urbà
ara està de moda el bus elèctric, el tramvia és antiquat
- Alberto Fernández Díaz**, líder PP BCN.
este tranvía es una ruina &
por otras calles sí, la Diagonal no
- Jordi Portabella**, líder UxB
la xarxa ortogonal fa innecessari el tramvia a la Diagonal
- Josep A. Acebillo**, ex-arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona, creador del "tortell" de Glòries
a l'oficina no es va treballar en tramvia



Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico



comissió obrera nacional de Catalunya

