

# GRAN BARCELONA

## Formació professional

L'Ajuntament de Barcelona explicarà avui l'oferta educativa en formació professional per al curs 2010-2011.



## El futur de la gran avinguda metropolitana

# L'Eixample és capaç d'absorbir el trànsit d'una Diagonal sense cotxes

Les dades de mobilitat permetrien al bipartit vetar la circulació dels vehicles privats per la via

L'ajuntament concedeix carrils als cotxes per no omplir la capacitat de la trama i no crear alarma

XABIER BARRENA  
BARCELONA

La publicació a EL PERIÓDICO, el mes de novembre passat, de l'opció A de transformació de l'avinguda Diagonal, el bulevard, va provocar que fossin molts els que s'esveressin i que pensessin que «volien expulsar els cotxes» de la via. Audaç per alguns, temerària per altres, el cert és que aquella opció, com la B, la de la rambla, permet la circulació de dos carrils, un de trànsit local i de càrrega i descàrrega i un altre passant de bulevard de l'avinguda Diagonal. Hi ha una senzilla raó perquè el bipartit aposti per reduir els quatre carrils actuals a l'un més un assenyalat: l'estudi de mobilitat encarregat, segons van assenyalar a aquest diari fonts municipals, facultaria l'ajuntament a tallar qualsevol trànsit per la Diagonal, o el que és el mateix, segons l'informe, l'Eixample és capaç d'absorbir tot el flux de vehicles que circula per l'avinguda.

Vist el panorama, la decisió intermèdia de permetre part de la circulació actual obeeix a una doble raó. Per un costat, no sobrecarregar la malla de l'Eixample i posar-la a prop del seu límit de capacitat i, també, evitar el pànic ciutadà que es podria desfermar si, de sobte, es prohibís passar per la Diagonal.

Més enllà del que assenyalen els mesuraments, hi ha raons de tipus geomètric que avalen aquesta decisió. La Diagonal no forma part de la malla de l'Eixample sinó que s'hi superposa, i això, a la pràctica, comporta una sèrie de servituds, sobretot semafòriques. La verdadera complexitat de la Diagonal no és tant la seva posició obliqua respecte a la malla, sinó que és la via per on accedeixen al centre de la ciutat un bon nombre de vehicles privats des de les autopistes del sud-oest. Una vegada demostrat que a penes el 8% dels vehicles que entren per la Diagonal al municipi de Barcelona segueixen circulant per aquesta mateixa via a l'altura del passeig de Gràcia, l'eliminació del cotxe privat és bufar i fer ampolles.

**MESURES COMPLEMENTÀRIES** // Peraquesta raó, les mesures complementàries que es prendran pel que fa a la circulació de l'Eixample –independentment de si es transforma o no la Diagonal– tenen com a missió mi-



► Trànsit al tram central de l'avinguda Diagonal, a la vora de la plaça de Francesc Macià, fa un parell de setmanes.

llorar la permeabilitat de la malla de l'Eixample amb la Diagonal en el tram entre Pedralbes i Francesc Macià. És el cas de la inversió del sentit de Comte d'Urgell, per donar sortida, i de l'avinguda de Sarrià i el seu enllaç amb Viladomat, per acollir els que entren.

Però, és realment l'Eixample un pou sense fons per al trànsit? No, però gairebé, i per dues raons. La primera és el radi de gir entre carrers ortogonals. Ildefons Cerdà va estudiar els ferrocarrils parisencs i va trasplantar la corba que va observar a la capital francesa. Aquesta corba, la mateixa que realitzen els cotxes, permet el gir de 90 graus que suposa anar en paral·lel al mar a agafar l'eix mar-muntanya d'una manera segura i prou ràpida per no entorpir el trànsit de la via amb frenades. I també relacionat amb el xamfrà, la cre-

Passa a la pàgina següent

## DEBAT SOBRE LA TRANSFORMACIÓ DE LA VIA

# Els defensors del tramvia reuniran experts europeus

◉ Diagonal per a Tothom organitzarà unes jornades al maig

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL  
BARCELONA

En campanya electoral, tot esforç és bo per aconseguir el favor ciutadà. La plataforma Diagonal per a Tothom, defensora que el Trambaix i el Trambesòs s'uneixin per l'avinguda, celebrarà a principis del mes de maig unes jornades sobre el tramvia, dies abans que els barcelonins votin. La idea és reunir a Barcelona experts europeus

en mobilitat que lloïn l'èxit d'aquest mitjà de transport en ciutats com per exemple Estrasburg, Bordeus, Viena o Dublín.

L'alcalde Hereu va assegurar dimecres que la seva opinió respecte al tema no ha variat ni una mica des que va anunciar el projecte a EL PERIÓDICO, el setembre del 2008, però els dubtes de comerciants, veïns i entitats com el RACC obliguen a moure fitxa els defensors del tramvia. «Hem vist bona predisposició de l'alcalde, però tenim por que el tramvia caigui del projecte», reconeix Ricard Rirol, president de l'associació Plataforma pel Transport Públic (PTP) i por-

taveu de Diagonal per a Tothom, entitat que engloba també organismes com ara Catalunya Camina, Bicicleta Club de Catalunya, CCOO, FAVB i Greenpeace, entre altres.

**SENSE UNA OPCió CLARA** // Aquestes jornades no demanaran el vot per cap dels dos projectes que han estat presentats per l'ajuntament, ja que, tal com confessen alguns membres de Diagonal per a Tothom, no hi ha una «opinió unànime» ja que els interessos dels uns i dels altres no són exactament els mateixos. ≡

<<<

## A Gràcia

### MENYS COTXES A LESSEPS

➤ La plaça de Lesseps ha reduït prop d'un 13% l'ús del vehicle privat un any després de la inauguració de la seva reforma. Les dades indiquen que hi ha hagut 17.000 cotxes diaris menys que l'any anterior. El 2009 es van registrar 114.400 vehicles diaris, i el 2008 se'n van comptabilitzar 131.400.

➤ Tal com va informar aquest diari la setmana passada, amb l'objectiu de dinamitzar la part sud de la plaça de Lesseps, el districte i les associacions de veïns han preparat una sèrie d'accions, entre elles la d'establir una programació fixa, a càrrec de les entitats del barri, al petit amfiteatre pròxim al carrer del Torrent de l'Olla.

Ve de la pàgina anterior

ació de les zones de càrrega i descàrrega evita la inutilització d'un carril sencer per l'estacionament d'una furgoneta, per exemple, en mig d'una illa.

Pel que fa a les dues seccions presentades al referèndum, és curiós observar com totes dues compleixen un dels principals preceptes amb què Cerdà va dibuixar els diferents tipus de carrers. Aquest és el de la independència de les diferents formes de transport a la via urbana. Dit d'una altra manera, la reserva d'espai per a cada forma de transport, que a finals del segle XIX incloïa vianants, vianants carregats, carros, diligències i ferrocarril i que més tard també englobaria tramvies de sang (tirats per animals) i posteriorment elèctrics. 150 anys després, aquestes categories s'han transmutat en vianants, bicicletes, cotxes, autobusos i tramvies.

**LES PREVISIONS DE CERDÀ** // Cerdà, a més, va preveure diverses seccions idònies en funció de l'amplada de la via. De fet, l'opció A de transformació, la del bulevard, té una gran semblança amb el projecte per a la via de 35 metres que va dissenyar l'enginyer barceloní i que es pot consultar a la làmina 37 de la *Memoria del anteproyecto del Ensanche de Barcelona*.

La Diagonal, en aquesta part central, és l'única via barcelonina de 50 metres d'amplada per la qual no circula, pel seu subsòl, cap ferrocarril, ja sigui metro o Rodalies. Tot un malbaratament de l'espai que, vista la mobilitat metropolitana, potser s'hauria de corregir, i que no passa, per exemple, ni al Paral·lel, ni a la Gran Via, ni a la Meridiana. Cerdà va pensar que aquests carrers de gran secció s'havien de desenvolupar en dos nivells, un de subterrani per al ferrocarril i un a peu de carrer per a la resta del trànsit. ≡



▶▶ La tradicional sala Rambla Cinemes de l'Hospitalet, ahir.

### TANCAMENT D'UN ESTABLIMENT AMB 56 ANYS DE VIDA

# L'Hospitalet s'acomiada de l'última sala de cine de barri

➤ Una plataforma ciutadana vol salvar el negoci, que tanca demà per pèrdues

DAVID PLACER  
L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

La sala Rambla Cinemes, l'últim cine de barri de l'Hospitalet de Llobregat, tanca les portes demà enmig d'una protesta ciutadana que demana la continuïtat d'aquest local. Amb 56 anys de vida i unes pèrdues sostingudes des de fa més de sis anys, el negoci familiar era l'últim cine de barri de la segona ciutat de Catalunya des del tancament de la sala Oliveras, el 1989.

Una plataforma ciutadana que s'ha promocionat per internet a través de blocs i xarxes socials ha convocat una jornada de protesta en què se celebrarà una actuació al carrer davant dels cines, a la rambla de Just Oliveres, per mostrar el dol col·lectiu.

L'entitat Laboratori Teatral Patates amb Suc deixarà bosses de crispetes de blat de moro davant del cine com una forma d'homenatge a la difunta sala, que projectarà les seves últimes funcions el dia de l'espectador. El moviment ciutadà Salvem el Rambla compta amb 56 entitats adherides de la ciutat i més de 800 seguidors a les xarxes socials d'internet, en especial a la pàgina de Facebook.

La família Campreciós, propietària dels cinemes, ha explicat durant els últims dies que el tancament del negoci obeeix exclusivament a raons econòmiques, ja que

la sala manté unes pèrdues sostingudes al llarg dels últims sis anys. Els propietaris també han explicat que durant l'any 2009 l'empresa només ha aconseguit vendre unes 75.000 entrades.

L'alcaldesa de l'Hospitalet, Núria Marín (PSC), es va reunir a finals de març amb el propietari del comerç, Jaume Campreciós, per conèixer els motius del tancament. L'ajuntament va dir que desconeixia el destí que el propietari donarà a les sales de cine. L'empresa ha descartat que la decisió respongui a una operació immobiliària i va dir que els interessos dels espectadors de pel·lícules en versió original continuaran garantits a les sales del centre comercial Gran Via 2.

**FUNCIONS BUIDES** // La decepció dels veïns de l'Hospitalet que des d'aquesta setmana només comptaran amb les grans sales dels centres comercials La Farga i Gran Via 2 s'ha plasmat als fòrums d'internet i les xarxes socials que demanen la continuïtat del negoci. Però la realitat és que les funcions de Rambla Cinemes estaven pràcticament buides durant els últims mesos i que ja no hi havia cues per a cap funció, una situació comercial totalment insostenible per a l'empresa.

L'Hospitalet va arribar a tenir 14 sales a la dècada dels 70, que van anar tancant a mitjans dels 80 amb la primera crisi del sector. L'actual conjuntura, molt més negativa que la primera, també ha deixat Badalona sense cine de barri. L'any passat va ser clausurada la centenària sala Pícarol, al costat de l'ajuntament, que es va traslladar al centre comercial Màgic. ≡

## la reacció

### DINER PÚBLIC PER A LES SALES

➤ Les sales de cine tradicionals tanquen a Barcelona i la seva àrea metropolitana davant del creixement dels grans espais als centres comercials, que també estan perdent espectadors a causa de les descàrregues de pel·lícules a internet. L'absència de sales de cinemes en alguns municipis metropolitans ha creat un moviment veïnal que reivindica la reobertura d'aquests establiments.

➤ L'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat acaba d'obrir fa pocs dies unes sales de cine pagades amb pressupost municipal. L'alcalde de la localitat va assegurar que la demanda veïnal era molt forta i que per això va decidir destinar cinc milions d'euros a la construcció dels cines. Santa Coloma de Gramenet també obrirà aquest estiu una sala de cine després de molts anys sense tenir projeccions. Les noves sales estaran ubicades al centre comercial i residencial Cúbics, l'operació urbanística investigada pel jutge Garzón per presumpta corrupció. L'ajuntament sempre ha defensat que la construcció permetrà el retorn dels cines a Santa Coloma.

### OBRES A SANT ANDREU

## 57.000 viatgers posen a prova les alternatives al tall de Rodalies

EL PERIÓDICO  
BARCELONA

El tall del túnel de Rodalies entre Sant Andreu Arenal i Arc de Triomf per les obres de la nova estació que es construeix sota l'avinguda de la Meridiana, en l'intercanviador de la Sagrera, va començar el 28 de març. Però ho va fer al ralenti per la baixa activitat laboral de la Setmana Santa i les vacances d'escoles i universitats. Amb la tornada avui a la normalitat, les alternatives passaran la prova de foc. La L-1, els busos llançadora per la Meridiana i altres eventuals transports en origen hauran d'absorbir les 57.000 persones que fan servir cada dia aquestes estacions.

L'impacte serà notable per la importància de les tres línies afectades en l'accés nord a la capital: la R-3 (Granollers, Vic, Ripoll), la R-4 nord (Cerdanyola, Sabadell, Terrassa, Manresa) i la R-7 (Cerdanyola, UAB, Martorell). La pressió més gran es produeix a l'estació de Sant Andreu Arenal, on els passatgers han de sortir al carrer per tornar al subsòl si volen agafar la L-1 a Fabra i Puig i seguir viatge cap al centre de Barcelona. Aquest és el principal transport alternatiu i s'ha re-

### Primer dia de plena activitat laboral a les línies R-3, R-4 i R-7

forçat amb tres trens en les hores punta (de 26 a 29).

Per suplir els 2,5 quilòmetres de túnel tancats s'ha creat a més un servei especial d'autobusos llançadora entre Sant Andreu Arenal i el Clot-Aragó. Passen cada quatre minuts a les hores punta matutines, de 6.00 a 10.00 hores, els dies laborables.

**ALTRES MITJANS** // La Generalitat, responsable de Rodalies, i l'operadora Renfe aconsellen a més als usuaris que, si és possible, agafin a les seves poblacions d'origen altres mitjans de transport que també arribin a la plaça de Catalunya, com els Ferrocarrils en el cas de Sabadell i Terrassa o la R-2 en el de Montcada, Mollet i Granollers. A l'altre costat del tall, la R-4 sud procedent de Vilafranca del Penedès, l'Hospitalet, Sants i Plaça Catalunya es desvia una vegada al Clot-Aragó cap a Badalona, estació que és final de línia. Els que van al nord, han d'agafar al Clot-Aragó o la L-1 o els busos fins a recuperar la R-4 a partir de Sant Andreu Arenal.

El tall de les tres línies durarà fins al 12 de setembre, un total de cinc mesos i mig. Les obres de la nova estació, que van començar el juliol del 2009 i costaran 40 milions, prosseguiran fins a final d'any. ≡