

URBANISMO

Motos y mercancías, puntos débiles de la futura Diagonal

Los responsables municipales reconocen que la reforma prevista aún no resuelve cómo estacionar y realizar la carga y descarga

ÓSCAR MUÑOZ / LLUÍS SIERRA
Barcelona

La reforma de la Diagonal, tal como el Ayuntamiento de Barcelona la ha propuesto cara a la consulta ciudadana del mes que viene, ya sea en forma de bulevar o de rambla, no soluciona dos asuntos importantes: dónde aparcarán las motos, que ahora invaden las tercianas, y cómo se hará la distribución de mercancías, que en la actualidad es un desbarajuste. Las opciones planteadas para

RESPUESTAS CON RETRASO

Las soluciones no se concretarán hasta que se redacten los proyectos ejecutivos

CAMBIO DE HÁBITOS

El Ayuntamiento apunta que las motos deberán usar parkings y zonas reguladas

la avenida no resuelven estas cuestiones porque hoy por hoy no tienen respuesta convincente.

Los máximos responsables municipales –políticos y técnicos– del área de Movilidad, representados por la concejal socialista Assumpta Escarp y el director Àngel López, reconocieron ayer, en una jornada organizada por el Col·legi d'Enginyers de Camins, que no se ha reservado un espacio donde poner los vehículos de dos ruedas y que la carga y descarga sólo está considerada –y no de manera muy satisfactoria– en la opción del bulevar, que dispone de un carril de servicios.

“La ordenación de las motos y la carga y descarga son los pun-

tos débiles de la transformación de la Diagonal”, manifestó Escarp. La edil se mostró, sin embargo, confiada en que cuando se elabore el proyecto ejecutivo se hallen soluciones y se conviertan en “puntos fuertes” de la avenida. López admitió que “estas dos operaciones todavía no las sabemos hacer bien”.

Sobre las motos, el director de Movilidad señaló “la tentación de aparcar delante del lugar al que se va”, una costumbre, a su juicio, que “con el tiempo deberá cambiar, como ocurrió con los co-

ches, que hace años se aparcaban sobre los bulevares y ahora lo hacen en los parkings y en las áreas azules y verdes sin problemas”. En su opinión, “las motos irán pasando por este camino”. Sobre el reparto de mercancías, López recordó que “se han hecho muchas cosas”, como el disco horario en los chaflanes del Eixample, pero “nos queda mucho más”.

La jornada contó con un debate técnico y otro político. En el primero, los participantes (el ingeniero Jordi Julià; Joan Carsi, director general adjunto de

TRAM; Ricard Riol, presidente de la PTP, además de Àngel López) coincidieron en la idoneidad del tranvía para el tramo central de la Diagonal, por ser el único transporte público de superficie capaz de absorber la demanda prevista de usuarios y ayudar a un descenso apreciable del tráfico privado. López admitió que “no hay consenso ciudadano sobre qué sistema es el mejor” pero “la cuestión técnica está clara”.

Los cinco grupos municipales, debatieron sobre la reforma. Ricard Martínez (ERC) enumeró

las “dudas” que deberán aclararse tras la consulta, que son, a su juicio, el aparcamiento de motos, carga y descarga y las características del carril bici, además del tranvía. Joaquim Forn (CiU) criticó que el equipo de gobierno deje abierta la posibilidad de que no haya tranvía, mientras la empresa TRAM paga publicidad, un cortometraje o un próximo viaje de prensa a Burdeos, para ver el tranvía de la ciudad francesa coincidiendo con una visita del alcalde Jordi Hereu.

La inclusión del tranvía es clara, pese al juego de declaraciones, si ha de depender de ICV y PSC. Ricard Gomà (ICV) insistió en que “el tranvía es la columna vertebral del sistema” de movilidad en la futura Diagonal. Todos los grupos apuestan por la participación, incluso el menos entusiasta, el PP, cuyo representante Alberto Villagrasa dijo que la reforma “no es urgente”.

La red de tranvía de Barcelona propuesta por TRAM



FUENTE: Google Earth

LA VANGUARDIA

Cuatro líneas y frecuencias de tres minutos en el nuevo tramo

La conexión del Trambaix y el Trambesòs por la Diagonal (con 3,8 nuevos kilómetros de trazado y cinco estaciones) permitiría reestructurar el actual esquema de líneas y configurar un único sistema que cruce la ciudad de sur a norte a lo largo de 33 km con 61 paradas. El volumen de pasajeros al menos se duplicaría con esta conexión (superando los 50 millones al

año), según las previsiones de TRAM, que sitúa en el tramo que se plantea construir la mayor afluencia de viajeros. Para la explotación, la empresa ha dibujado cinco líneas (véase gráfico). Las cuatro primeras (T1, T2, T3 y T4) pasarían por el tramo central de la avenida. Cada una se ha previsto con frecuencias de 12 minutos de modo que entre Ernest Lluch

y Glòries habría un tranvía cada tres minutos. Una quinta línea (T5) funcionaría de manera independiente con un convoy cada ocho minutos. Esta oferta requeriría la compra de 39 nuevas unidades, con lo que el parque total quedaría en 80. El Ayuntamiento estudia que, además, circulen intercalados por la plataforma del tranvía de la Diagonal autobuses de altas

prestaciones (el Retbus) que utilizarían un subtramo de la avenida dentro de sus rutas por la retícula del Eixample. Así, podrá haber transporte público cada minuto y medio, oferta que los responsables municipales creen adecuada para la zona. Las paradas se han ideado con una longitud de 80 metros, los 60 primeros para el tranvía y los 20 posteriores para el Retbus.

El Govern acaba los estudios de la línea de tren orbital, que pasan a Fomento

Ó. MUÑOZ Barcelona

La línea orbital, que como si de un cuarto cinturón ferroviario se tratase debe enlazar Vilanova con Mataró por Vilafranca, Martorell, Terrassa, Sabadell y Granollers, ya cuenta plan director urbanístico, el último informe que depende de la Generalitat y que la Política Territorial ha aprobado definitivamente después de debatirlo con 48 municipios y

seis consejos comarcales. Los documentos restantes antes del inicio de las obras, el estudio informativo y el proyecto constructivo, los asumirá Fomento y los incluirá en el plan de Rodalies que está desplegando hasta el 2015.

Esta infraestructura fue diseñada por la Generalitat aprovechando tramos de cercanías ya existentes. En un principio no interesó al ministerio pero en las negociaciones con el ejecutivo catalán

mantuvo con el Gobierno sobre las inversiones que este debía acometer en la red de proximidad, que cristalizaron a raíz de la llegada de José Blanco al frente de este departamento, el equipo del conseller Joaquim Nadal logró que Madrid asumiera esta actuación. La construcción de la línea precisará de 4.000 millones de euros, según las primeras estimaciones, tanto como la inversión total del plan de cercanías.

El último dibujo prevé 120 kilómetros de línea de los que 78 serán de nueva construcción. Los 42 restantes ya forman parte de la red convencional de Adif por la que circula Rodalies. Se han previsto 42 estaciones, 23 hoy inexistentes. El 60% de su trazado va en túnel para minimizar su afectación en superficie y adaptarse a la orografía y la densidad urbana. En el 2026 se espera dé servicio a 96.000 personas diarias, un 30% de las cuales procedentes del vehículo privado.

Entre las novedades del plan director hay varios ajustes en el trazado para mejorar la integración en las áreas urbanas y un nuevo recorrido en sus dos extre-

mos –Vilanova y Mataró– que le aportan más funcionalidad. En estas dos ciudades se crean sendas rondas ferroviarias por el interior que permitirían en un futuro anular las actuales vías de la costa. En la primera, la línea enlaza con Sitges con una nueva estación en el norte de esta localidad y sigue por una nueva parada en Garraf (de la que partiría el tronco principal hacia Sant Pere de Ribes) y otras en Vilanova Est, Vilanova Centre y Vilanova Oest. En la capital del Maresme se prevé una solución similar con estaciones en Mataró Est, Mataró Centre, Mataró Nord (de donde la línea parte hacia Argentona) y Mataró Oest.