

## Diagonal per a Tothom denuncia que el nou projecte de reforma parcial de l'avinguda és elitista i inadmissible des del punt de vista social i tècnic

Les entitats sotasignants, integrants de la plataforma Diagonal per a Tothom, i representatives de diversos moviments, col·lectius i sensibilitats socials, no acceptem la proposta de reforma de l'Avinguda Diagonal de Barcelona que planteja l'actual consistori.

Davant aquesta actuació, parcial i fins i tot provisional en un dels trams afectats (un malbaratament de recursos públics a mig termini), argumentem les següents raons:

1. L'Ajuntament va presentar una proposta tancada, acordada amb alguns comerciants, però amb molt poca capacitat d'incidència per part d'altres grups: 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.
2. **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. Aquest projecte, que no estava previst per aquest mandat, neix d'una demanda explícita dels comerciants de la Diagonal fins el punt que el projecte de reforma ha estat redactat per l'arquitecte contractat pel gremi. De fet, la resta dels representants del sector del comerç i l'hostaleria no han mostrat gaire entusiasme pel projecte, si no més aviat el contrari.
3. **La proposta presenta nombroses mancances tècniques que no resolen els problemes crònics de la Diagonal i que no constitueixen una reforma funcional:**
  - La secció central de 6 carrils roman inalterada, a petició de l'alcalde Trias. Esdevé un tub central destinat de forma majoritària al trànsit privat, el que entra en contradicció amb la urgent reducció de la contaminació atmosfèrica (a la zona es superen els límits de seguretat establerts per la UE). No serveix per a la circulació de proximitat que necessiten veïns de la zona i el barri de Gràcia.
  - Es mantenen les tres calçades amb complicades cruïlles. El projecte no contempla una estratègia de seguretat viària, quan la Diagonal és una de les vies amb més accidentalitat de la ciutat i la seva reducció és un dels objectius del consistori.
  - L'amplada prevista per al carril bus és del tot insuficient
  - L'habilitació de gir sobre el carril bus, com el plantejat a la cruïlla Diagonal – Villarroel, perjudicarà el ja afeblit transport públic de l'avinguda, que és lent i està col·lapsat.

- No inclou la interconnexió dels dos ramals de tramvies, a petició expressa de l'alcalde, perdent l'oportunitat de reduir dràsticament la contaminació de l'avinguda, perjudicant la mobilitat metropolitana de sis municipis condemnats al doble transbordament per recórrer la Diagonal.
  - No hi ha un dimensionament adequat de la càrrega i descàrrega en una via amb una elevada demanda comercial, i no es plantegen les necessitats de "desencotxament" dels hotels.
  - 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.
  - És probable que desaparegui el carril bici segregat de vorera del costat muntanya, entre Passeig de Gràcia i Via Augusta, degut a la implantació de dos carrils laterals per al vehicle privat.
  - No es planteja cap estació del Bicing i pràcticament no hi haurà aparcament per a bicicletes (tipus U invertida).
  - A l'espai suposadament pacificat de les calçades laterals es planteja resoldre a la vegada tots els girs a la dreta, el carril bici, la càrrega i descàrrega i l'aparcament de motos.
4. **La proposta no és eficient en termes de costos:** 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 que el projecte no contempla. Aquesta inversió és encara més criticable, donat que no té una visió integral de l'avinguda i ni tan sols es pot contemplar com a definitiva.
5. **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. És una irresponsabilitat política escometre una reforma a mitges que requerirà de més inversió futura.

Davant d'això les entitats de la plataforma Diagonal per a Tothom demanem:

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 definir les calçades laterals com a zones de prioritat invertida i d'ús ciutadà, no es pot pretendre que aquestes resolguin totes les necessitats de la Diagonal i no tocar la part central.
4. Treure un carril central de circulació per poder donar amplada suficient al carril bus
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 unànim 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. Definir un procés participatiu que vagi més enllà d'informar d'una proposta elaborada amb només una part de la ciutadania.
8. 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.**

Entitats:

Associació de Prevenció dels Accidents de Trànsit – P(A)T, Associació per a la promoció del Transport públic – PTP, Bicicleta Club de Catalunya – BACC, Catalunya Camina, Comissions Obreres de Catalunya – CCOO, Ecologistes en Acció de Catalunya – EAC, Federació d'Associacions de veïns i veïnes de Barcelona – FAVB, Unió General de Treballadors – UGT