Estudi sobre les propostes i posicionaments dels diferents agents implicats sobre la connexió dels tramvies entre els anys 2008 i 2015

Data: **23/12/2015**

URBANing
people · space · cities

URBANing
people · space · cities

Document: Estudi sobre les propostes i posicionaments dels diferents agents implicats sobre la connexió dels tramvies entre els anys 2008 i 2015

Redacció: Oriol Martori i Gallissà
oriol@urbaning.cat

Victor Morell i Roman
victor@urbaning.cat

Marta Sorolla i Salvans
marta@urbaning.cat

Anna González i Sainz
anna@urbaning.cat

Miquel Àngel Lozano Arjona
Miquel.a.lozano@gmail.com

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ 2

2.1 METODOLOGIA 3

2. CENS D'ACTORS 6

3. TIPUS D'INFORMACIÓ I DE DOCUMENTS RECOPILATS 11

3.1 DOCUMENTACIÓ INSTITUCIONAL 11
3.2 AL·LEGACIONS A PROJECTES PÚBLICS 12
3.3 POSICIONAMENTS PÚBLICS: COMUNICATS, INFORMES 12
3.3 DEBATS A MITJANS 15
3.4 RECULL DE PREMSA 16
3.5 PRESÈNCIA A LES XARXES SOCIALS 22

4. POSICIONAMENT DELS DIFERENTS ACTORS EN BASE ALS TEMES CLAU 23

4.1 ENCAIX GEOMÈTRIC – SECCIONS 23
4.2 MOBILITAT I DEMANDA 40
4.3 TRÀNSIT I XARXA BUS 55
4.4 ASPECTES SOCIALS I AMBIENTALS 75
4.5 ASPECTES JURÍDICS I ECONÒMICS DE L'EXPLOTACIÓ 83
4.6 PARTICIPACIÓ I COMUNICACIÓ 93

5. CONCLUSIONS 117

1. INTRODUCCIÓ

El mes de novembre de 2015 es va formalitzar l'encàrrec per part de l'empresa pública BIMSA, de l'Ajuntament de Barcelona, a URBANing per a la realització d'un estudi sobre les propostes i els posicionaments dels diferents agents implicats en la connexió de tramvies entre els anys 2008 i 2015.

L'objectiu de l'estudi era analitzar què s'havia dit sobre la connexió dels tramvies existents (TRAM Besòs i TRAM Baix) en un període de temps delimitat, els darrers vuit anys, agafant com a punt de partida l'aparició de la proposta al Pla d'Actuació Municipal 2008-2011 i com a punt d'inflexió la proposta de l'Equip de govern actual de recuperar la idea.

L'encàrrec municipal, doncs, consistia en fer un cens d'agents i de documents rellevants (publicacions, manifestos, dictàmens, informes, notícies en mitjans de comunicació, posicionaments polítics...), en analitzar i sistematitzar el contingut d'aquesta documentació i, en darrer terme, en organitzar la informació en base als temes clau que determinés l'Ajuntament.

Aquests temes clau coincideixen amb els aspectes més importants :

- Encaix geomètric i seccions
- Mobilitat i demanda
- Trànsit i xarxa de bus
- Aspectes socials i ambientals
- Aspectes jurídics i econòmics de l'explotació
- Participació i comunicació

Els temes esmentats s'han interpretat de forma relativament àmplia, en el sentit d'incorporar determinats elements d'anàlisi que hem cregut convenient a alguns dels apartats. Per exemple, quan parlem de l'encaix geomètric i de les seccions, més enllà de parlar dels diferents models que es proposen per al trajecte més obvi, el que transcorre pel mig de la Diagonal entre la Plaça Francesc Macià i la de les Glòries, també s'ha volgut incorporar les consideracions dels agents que realitzaven propostes diferents que contemplessin un traçat alternatiu.

Una cosa semblant succeeix amb l'apartat d'aspectes jurídics i econòmics de l'explotació atès que s'han pogut incorporar alguns arguments que feien referència a l'impacte econòmic de la decisió pública expressats pels actors implicats.

D'altra banda, tenint en compte els elements en comú entre els apartats de mobilitat i demanda d'aquesta i el trànsit i la xarxa de bus s'ha intentat clarificar a què feia referència cadascun dels temes, diferenciant les aportacions en funció del seu grau de concreció i incorporant allò que feia referència a les possibles conseqüències de la mesura sobre altres zones (increment de trànsit, canvis de direcció o de sentit, etc.) a l'epígraf del trànsit i la xarxa

de bus. Malgrat això, en molts casos ha estat una tasca complicada atesa la relació intrínseca de les dues qüestions.

En aquesta introducció també intentarem destacar altres aspectes que considerem rellevants per entendre els posicionaments analitzats, actuals i pretèrits, dels diferents agents implicats en aquesta decisió. En remarcarem dos principalment: el factor temporal, que ha marcat el desenvolupament dels diferents moments històrics del debat, amb nivells d'intensitat molt diversos i que hem intentat reflectir gràficament més endavant. I lligat a aquest, el record i la valoració que cadascun dels agents té de la consulta sobre la reforma de la Diagonal de l'any 2010, que va suposar un punt d'inflexió en molts sentits, també en la visió dels agents sobre la connexió dels tramvies.

2.1 Metodologia

Per tal de dur a terme l'encàrrec de BIMSA, des d 'URBANing vam establir un pla de treball ambiciós que preveia un seguit de tasques per al mes durant el qual havia de durar l'estudi i una fase final de desenvolupament formal dels resultats per presentar-los de manera visual i diferent als informes habituals.

El fet d'haver d'enllestir l'estudi en un període curt de temps ha afectat al resultat final presentat, no tant en el seu contingut com en la forma, en el sentit de no poder presentar la informació en un format més visual, tal com s'havia proposat. Tanmateix, considerem que amb el present estudi es dóna resposta a la demanda feta en tant que es satisfan els requeriments indicats: lliurament d'un mapa d'agents, d'un quadre de posicionaments d'aquests sobre els principals temes clau relatius a la connexió de tramvies i de tota la documentació recollida per elaborar aquest quadre.

Pel que fa a les tasques esmentades aquestes eren:

- Recollida d'informació
- Creació d'un cens d'agents i documentació rellevant
- Anàlisi i sistematització del contingut de la documentació
- Construcció d'eines d'anàlisi de la informació
- Elaboració de documents finals

Aquest és el calendari de tasques que ens vam proposar de bon principi:

CALENDARITZACIÓ DE TASQUES	18/11/15-27/11/15	28/11/15-4/12/15	5/12/15-11/12/15	12/12/15-18/12/15
Recollida d'informació				
Creació del cens d'agents i documents				
Anàlisi de continguts de la documentació				
Construcció d'eines d'anàlisi de la info				
Elaboració informes i documents finals				

A la meitat del procés de l'estudi es va informar de quin era l'estat de la recerca i del grau d'execució de les diferents tasques plantejades: s'havia completat una primera identificació dels agents implicats, es relacionava el tipus d'informació i de documents recopilats fins al moment, s'havia iniciat l'ordenació dels posicionaments i arguments dels diferents actors en funció dels temes clau i s'estava construint un indicador per detectar i mesurar els nivells de debat públic al voltant de la qüestió.

Així mateix, es van anunciar algunes dificultats que s'havien trobat a l'hora de realitzar la recerca i que en el temps restant del projecte se'ns han anat confirmant. Aquestes són de tipus divers que van des de la complexitat del debat en alguns moments, en els quals es barrejaven altres temes que es fan difícils de destriar com la reforma global de l'Avinguda Diagonal, l'extensió i la dimensió de l'opinió publicada sobre aquest tema, en especial durant els moments previs a la consulta de 2010, la manca d'unanimitat científico-tècnica, manifestada en diferents moments històrics del debat, el tractar-se d'un debat absolutament condicionat per la interpretació de cada actor de la consulta de 2010 i les conseqüències d'aquesta, l'heterogeneïtat de les argumentacions i els posicionaments però que en línies generals a partir de 2011 es podria resumir en posicionaments molt clars a favor de la connexió tramviària d'una sèrie d'agents, mentre que d'altres que havien manifestat quelcom prèviament opten per posicionaments més ambigus o, directament, per una manca de manifestacions de cap tipus. Aquest darrer fet ha condicionat l'anàlisi dels discursos, sobretot els dels darrers anys, dels agents.

Més enllà d'aquests entrebancs que han estat analitzats i que han servit per emmarcar i comprendre els arguments expressats pels agents, cal assenyalar que en el darrer any i mig, sobretot arran de la reforma de la Diagonal engegada pel govern anterior, s'ha produït una simplificació del debat, en el benentès que ja no es barregen qüestions alienes que puguin

distreure l'atenció sobre la conveniència o no de la unió de les dues xarxes de tramvia. Només l'ombra allargada de les diferents interpretacions de la consulta de 2010 pot dificultar la posada en marxa d'un debat seriós amb un elevat component cientificotècnic sobre la connexió dels tramvies.

2. CENS D'ACTORS

El cens d'agents ha intentat ésser el màxim d'exhaustiu possible. Cal tenir en compte que la quantitat d'actors implicats en una decisió política d'aquest tipus és molt elevada, fins i tot, podríem atrevir-nos a dir que qualsevol persona resident a Barcelona i als municipis més pròxims hi podria tenir alguna cosa a dir. El fet d'haver estat un dels temes clau a la consulta i al procés participatiu previ a aquesta de l'any 2010 ha provocat que sectors importants de la població s'hagi pogut sentir interpel·lada, atès que va ser cridada per part de l'ajuntament a manifestar la seva opinió.

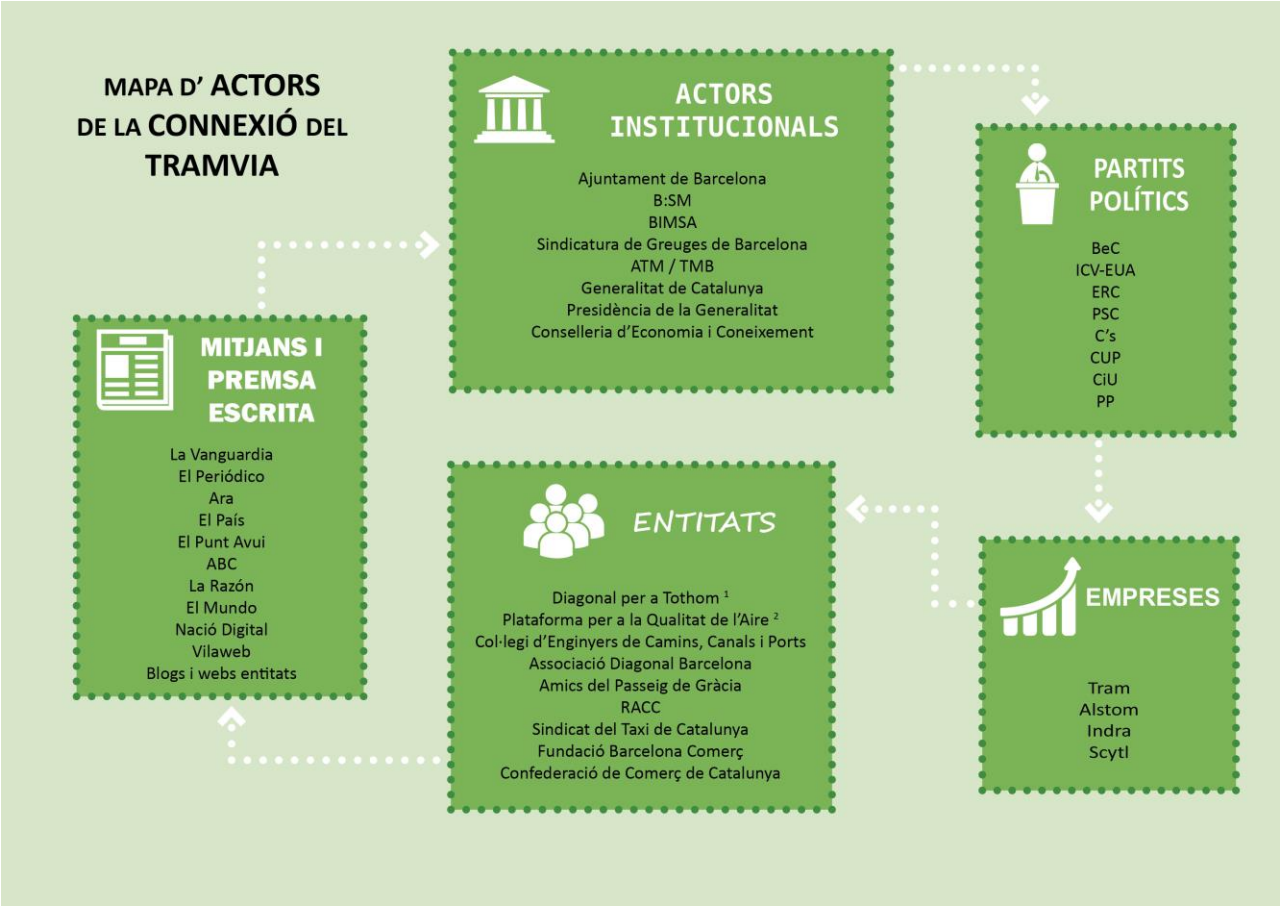
Tanmateix, ens hem volgut centrar en els actors principals a l'hora de crear la matriu de posicionaments en els temes considerats clau. Podem afirmar també que alguns actors han passat més desapercebuts que altres en funció de la importància que li donaven a la qüestió. És a dir, no és el mateix la postura que pugui haver manifestat la Plataforma Diagonal per a Tothom, creada en gran part per defensar la transformació de l'avinguda en un espai ciutadà apostant per la millora de la mobilitat, o l'Associació per a la Promoció del Transport Públic per a les quals la connexió dels tramvies és una qüestió fonamental de la seva activitat quotidiana, que altres entitats per a les quals, aquest només és un punt més en la seva agenda.

Per tant, ens trobem amb actors que fonamentalment s'ocupen d'aquesta qüestió, que n'han fet el *leit motiv* de la seva acció, d'altres per als quals és un tema tangencial i alguns, bàsicament els institucionals, que tenen l'obligació d'emmarcar qualsevol decisió sobre el tema en un conjunt més global dotant-la de visió de ciutat, de regió metropolitana o, fins i tot, de país.

L'heterogeneïtat d'actors es manifesta en la diversitat d'àmbits de pertinença: des de l'àmbit institucional, les administracions públiques i resta d'ens del sector públic, algunes empreses participades per per aquest i tot el reguitzell d'actors de l'àmbit privat, de la societat civil, des de les empreses que poden tenir algun tipus d'interès, les agrupacions d'empresaris i comerciants, fins a les entitats del tercer sector social que fan sentir la seva veu, passant pels espais de convivència entre tipologies d'actors que acostumen a ser els consells consultius de l'administració, en el cas de l'ajuntament de Barcelona per exemple, el Pacte per la Mobilitat, el Consell de Ciutat o altres. En darrer lloc, també hem contemplat persones a títol individual perquè consideràvem que la seva veu estava prou legitimada i podia ser important tant per la capacitat de creació d'opinió com pel seu paper històric i grau de coneixement de la ciutat, com per exemple l'escriptor Lluís Permanyer o un dels responsables de l'urbanisme de la ciutat als anys vuitanta i noranta, l'arquitecte Oriol Bohigas, etc.

No podem oblidar-nos en aquest punt de la importància que han tingut al llarg d'aquest procés els mitjans de comunicació. Aquests han estat plataformes de difusió, però també de creació, d'opinió, donant veu a les diferents sensibilitats i posant de manifest la seva capacitat de situar a l'agenda política una qüestió. El seu paper ha estat molt important per a la conformació del debat públic sobre la reforma de la Diagonal i, en concret, per la connexió dels tramvies.

Aquest és el mapa d'actors dels diferents agents implicats en la connexió dels tramvies entre els anys 2008 i 2015:



[1] **Diagonal per a Tothom**: Bicicleta Club de Catalunya (BACC); Associació per la Defensa dels Drets dels Vianants Catalunya Camina; Comissions Obreres de Catalunya (CCOO); Confederació d'Associacions Veïnals de Catalunya (CONFAVC); Ecologistes en Acció de Catalunya (EAC); Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB); Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Prevenció d'Accidents de Trànsit (P(A)T), Unió General de Treballadors (UGT)

[2] **Plataforma per a la Qualitat de l'Aire**: Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit - P(A)T; Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP); Catalunya Camina; Centre d'Anàlisi i Programes Sanitaris; Centre de Sostenibilitat Territorial; Confederació d'Associacions Veïnals de Catalunya (CONFAVC); Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona (FAVB) ; Ecologistes en Acció de Catalunya; Espai Ambiental; Martorell Viu; Associació Catalana de Comunicació Científica; Associació Catalana contra la Contaminació Acústica;Associació de defensa del patrimoni natural La Banqueta; Associació Salut i Agroecologia; Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta ; Greenpeace; Xanxano; Escola de Natura de l'Estany de Banyoles; Assemblea 15M de Sarrià - Sant Gervasi; Club Ciclista Sant Joan Despí; La Saboga;

Associació Catalana de les Ciències Ambientals; Defensa del Medi Ambient de Sant Andreu de la Barca (DEMASAB);Torrentera-Associació per la conservació del medi ambient de Santa Perpètua; BiciTerrassa Club (BiTer); ADDA -Associació Defensa Drets Animal; Plataforma per a la Defensa de Gallecs; Assemblea 15M Sants-Les Corts; SomBici cooperativa; Fundació Tam-Tam; Grup Ecologista Les Agulles; El Rebost del Delta; Observatori Territori i Medi Ambient Montcada i Reixac; Delta Viu; DEPANA Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural; AMPA Escola El Vapor (Terrassa); Fundació Ciència en Societat; Associació Professional d'Agents Rurals de Catalunya; Agrupament Escolta i Guia Xaloc; ADENC; 350BCN; Bici Baix Llobregat; Limnos, Associació de Defensa del Patrimoni Natural del Pla de l'Estany; Eixverd; Userda 9. Cooperativa de consum ecològic i responsable; Mou-te en bici; Amics de la bici; Moviment Contra la Incineració a Uniland; Plataforma Cívica per la Defensa de la Salut i el Medi Ambient de Sta. Margarida i Els Monjos; Club Ciclista pedalsport; Col.lectiu BadaBici; AMPA Bisbat d'Ègara; Vertilíquens; Gent per Valldoreix, Associació i Plataforma Ciutadana i Veinal. GxVdx; Associació de Veïns i Veïnes Torrent d'en Pere Parres (Terrassa).

A continuació, es mencionen també els diferents actors o persones a títol individuals que es contemplen a la matriu de posicionament ens els temes considerats clau:

Experts -tècnics i academics- en la matèria:

- Oriol Bohigas (arquitecte i urbanista)
- Lluís Permanyer (periodista i escriptor)
- Josep Parcerisa (arquitecte i urbanista, catedràtic de l'ETSAB)
- Josep M. Montaner (arquitecte)
- Joan Tintoré (enginyer de camins)
- Josep Manel Almuguer (responsable planificació de Sener)
- Francec Magrinyà (profesor d' Urbanisme a la UPC)
- Ismael Blanco (investigador de l'Institut de Govern de polítiques públiques de la UAB)
- Jordi Borja (geògraf urbanista)

- Miquel Lahoz Casarramona (estudiant d'Enginyeria de Canals Camins i Ports)
- Xavier Lopez Mas (estudiant d'Enginyeria de Canals Camins i Ports)
- Macarena Taravilla (estudiant de Màster en Enginyeria de Canals Camins i Ports)
- Helenda Andrés Hilarión (estudiant de en Màster Enginyeria de Canals Camins i Ports)

Actors institucionals:

<u>Ajuntament de Barcelona:</u>

- Jordi Castelló (Membre de l'Oficina Tècnica Diagonal)
- Ramón García Bragado (Regidor d'Urbanisme)

- Bernardo de Solá (Membre de l'Oficina Tècnica Diagonal)
- Salvador Rueda (Director de l'Agencia d'Ecologia Urbana de Barcelona)
- Vicente Guallart (arquitecte en cap de l'Ajuntament en l'època Trias)

Generalitat de Catalunya:

- Joan Torres (President FGC)
- Fernando Pindado (subdirector general de Participació en l'Àmbit local de la Generalitat)

Entitats:

Catalunya Camina:

- Ole Thorson (Enginyer de camins i president de Catalunya Camina)

Confederació de Comerç de Catalunya

- Miquel Àngel Fraile (Secretari general Confederació de Comerç de Catalunya)

Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports

- Josep Oriol (Degà Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports)

Per últim, es mostra un quadre resum dels diversos actors que aporten diferents arguments a cadascún dels sis temes clau que es veuran amb més detall a l'apartat 4 d'aquest mateix document. S'ha de destacar que no es tracta d'una relació exhaustiva de posicionaments. Per aquest motiu, tot i que és possible que alguns dels actors hagin parlat sobre alguns temes i no quedar assenyalat a la taula, el que s'ha volgut recollir són els arguments i opinions que han representat el *leit motiv* de la seva actuació.

	Encaix Geomètric	Mobilitat i demanda	Trànsit i xarxa bus	Aspectes socials i ambientals	Aspectes jurídics i econòmics de l'explotació	Participació i comunicació
Ajuntament de Barcelona	●	●				
Mobilitat Ajuntament Barcelona			●			
Pacte per la Mobilitat (2009)	●		●			
Jordi Castelló	●					
Ramón García Bragado					●	
Bernardo de Solá	●	●	●	●		●
Salvador Rueda	●	●				
ATM				●	●	
TRAM	●	●	●			
MCRIT S.L		●	●	●	●	
Síndica de Greuges				●		●
FGC			●			
Joan Torres	●	●				●
Fernando Pindado						●
CiU						●
PSC						●
ERC						●
PPC						●
ICV		●	●		●	●
BCN en Comú			●			
CUP			●		●	
Associació Diagonal Barcelona	●	●	●			
COACB	●					
CG	●	●	●	●	●	●
FAD	●			●		●
FAVB	●	●	●		●	●
PTP	●	●	●	●	●	●
Diagonal per a Tothom	●	●	●	●	●	●
Col·legi Enginyers de Camins a Cat	●	●	●			
Sindicat del Taxi de Catalunya			●			
Catalunya Camina						●
Confederació de Comerç de Cat	●					●
CCOO	●		●			
RACC	●	●	●	●	●	
Vicente Guallart		●	●			
Joan Tintoré		●				
Josep Parcerisa	●	●	●			
Josep Manel Almuguer		●				
Francesc Magrinyà		●				
Ole Thorson	●	●	●			
Miquel Àngel Fraile			●	●		
Josep M. Montaner	●					
Oriol Bohigas					●	●
Ismael Blanco						●
Jordi Borja						●
Lluís Permanyer						●
Josep Oriol						●
Vicente Guallart		●	●			●
Miquel Lahoz Cacarramona	●	●	●	●	●	●
Xavier Lópe Mas	●	●	●			
Macarena Taravilla	●	●	●	●	●	●
Helena Andrés Hilarión	●	●	●	●	●	●

3. TIPUS D'INFORMACIÓ I DE DOCUMENTS RECOPILATS

La connexió de les dues xarxes tramviàries existents a la ciutat de Barcelona ha estat un tema amplament debatut en els darrers anys, però com s'ha dit també, el debat s'ha produït de forma desigual en el temps i no sempre exempt d'un cert grau de polèmica. És una qüestió, per tant, que ha estat tractada des d'un àmbit institucional, des de múltiples perspectives (planificació de la mobilitat a la ciutat i a l'àrea metropolitana, estudis i informes d'organismes del sector públic, dictàmens d'òrgans de participació, etc.) fins a posicionaments públics per part d'entitats amb un especial interès sobre el tema, passant per alguns treballs acadèmics que des de les escoles d'enginyeria hi han reflexionat.

Això ha fet que la tipologia de documents recopilats hagi estat diversa i vagi des de documentació institucional, tant de l'ajuntament com dels ens metropolitans (PAM 2008-2011, Pla director de mobilitat i Pla Director d'Infraestructures de la regió metropolitana de Barcelona, etc.), al·legacions a projectes públics, manifestacions, posicionaments públics emesos a través de manifestos, comunicats i informes, principalment per entitats, fins a notícies de premsa que reflecteixen algun punt del debat, passant pels treballs acadèmics esmentats que han tractat la qüestió com a projectes finals de carrera o tesines. Fins i tot ha donat lloc a ser tractat en un llibre que resumeix de forma prou acurada el debat mantingut l'any 2010 al voltant de la reforma de la Diagonal (FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010).

Hem tractat de diferenciar en aquells casos en els quals les argumentacions es feien des de la perspectiva d'una persona individual, d'un actor institucional o bé d'un col·lectiu. Tot i això, de vegades no ha estat senzill discernir si les opinions expressades per una persona que ocupa un càrrec determinat han estat fetes a títol individual o en tant que consensuades dins d'aquella organització.

3.1 Documentació institucional

- Pla d'Actuació Municipal:

  - Ajuntament de Barcelona. *Mesures de participació ciutadana pel projecte de remodelació de l'Avinguda Diagonal, al seu tram entre la plaça Francesc Macià i el Passeig de Gràcia*. 2014.
  - Ajuntament de Barcelona. Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018. Octubre 2014.
  - Ajuntament de Barcelona. *Programa d'Actuació Municipal 2012-2015*. Versió per a l'aprovació del Plenari del Consell Municipal. 05/10/2012.
  - Ajuntament de Barcelona. *Programa d'Actuació Municipal 2008-2011*. Document aprovat definitivament al Consell Plenari de l'Ajuntament de Barcelona. 31/10/2008.
  - "Els grups municipals opinen". *iBarcelona*. Octubre 2008.

- Planificació d'ens públics (Pla director d'Infraestructures, etc.):

  - ATM. *Observatori de la Mobilitat*. Última revisió octubre 2015
  - ATM. *TransMet Xifres. Any 2014*.
  - ATM. *Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona*. *5è Informe de seguiment.* Juliol de 2013.
  - ATM. *Pla Director d'Infraestructures de la regió metropolitana de Barcelona 2011-2020.* Memòria tècnica. Novembre de 2013.
  - ATM. *Pla Director d'Infraestructures de la regió metropolitana de Barcelona 2001-2010.* Memòria actualitzada. Juliol de 2009.
  - MCRIT SL. *INFORME D'AVALUACIÓ: CONNEXIÓ DE LES XARXES DE TRAMVIA DE BARCELONA. Avaluació de rendibilitat socioeconòmica de la connexió de les xarxes de tramvia de Barcelona per la Diagonal.* Barcelona, Juliol de 2011.

- Informes tècnics (Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner, per exemple):

  - Josep Parcerisa i Manel Villalante. *INFRAESTRUCTURES PER A LA MOBILITAT*. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. Gener de 2015.

- Ens consultius municipals:

  - *Acta de la sessió plenària del Pacte per la Mobilitat de Barcelona*. 31 de març de 2015
  - *Acta de la sessió plenària del Pacte per la Mobilitat de Barcelona*. 30 d'octubre de 2012
  - *Acords del Pacte per la Mobilitat sobre el projecte Diagonal*. Barcelona, 1 d'abril de 2009
  - *Acta sessió del Consell Ciutadà del Districte de l'Eixample*. 30 de juny 2009

3.2 Al·legacions a projectes públics

Síndica de Greuges de Barcelona

- *Decisió de la Síndica de Greuges referent a la queixa presentada per la Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona - FAVB - en representació de la Plataforma Diagonal per a Tothom, en matèria de participació ciutadana, informació pública de projecte i medi ambient.* 25 de maig de 2015.

3.3 Posicionaments públics: comunicats, informes

Associació per a la Promoció del Transport Públic

- *Informe sobre la millora del transport públic associada a la connexió dels tramvies per la Diagonal. Actualització i recopilatori dels estudis i informacions generades per la PTP entre 2005 i 2015*. Novembre de 2015 (Informe i presentació)

- *Volem una Diagonal amb un transport públic d'alta capacitat i de caràcter metropolità*. 8/04/2015.
- *Informe per al Congrés de Defensa del Transport Públic. Resultat de les inversions ferroviàries urbanes i argumentari per a la connexió del Trambaix i Trambesòs per la Diagonal*. Barcelona, març 2015.
- *El tramvia als centres urbans. Un èxit a Europa*. Jornada el 6 de maig de 2010.
- Decàleg: AMB LA NOVA DIAGONAL TOTHOM GUANYA.

Plataforma Diagonal per a Tothom

- *De la Diagonal del luxe a una Diagonal per a tothom*. *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.
- *AL·LEGACIONS AL PROJECTE DE REFORMA DE L'AVINGUDA DIAGONAL AL GERENT D'HÀBITAT URBÀ DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA*. Barcelona, 8/04/2014.
- Comunicat de Premsa: *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*. Barcelona, 8/04/2014.
- Comunicat de Premsa: *La plataforma "Diagonal per a Tothom" demostra que una altra Diagonal és possible*. Barcelona, 2 de maig de 2010.
- *Decàleg en suport a la Reforma de l'Avinguda Diagonal*. Plataforma Diagonal per a Tothom. Març de 2010.
- *Manifest Fundacional de la Plataforma Diagonal per a Tothom*. Juliol de 2009

1er Congrés en defensa del transport públic. 11 d'abril 2015

- Recull de propostes del 1r Congrés en defensa del transport públic

Plataforma per la Qualitat de l'Aire

- Manifest de La Plataforma per la Qualitat de l'Aire

Consell de Gremis de comerç, serveis i turisme de Barcelona

- *Posicionament del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona en relació al projecte de reforma de la Diagonal*. Abril 2010

Reial Automòbil Club de Catalunya

- RACC. *Remodelació de l'Avinguda Diagonal. Propostes de Millora del RACC*. Juliol 2013
- RACC. *El RACC davant de la proposta de reforma de la Diagonal: 3 dubtes i una proposta*. Barcelona, 20 d'abril de 2010

FAVB

- Revista *Carrer* números 93 (11-12/2005), 98 (10-12/2006), 106 (05/2008), 108 (Editorial. "Deu anys del Pacte". M. Ferri. " La unió dels tramvies en superfície una Diagonal per a tothom". L. Caldeiro. "Moverse con una discapacidad". 10/2008), 110 (J. Borja. "La Diagonal, a consulta". J. Oliva. "Una proposta per a la nova Diagonal". 02/2009), 113 ("Neix la plataforma 'Diagonal per a tothom'". 09/2009) i 115 (A. Naya. "Diagonal, la revolta del RACC". 02/2010).

FAD

- FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010.

Partits polítics

- *Programa electoral Barcelona en Comú*. 2015
- *Programa eleccions municipals 2015 Socialistes de Barcelona*. 2015.
- *Programa electoral "la Barcelona del Sí"*. ERC. Eleccions municipals Maig 2015.
- *Programa electoral Municpales 2015 Barcelona*. Ciutadans. 2015.
- *Programa electoral de la CUP Capgirem Barcelona per a les eleccions municipals del 24 de maig de 2015*. 2015.

Sindicats

- *CCOO del Barcelonès davant la consulta ciutadana sobre la Diagonal*. Barcelona, 23 de març de 2010
- *Propostes de CCOO de Catalunya per al pas del tramvia per la Diagonal.* Secretaria de Desenvolupament Territorial. Departament de Mobilitat. CCOO de Catalunya, Barcelona, juliol de 2009.

Bicicleta Club de Catalunya | BACC

- *Al·legacions del Bicicleta Club de Catalunya | BACC al projecte de reforma de l'Avinguda Diagonal de Barcelona*. Barcelona, 5 de abril de 2014

Federació ECOM

- Federació ECOM. Intervenció pel 1r Congrés en Defensa del Transport Públic de Catalunya *B. Estat actual de l'accessibilitat al transport públic a Barcelona ciutat (eix 2.1).*

Col·legi Oficial d'Agents Comercials

- Col·legi Oficial d'Agents Comercials. *Comerç & Gestió*. "La reforma de la Diagonal revitalitza el comerç". Núm. 32/2015.

Col·legi d'Enginyers de Camins a Catalunya

- Comunicat: *Actuacions urgents en l'àmbit de les infraestructures del transport a Catalunya segons el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports*. Barcelona, a 11 d'abril de 2013
- *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010 / núm. 14. Juliol-Agost 2010 / núm. 36. Gener-Març 2014
- Debat celebrat el 16 d'octubre de 2013 en una col·laboració entre la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT) i la Comissió d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Col.legi de Camins, Canals i Ports.

Treballs acadèmics

- Miquel Lahoz Casarramona. *Projecte bàsic de reforma de l'Avinguda Diagonal entre Pl. Francesc Macià i Pl. Glòries. Interconnexió de la xarxa tramviària: Trambaix i Trambesòs.* PFC dirigit per C. Labraña De Miguel; F.X. Ventura i Teixidor. Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona - Enginyeria de Camins, 2015.
- Xavier López Mas. *Perllongament del Trambaix des de la Plaça de Francesc Macià fins a la Plaça d'Espanya*. PFC dirigit per Javier Pablo Ainchil Lavín. Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona - Enginyeria de Camins, Canals i Ports, 2014.
- Pedro Postigo Laguna. *Prolongación del Trambesós hasta el centro de Barcelona*. PFC. Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona - Enginyeria de Camins, Canals i Ports, 2014.
- Macarena Taravilla Rodríguez. *PROGNOSIS DELS IMPACTES SOCIALS I URBANÍSTICS DE LA "UNIÓ DEL TRAMBESÒS I EL TRAMBAIX".* Tesina dirigida per Míriam Villares Junyent i Rosa Junyent Comas. Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona - Enginyeria de Camins, Canals i Ports, 2010.
- Helena Andrés Hilarión. *Criterios de trazado para la inserción urbana del tranvía*. Tesina. Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona - Enginyeria de Camins, Canals i Ports, 2010.
- Montserrat Castellví Moyes. *Disseny d'actuacions per a la millora de la mobilitat i de la gestió del transport de superfície a la ciutat de Barcelona*. PFC dirigit per Lázaro Vicente Cremades Oliver. Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona - Enginyeria Industrial, 2010.

3.3 Debats a mitjans

- Debat de La Vanguardia "¿Hay que unir el tranvía por la Diagonal?" del 04/11/2015. Ponents: *Marta Canut*, de l'Associació Diagonal Centre i *Ole Thorson*, cofundador de la plataforma per la Promoció del Transport Públic i membre de Catalunya Camina

- Debat Els Matins de tv3 "S'ha de reformar la Diagonal?" del 17/04/2014.
  Ponents: *Marta Canut*, de l'Associació Diagonal Centre i *Jordi Giró*, president de CONFAVAC i membre de Diagonal per Tothom

3.4 Recull de premsa

- J. Palmer. "La Diagonal, un tramvia «interruptus»". Nació digital, 26/10/2015
- N. Martínez. "La unió del tramvia, l'etern debat "inevitable"". Ara, 19/10/2015
- N. Martínez. "Tramvia pel mig: un projecte que genera interrogants". Ara, 18/10/2015
- M. Ortega. "La Diagonal de Colau: dos carrils per sentit i el tramvia al mig". Ara, 17/10/2015
- C. Buesa. "Impuls social... frenada econòmica". El Periódico, 20/09/2015
- J.M. Montaner. "Las jerarquías de la Diagonal". El País. Cataluña, 26/02/2015
- J. Parcerisa. "La Diagonal del tot o res". Ara, 29/08/2012
- J. Subirana. "Crida a favor del consens". Público, 18/05/2010
- X. Barrena. "El Ayuntamiento afirma que la Diagonal nueva no hará más ruidoso el Eixample". El Periódico, 10/05/2010
- "Hereu busca el voto solidario y Trias eige aclarar las cuentas". El Periódico, 09/05/2010
- À. Piñol. "Trias critica el coste de la consulta de la Diagonal por la crisis". El País, 08/05/2010
- Ballbona. "L'exalcalde Clos avisa que cal preveure els túnels de la Diagonal per fer-hi passar el metro". El Punt, 05/05/2010
- F. Espiga. "La reforma de la Diagonal convertirà un nus viari de dotze carrils en una plaça de 8300m2". El Punt, 05/05/2010
- "El ayuntamiento no esconde su querencia por la opción bulevar de la Diagonal" El Periódico, 04/05/2010
- E. Ansola. "El tramvia, rei de la mobilitat sostenible". El Punt, 03/05/2010
- "Recreen una Diagonal més sostenible". Avui, 03/05/2010
- Balanzà. "La consulta de la Diagonal: molts dubtes a vuit dies vista". Avui, 02/05/2010
- "Una plataforma escenifica en plena calle su receta para una Diagonal sostenible". El Periódico, 02/05/2010
- K. Calatayud. "El precio de la consulta". La Vanguardia, 02/05/2010
- R. Suñé. "Las publicaciones del Ayuntamiento ocultan o minimizan la tercera opción de la consulta". La Vanguardia, 01/05/2010
- P. Gendrau. "Foment obvia Hereu i manté el pla de túnel sota la Diagonal". Avui, 29/04/2010
- À. Gubern. "Barcelona ve muy difícil hacer más líneas de tranvía al margen de la Diagonal". ABC, 27/04/2010
- "El Ayuntamiento de Barcelona descartó cuatro trzados para el tranvía" La Vanguardia, 27/04/2010

- P. Mercadé. “L’Ajuntament reafirma que les dues xarxes de tramvia s’uniran en superfície. El Punt, 27/04/2010
- Balanzà. “Hereu no canvia el tramvia pel túnel de Rodalies de la Diagonal”. Avui, 27/04/2010
- J. Agulló. “Demografía y Diagonal”. La Vanguardia, 26/04/2010
- J. Antich. “El Godó y la Diagonal”. La Vanguardia, 26/04/2010
- F. Espiga. “La mesa de garanties conclou que la campanya de la Diagonal s’ajusta a la norma i és neutral”. El Punt, 23/04/2010
- F. Arroyo. “Aprobado un túnel de tren en la Diagonal”. El País, 21/04/2010
- Q. Monzó. “Votad con toda la libertad que yo os diga”. La Vanguardia, 21/04/2010
- R. Suñé. “Hereu pide el apoyo a la reforma a empresarios de infraestructuras”. La Vanguardia, 21/04/2010
- M. Cuyàs. “Els cotxes passaran per la Diagonal” El Punt, 21/04/2010
- F. Espiga. “El projecte no dóna treva a l’alcalde”. El Punt, 21/04/2010
- “El Racc duda del tranvía por la Diagonal y propone un Rodalies que funcione como metro”. El País, 20/04/2010
- F. Arroyo. “Nadal aprueba que el tranvía cruce la Diagonal y que FGC llegue al Besòs” El País, 20/04/2010
- V. Mascaró. “Hereu se la juga al tot o res en la reforma de la Diagonal”. El Punt, 20/04/2010
- B. Cía. “El tranvía planifica que cuatro líneas pasen por el tronco central de la Diagonal”. El País, 15/04/2010
- “El tranvía paga la campaña de Hereu sobre la Diagonal”. El Periódico, 15/04/2010
- X. Barrena. “Trias denuncia Hereu davant la `Junta Electoral´ de la Diagonal. El Periódico, 14/04/2010
- "La reforma de la Diagonal no puede ser democrática". ABC.es, 14/04/2010
- B. Cía. “La consulta de la Diagonal ensayará varios sistemas de voto por internet”. El País, 14/04/2010
- F. Espiga. "CiU demana obertament no votar cap de les dues opcions per reformar la Diagonal". El Punt, 13/04/2010
- L. Sierra. “Hereu abre la consulta de la Diagonal a los inmigrantes”. La Vanguardia, 13/04/2010
- A. Justícia. "La Diagonal a debate: Debería haber alguna propuesta más diferenciada". La Vanguardia, 12/04/2010
- J. Muns. "Una cuarta opción para la Diagonal". La Vanguardia, 11/04/2010
- "CiU i PP critiquen durament el curt sobre la Diagonal, que qualifiquen de «propagandístic»". El Punt, 11/04/2010
- “Los gestores del Tram dudan de la validez del referendo de mayo”. El Periódico, 11/04/2010
- L. Sierra. "Diagonal, la película". La Vanguardia, 10/04/2010
- B. Cia. "Hereu lanza un cortometraje de la Diagonal pagado por la empresa del tranvía". El País, 10/04/2010

- J. Subirats. "¿Qué reforma para qué ciudad?". El País, 10/04/2010
- Ó. Muñoz. "Hereu no renunciaareformar la Diagonal aunque pierda la consulta". La Vanguardia, 09/04/2010
- X. Barrena. “Hereu insistirá en la Diagonal aunque venza la tercera opción”. El Periódico, 09/04/2010
- Fontgivell. “Empresarios escépticos con la reforma de la Diagonal”. Expansión, 09/04/2010
- J. Borja. "La nova Diagonal. Sèrie d’articles d’arquitectura sobre la reforma de l’avinguda: Bona idea, gestió ingènua". El País, Quadern, 08/04/2010
- J. V. Aroca. "La Diagonal, un mal lugar para que vivan los árboles". La Vanguardia, 07/04/2010
- A. Flotats. "Mayol afirma que la reforma de la Diagonal salvará el arbolado". El País, 07/04/2010
- X. Barrena. "El bipartit alerta dels perills de deixar la Diagonal tal com està". El Periódico, 07/04/2010
- P. Gabancho. "AL CIERRE: ¿Rambla o bulevar?". El País, 07/04/2010
- S. Barroso. "Hereu i l'opció C". El Punt, 07/04/2010
- A. Balanzà. "Més de la meitat dels arbres de la Diagonal es moriran en 15 anys". El Punt, 07/04/2010
- I. Pujol. “ACS cierra un crédito de 250 millones para el Eix Diagonal”. Expansión, 07/04/2010
- X. Barrena. "L’Eixample és capaç d’absorbir el trànsit d’una Diagonal sense cotxes". El Periódico, 06/04/2010
- C. Márquez. “Los defensores del tranvía reunirán a expertos europeos”. El Periódico, 06/04/2010
- A. Justícia. “La Diagonal a debate: Todavía hay mucha confusión y falta de claridad”. La Vanguardia, 06/04/2010
- M. D. García. "La fórmula Hereu: A+B>C". La Vanguardia, 06/04/2010
- F. Arroyo. "Las inútiles plazas de la Diagonal". El País, 06/04/2010
- A. Balanzà. "Lesseps fa d'exemple per a la nova Diagonal". El Punt, 06/04/2010
- G. Bel. “Delirios de éxito”. La Vanguardia, 05/03/2010
- Ó. Muñoz. “La Diagonal sólo necesita un lavado de cara”. La Vanguardia, 05/04/2010
- V. Mascaró. "Gran Via copia el model obsolet del carril bici de la Diagonal". 04/04/2010
- "L'Ajuntament respon a totes les idees sobre la Diagonal". El Punt, 03/04/2010
- "L'Ajuntament de Barcelona es planteja que un 30% dels vots de la consulta sobre la Diagonal es facin per internet". El Punt, 03/04/2010
- Fancelli i X. Theros. "Encuentro en la Diagonal: Ni idea / A la pata coja". El País, 03/04/2010
- A. Ballbona. "No transformar la Diagonal col·lapsarà més l'Eixample". El Punt, 01/04/2010
- A. Balanzà. "Hereu tanca el debat". El Punt, 01/04/2010

- L. Sierra. "Siete meses de obras ante cada finca de la Diagonal". La Vanguardia, 31/03/2010
- S. Avilés. “Hereu prevé iniciar la reforma de la Avenida de la Diagonal en 2012”. ABC, 31/03/2010
- ACN. “Un repte planetari”. El Punt, 31/03/2010
- F. Espiga. "Porta a porta per vendre la nova Diagonal". El Punt, 31/03/2010
- C. Márquez. "Comerciants de la Diagonal volen un bulevard sense tramvia". El Periódico, 31/03/2010
- B. Parra. "La mayoría de arquitectos se muestra a favor de la opción B de la Diagonal". El Mundo, 30/03/2010
- F. A. " Los arquitectos prefieren un bulevar en la Diagonal y que no haya votación". El País, 30/03/2010
- B. " L'arquitecte dissecciona la Diagonal". El Punt, 30/03/2010
- Sierra. " Nos sobra el dinero". La Vanguardia, 29/03/2010
- L. Sierra. "El tranvía, en pegatina". La Vanguardia, 29/03/2010
- S. Angulo. " La Diagonal a debate: No cometamos el mismo error que en Glòries". La Vanguardia, 29/03/2010
- X. Barrena. "Els monuments trossejarien en tres la possible rambla de la Diagonal". El Periódico, 28/03/2010
- B. Cia i F. Arroyo. " Una Diagonal indefinida". El País, 28/03/2010
- L. Sierra. " El PSC ya no condiciona la futura Diagonal al tranvía", La Vanguardia, 27/03/2010
- B. Cia. "Caos sobre la futura Diagonal". El País, 27/03/2010
- J. A. Montañés. "La Diagonal desviada". El País, 27/03/2010
- B. Cia. "La oposición critica que ambas opciones partan del tranvía". El País, 27/03/2010
- “Amics de la Ciutat planteja el tramvia al lateral de la Diagonal”. Avui, 26/03/2010
- F. Espiga. “La Diagonal entra en campanya”. El Punt, 26/03/2010
- J. Fernández. “Ayuntamientos de media España buscan fondos para el tranvía”. Cinco días, 24/03/2010
- J. Oliva. "Remodelar la Diagonal". Avui, 27/03/2010
- X. Barrena. "La Diagonal superarà els tres anys d’obres si es fa la reforma". El Periódico, 23/03/2010
- B. Cia. "La reforma de la Diagonal expulsará a tres de cada cinco vehículos". El País, 23/03/2010
- B. Cia. "Cambios en calles del Eixample y cruces de la Diagonal". El País, 23/03/2010
- A. Balanzà. “La nova Diagonal no culminarà fins que s’acabi la L9 el 2015”. Avui, 23/03/2010
- F. Espiga. “El Tramvia i l’L9 absorbiran més del 50% del trànsit que s’eliminarà de la Diagonal”. El Punt, 23/03/2010
- O. Muñoz. “Ole Thorson: `Para el peatón, cruzar seis carriles es una aberración´”. La Vanguardia, 23/03/2010

- V. Sanchís. “Diagonal? Sambòdrom!”. Avui, 22/03/2010
- “La encuesta de LaVanguardia.es aboga por no tocar la Diagonal”. La Vanguardia, 22/03/2010
- “La reforma de la Diagonal puede acarrear entre tres y seis años de obras”. La Vanguardia, 22/03/2010
- Sierra. “Incógnitas en la Diagonal”. La Vanguardia, 22/03/2010
- M. Barroso y T. Rubies. “`No´ a la reforma de la Avenida Diagonal”. La Vanguardia, 22/03/2010
- M. Camps. “El Bulevar de la Rambla”. La Vanguardia, 22/03/2010
- “Vecinos y comerciantes del 22@ elogian el tramo de la Diagonal en la zona. El Periódico, 21/03/2010
- P. Rahola. “Populismo en la Diagonal”. La Vanguardia, 21/03/2010
- P. Mercadé. "Un estudi revela que la reforma de la Diagonal evitarà el col·lapse de l'Eixample". El Punt, 21/03/2010
- P. Mercadé. Més de dues línies de bus exprés posarien en dubte la unió del tramvia”. El Punt, 21/03/2010
- P. Mercadé. "Un estudi revela que la reforma de la Diagonal evitarà el col·lapse de l'Eixample". El Punt, 21/03/2010
- M. Sistachs. "Dubtes pel trànsit". Avui, 21/03/2010
- X. Barrena. “La Diagonal no cambiará entre Marina y Glòries”. El Periódico, 20/03/2010
- A. San Agustín. “La Diagonal”. El Periódico, 20/03/2010
- B. Cía, C. Serra y C. Delgado. “Los comerciantes encabezan la rebelión contra la nueva Diagonal”. El País, 20/03/2010
- P. Mercadé. “Connectar el Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal costarà 220 milions d'euros”. El Punt, 20/03/2010
- F. Espiga. “Barcelona s'imagina la nova Diagonal”. EL PUNT, 19/03/2010
- B. Cia. “La Diagonal, en una papeleta”. EL PAÍS, 19/03/2010
- P. Mercadé. “Connectar el Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal costarà 220 milions d'euros”. El Punt, 20/03/2010
- X. Barrena. “La reforma de la Diagonal apunta cap a un bulevard”. El Periódico, 19/03/2010
- E. Figueredo. “El tranvía no convence al RACC por ser `muy rígido e irreversible´”. La Vanguardia, 20/03/2010.
- S. Angulo. “La transformación de la Avenida Diagonal suscita un sinfín de dudas”. La Vanguardia, 20/03/2010.
- A. Balanzà. “Debat obert per la Diagonal”. El Punt, 19/03/2010
- F. Espiga. “Barcelona s'imagina la nova Diagonal”. EL PUNT, 19/03/2010
- B. Cia. “La Diagonal, en una papeleta”. EL PAÍS, 19/03/2010
- B. Cia. “El tranvía tendrá cinco parades entre Glòries y Francesc Macià”. EL PAÍS, 19/03/2010
- “La onda expansiva de la reforma afectarà de pleno al Eixample”. El Periódico, 19/03/2010

- X. Barrena. “La reforma de la Diagonal apunta cap a un bulevard”. El Periódico, 19/03/2010
- J. Antich. “La complejidad de una consulta”. La Vanguardia, 19/03/2010
- “Hereu lanza la consulta ciutadana para la reforma de la Diagonal con muchas dudas en el aire”. La Vanguardia, 19/03/2010
- K. Calatayud. “Diagonal, ¿Bulevar o Rambla?” La Vanguardia, 19/03/2010
- M. Álvaro. “Votar sobre la Diagonal”. La Vanguardia, 19/03/2010
- B. Parra. “Barcelona decidirà en mayo sobre la consulta de la Diagonal: ¿Rambla, paseo o nada?”. El Mundo, 18/03/2015
- X. Barrena. "Les obres de reforma ocuparan la Diagonal durant tres anys". El Periódico, 13/03/2010
- X. Barrena. "Els defensors del tramvia exigeixen més informació de la Diagonal". El Periódico, 12/03/2010
- A. Balanzà. “Els veïns s’avancen a Hereu i llancen el seu pla Diagonal”. El Punt, 12/03/2010
- “Una nueva plataforma repudia la transformación de la arteria”. El Periódico, 12/03/2010
- K. Calatayud. "La hora de la Diagonal". La Vanguardia, 07/03/2010
- F. Arroyo. "Barcelona dibuja la nueva Diagonal". El País, 06/03/2010
- Ó. Muñoz i S. Angulo. “Temor a que el Eixample sufra la reforma de la Avenida Diagonal”. La Vanguardia, 18/02/2010
- Ó. Muñoz i R. Suñé. "El contrapeso de la Diagonal". La Vanguardia, 17/02/2010
- F. Espiga. “Núvols negres sobrevolen la Diagonal”. El Punt, 18/01/2010
- X. Barrena. “Hereu aplaza cuatro años el inicio de las obres de la nueva Diagonal” El Periódico, 17/01/2010
- “La respuesta política a la crisis”. El Mundo, 12/01/2010
- “Trias plantea aparcar la reforma de la Diagonal por la crisis y apostar por equipamientos sociales”. Europa Press, 10/01/2010
- J. A. Solans. “Una propuesta clara para el tráfico del Eixample” El Periódico, 28/12/2009
- F. Arroyo. “Barcelona aprueba el presupuesto con el voto de ERC”. El País, 24/12/2009
- Jaume V. Aroca. “La consulta de la Diagonal se celebrará del 10 al 16 de mayo. La Vanguardia, 17/12/2009
- J. Bonet. “Pasiones ciudadanas”. La Vanguardia, 14/12/2009
- L. Sierra. “Gases o “llufes” en la Diagonal”. La Vanguardia, 14/12/2009
- X. Barrena. "DEBAT SOBRE LA REFORMA D’UNA VIA CLAU DE LA CIUTAT: Hereu reitera que el tramvia circularà pel tram central de la Diagonal". El Periódico, 12/12/2009
- J. M. Espinàs. “La nueva Diagonal se me escapa”. El Periódico, 12/12/2009
- “Muchas curvas en la Diagonal”. ABC, 12/12/2009
- F. Espada. “Barcelona en diagonal”. El Punt, 12/12/2009
- "Els pares del 'model BCN' demanen que el tramvia no vagi per la Diagonal". El Periódico, 11/12/2009

- Ó. Muñoz. “El ayuntamiento plantea un gran bus segregado por la Diagonal”. La Vanguardia, 11/12/2009
- B. Cía. “El Ayuntamiento cuestiona ahora que el tranvía sea la solución para la Diagonal”. El País, 11/12/2009
- M. Ortega. “La unió dels tramvies encén el debat sobre la nova Diagonal”. El Punt, 11/12/2009
- X. Miró. “L’Ajuntament no dóna per fet el Tramvia a la Diagonal però si un transport segregat”. El Punt, 11/12/2009
- M. Espanyol “La reforma de la avenida Diagonal no convence a urbanistes ni arquitectos”. La Razón, 11/12/2009
- Y. Cardo. “El tranvía por la Diagonal, en cuestión” ABC, 11/12/2009

3.5 Presència a les xarxes socials

- ADA LLORENS. Arquitecta, urbanista, paisatgista

4. POSICIONAMENT DELS DIFERENTS ACTORS EN BASE ALS TEMES CLAU

4.1 Encaix geomètric – seccions

ACTORS	ARGUMENTS
Ajuntament de Barcelona	**N. Martínez. "La unió del tramvia, l'etern debat "inevitable"". Ara, 19/10/2015** "El projecte inicial amb què està treballant l'equip de Colau: deixar dos carrils de circulació per sentit i situar el tramvia a la part central de l'avinguda. Els autobusos podrien passar a compartir espai amb el tramvia o bé circular pels laterals, i les bicicletes se situarien al cos central. La idea de l'equip de Barcelona en Comú és mantenir l'amplada de les voreres de la reforma iniciada per Trias i guanyar espai per als vianants. Aquest projecte -un punt de partida per iniciar la connexió- ha tornat a posar sobre la taula l'etern debat sobre la necessitat d'unir la Diagonal de punta a punta."
JORDI CASTELLÓ, membre de l'Oficina Tècnica de la Diagonal	***Acta sessió del Consell Ciutadà del Districte de l'Eixample 30 de juny 2009*** "Respecte ell soterrament del tramvia, no té cap sentit que un tramvia recorri no sé quants Kms soterrats. És cert que hi ha ciutats que ho soterren per algún motiu, com pot ser un intercanviador, però no es soterra perquè si. Si que es podria soterrar si hi hagués alguna excusa, el que passa que per anar de cota 0 a cota menys 30 amb les rampes de pendent, estaríem tant i tant en rampa que faríem casi tota la Diagonal per sota només per baixar un punt puntual. Ho tenim dibuixat tot. Els creuaments puntuals dels trens estan a 15 metres (zona Marina-Aragó-Diagonal), l'AVE en aquest punt va a uns 30 metres o 31 metres."
BERNARDO DE SOLÁ, arquitecte. Membre de l'Oficina Tècnica de la Diagonal	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** L'actual secció de la Diagonal de cinquanta metres entre façanes suporta deu carrils de trànsit dels quals vuit són per al transport privat i dos per al públic. Tota aquesta activitat comporta una forta càrrega de contaminació en forma de CO2 i de soroll. Pregunta 2: *Què opina sobre la possibilitat d'enllaçar a través d'un tramvia la plaça de Francesc Macià amb la plaça de les Glòries, i unir així el Trambaix amb el Trambesòs? Per on hauria de circular?*

	Un nou ús seria la incorporació al projecte de la Diagonal d'una plataforma de transport públic en el seu eix, segregat físicament de la resta de la circulació, d'alta capacitat, eficient i net. És a dir, parlem del tramvia o de possibles nous mitjans que puguin derivar de l'evolució de la indústria del transport. Seria el cas dels vehicles de tecnologia neta elèctrics o similars, que compartirien un passadís únic amb el mateix tramvia. Considero que la unió de Francesc Macià i les Glòries mitjançant el tramvia seria una opció òptima. Plantegem la unió del tramvia, però utilitzant una plataforma de transport públic especialitzada pel centre a tot el llarg de la Diagonal i que pugui ser compartida amb altres modes de transport eficient, com ara un Bus Ràpid Trànsit (BRT) amb portes d'obertura doble en ambdós sentits de trànsit per l'eix de la Diagonal, amb l'origen-destinació diferents dels del tramvia, que completaria la connexió entre Francesc Macià i les Glòries. Aquests transports s'incorporarien a l'eix del passadís compartit en altres punts i també podrien sortir en punts anteriors a les Glòries, com ara Marina, el passeig de Sant Joan, etc.
Pacte per la Mobilitat (2009)	**ACORDS DEL PACTE PER LA MOBILITAT SOBRE EL PROJECTE DIAGONAL. Barcelona, 1 d'abril de 2009** Acord 2 L'estructura de la nova Diagonal ha de significar una major seguretat viària en general i, en particular, per als vianants. No s'han de creuar calçades de més de quatre carrils d'amplada i els passos de vianants han de tenir una ubicació que sigui la prolongació natural de les voreres dels carrers transversals i de la pròpia Diagonal. A més, s'ha de garantir una adequada segregació de les bicicletes. Acord 4 S'hauria de plantejar el disseny de la nova Diagonal des de la perspectiva del vianant, amb un major protagonisme en el repartiment de l'espai viari, intentant assolir més d'un 50% d'espai efectiu, i amb un disseny que contempli la seguretat, confortabilitat, eficiència, accessibilitat i intermodalitat al transport públic. Ni bicicletes ni aparcament de ciclomotors i motocicletes poden compartir el mateix espai del vianant i aquest, s'ha de concentrar majoritàriament al costat de les façanes. Acord 8 El tramvia s'ha d'ubicar en el centre dels fluxos (de cada sentit) de la futura Diagonal, amb instal·lacions suficients i flexibles per permetre una explotació àgil i segura, amb les dues vies adjacents a la mateixa plataforma.

SALVADOR RUEDA, director Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona	**N. Martínez. "La unió del tramvia, l'etern debat "inevitable"". Ara, 19/10/2015** El director de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, Salvador Rueda, a més de considerar una obvietat que cal unir el tramvia, creu que la velocitat serà un dels problemes a debatre. "La trama ortogonal de l'Eixample és la que porta realment el flux. Caldrà veure la velocitat del tramvia", insisteix. Rueda es mostra partidari de deixar dos carrils de circulació per sentit, tal com proposa l'equip de Colau, i no creu que això causi cap caos circulatori. --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Salvador Rueda, director Agència Ecologia Urbana BCN. Crec que el tramvia ha de funcionar pel centre de la calçada per evitar els girs a dreta i esquerra.
TRAM	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** En paraules de Carsi [Joan, director adjunt de TRAM], si el tramvia ha de passar per la Diagonal el model més òptim seria el d'un bulevard ja que d'aquesta manera les vies es podrien construir en paral·lel i el servei es podria fraccionar en cas d'avaria.
JOAN TORRES, president de FGC	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Jo sempre he opinat que el Pla Cerdà, que va repartir l'espai entre un 50 % d'espai viari i un 50 % de voreres, va ser molt encertat. Tot i que seria molt agosarat endevinar el pensament de Cerdà, suposo que una vorera necessita un carril d'anada, un de tornada, un de serveis per posar-hi els arbres i per a l'enllumenat i un carril que jo en dic de xafardejar, d'estacionament, per mirar l'aparador o per parlar amb el veí. Actualment, més de quinze mil vianants passen per les voreres estretes que avui té la Diagonal. En canvi, pels separadors de trànsit n'hi passen tres mil. Una clau de la diagnosi és que les voreres de la Diagonal s'han de transformar. Pregunta 2: *Què opina sobre la possibilitat d'enllaçar a través d'un tramvia*

	la plaça de Francesc Macià amb la plaça de les Glòries, i unir així el Trambaix amb el Trambesòs? Per on hauria de circular? Un tramvia per la Diagonal amb un sistema segregat ha de comportar estudis seriosos perquè no es tallin les verticals de la ciutat, perquè són els grans canals de penetració dels autobusos, de futurs tramvies si es passés a una xarxa de tramvies, i també dels cotxes que vénen de l'abocador que són els cinturons.
JOSEP PARCERISA (ETSAB)	**N. Martínez. "La unió del tramvia, l'etern debat "inevitable"". Ara, 19/10/2015** L'arquitecte i catedràtic d'urbanística de l'ETSAB Josep Parcerisa considera que es tracta d'un debat de ciutat "inevitable" i veu amb bons ulls el projecte de Colau. "És molt absurd que els tramvies facin el servei que fan a la ciutat i no passin pel tram central", opina Parcerisa, que afegeix que és la manera de funcionar dels "països seriosos". "El tramvia és una peça més del transport públic, i els que creguin que ha d'anar sol s'equivoquen", expressa. En aquest sentit, defensa que aquest mitjà ha de compartir espai amb busos i taxis i reivindica que ha de ser concebut com el "carril del transport públic". Segons Parcerisa, el fet de compartir espai no alentiria la circulació del tramvia, perquè la seva velocitat "ja ve marcada pels semàfors i per la trama urbana".
FAD	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Miquel Espinet, arquitecte i president FAD. La Diagonal està travessada per desenes de carrers. Els vehicles la travessen de banda a banda. És permeable. Els autobusos frenen al mateix lloc on frena tothom. Si el tramvia ha de frenar cada cent metres, aleshores, de què serveix? No serà un transport de proximitat sinó per anar d'una banda a l'altra de Barcelona. Crec que és el metro el que ha de fer aquest servei i no pas un transport de superfície complex, relativament perillós, que ocupa molt d'espai i que, a més, impossibilita qualsevol alternativa. Però nosaltres el volem fer passar per la Diagonal i això és com fer-lo passar pel mig d'una sala d'estar. Pel que fa a unir-los, aquests tramvies ja estan fets: el Trambaix és un transport en superfície des d'una àrea metropolitana fins a un punt prou cèntric de la ciutat com és la plaça de Francesc Macià. S'ha fet passar per una zona verda, perquè el tramvia ocupa molt d'espai. Els pobres autobusos tan infamats ocupen tres metres i mig; el tramvia n'ocupa nou, perquè, a més, hi ha unes esplanades al costat que, com que són plantades amb gespa, s'han de regar

	constantment. Amb motiu de la presència dels dissenyadors de la nova Diagonal al FAD, vaig preguntar a l'Ajuntament quants autobusos van de Francesc Macià a les Glòries. Pensava que em dirien tres, vuit o quinze línies, però la resposta va ser zero. I jo em pregunto: per què no hi ha autobusos que uneixin aquests dos punts si és tan necessari? M'agradaria que la ciutat reflexionés sobre la necessitat real, no formal o política, del tramvia.
FAVB	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Josep Lluís Franco, president AVV de l' Esquerra de l'Eixample: hi ha zones que estan considerablement deteriorades i que requeririen una intervenció municipal per posar les coses en ordre, com ara les voreres. --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Jordi Giró, vicepresident FAVB. Parla com a Diagonal per a Tothom. Sempre s'ha dit que creuar la Diagonal és impossible i no només per a persones grans. Per tant, hem de reduir l'espai que s'ha de creuar. D'una banda, hem de fer una via més pacífica i, de l'altra, fer voreres més amples per facilitar la qualitat de l'espai, més convivència i més comerç. Això també implica que, en tot aquest espai públic, s'hi han d'encabir els elements tant d'escombraries, de reciclatge i de càrrega i descàrrega, com d'aparcament per als veïns. No podem traslladar aquests elements a fora.
OLE THORSON, enginyer de camins i president de Catalunya Camina	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Des de fa anys, el disseny de la part central de la Diagonal entre Francesc Macià i les Glòries és una avinguda que ha anat prenent un ús i una definició geomètrica més per als cotxes que no pas per als vianants. Aquest problema existeix a diverses vies de Barcelona on les voreres laterals han quedat massa estretes comparades amb l'espai públic que tenim a disposició. Els dissenyadors o arquitectes de l'Ajuntament que han participat en la reforma de la Diagonal tenen la idea que els seus dos passejos són fantàstics per als vianants, però en canvi aquests no els utilitzen. El disseny

	pot estar bé sobre el paper però no des del punt de vista real. Els comptatges que s'han anat fet durant anys ho demostren clarament i posen en relleu el fet que hi ha més o menys el doble de vianants que utilitzen una mala vorera que no pas un passeig. Si a això hi sumem el fet que la calçada central de la Diagonal té sis carrils amb doble sentit de trànsit, cada cop que un vianant (sobretot si es tracta d'un avi o d'una àvia) ha de creuar-la es troba una mica venut.
PTP	***Informe sobre la millora del transport públic associada a la connexió dels tramvies per la Diagonal. Actualització i recopilatori dels estudis i informacions generades per la PTP entre 2005 i 2015*. Novembre de 2015** La distribució d'espais de la Diagonal ha de canviar per evitar conflictes entre els diversos usos ciutadans de la via, especialment entre el Passeig de Gràcia i la plaça de les Glòries. En molts punts la Diagonal actual no serveix per circular, passejar o comprar. Ni tan sols mantenir una conversa. No serveix per caminar ni pedalar. Anar-hi amb transport públic o vehicle privat és sinònim de lentitud i congestió. Es registren més sinistres que a la resta de vies de la xarxa bàsica i el nivell de contaminació acústica i ambiental fa impossible l'estada durant moltes hores del dia. [...] La reforma de la Diagonal, entesa com una reforma sostenible, ha de canviar aquest paradigma i satisfer plenament les necessitats dels vianants i ciclistes, respectant uns criteris de màxima obvietat: • Dimensionar les voreres amb el màxim de prestacions. • Evitar al màxim l'esquarterament de l'espai destinat als vianants: tercianes, medianes... • Mínim entorpiment entre ciclistes i vianants, fins ara obligats a conviure en tercianes de reduïdes dimensions al tram Pg. de Gràcia – Aragó. • Reducció de la distància de creuament de banda i banda de la Diagonal, que avui és de 44 metres al tram Pg. de Gràcia – Aragó. • Increment del temps disponible per creuar la Diagonal a peu transversalment, satisfent aquest flux majoritari de mobilitat. • Garantir les condicions suficients per recórrer la Diagonal en condicions còmodes i segures, sense por ni limitacions d'espai; superant el model actual de carril bici estret i insegur. • Aassegurar un resguard intermedi si hi ha més de quatre carrils seguits (en ambdós sentits i de qualsevol mitjà de transport). [...] <u>Adaptació a la situació de 2015: proposta de separació dels sentits de</u>

circulació.

Tenint en compte els condicionants urbanístics, de trànsit, de nova xarxa de bus estudiats a l'apartat 4, així com els condicionants ferroviaris i d'explotació de plataformes segregades de transport públic estudiats a l'apartat 5, a més d'allò estudiat als treballs previs de la PTP i de l'Ajuntament de Barcelona, ampliem les conclusions de 2009 amb els següents criteris i propostes:

- A la Diagonal recentment reformada, entre F.Macià i Pg. de Gràcia, la implantació del tramvia ha d'implicar una obra mínima, intentant assumir el màxim d'elements que han quedat ben resolts, com la preservació del màxim arbrat, les voreres ampliades i els carrils bici separats dels vianants.
- Als trams pendents, de Pg. de Gràcia a Aragó, i d'Aragó a Glòries, s'ha de tenir en compte l'esquema de superilles aprovat l'any 2015, i la preservació del màxim arbrat.
- Cal, en tot cas, mantenir el criteri d'implantar les vies del tramvia sempre juntes i la ubicació central de la plataforma del transport públic per criteris operatius. Tot i que la secció pugui ser asimètrica, la plataforma s'ha d'ubicar entre els dos sentits de circulació que existeixin, evitant-se girs a la dreta sobre el tramvia i bus i aparcament de càrrega i descàrrega. Excepcionalment es podrien habilitar girs a l'esquerra sobre la plataforma si estan estrictament regulats semafòricament en favor del transport públic.
- L'oferta de carrils per a vehicles privats no necessàriament ha de ser simètrica a banda i banda de la plataforma segregada del transport públic. En aquest sentit cal prestar atenció a allò ja assenyalat en apartats anteriors:
    - L'oferta viària de la Diagonal ha de dependre de la configuració viària de tot l'Eixample. Si tenim en compte que la bidireccionalitat en un carrer complex com la Diagonal resta capacitat al conjunt de la xarxa, caldria avançar en plantejaments de vialitat més enllà d'aquesta via.
    - Les servituds viàries de la Diagonal són molt diferents segons les seccions i els sentits de circulació. Al contorn del casc antic de Gràcia, la Diagonal sentit Llobregat és l'única opció viària possible i té funcions de ronda. En aquest sentit s'haurien de mantenir dos carrils de circulació que evitin l'actual estrangulament del carril únic lateral entre Pg. de Gràcia i Via Augusta.
    - No és així amb el sentit Besòs, que és perfectament transferible a la trama de carrers horitzontals d'Eixample a través del canvi de sentit de l'Av. de Sarrià.
- Al tram F. Macià – Pg. de Gràcia, la possibilitat de separar el flux de

trànsit direcció Besòs cap a l'Eixample i mantenir el flux direcció Llobregat dins la Diagonal facilita i abarateix enormement la implantació del tramvia de la Diagonal i genera un esquema viari de més capacitat i menys sacrificis semafòrics. Característiques:

- És una configuració que replica l'explotació del trànsit del parell Gran Via / Aragó. Per fer-ho és necessari recuperar l'antiga idea de canviar de sentit Av.Sarrià, per fer-la de baixada; i d'Urgell, per fer-la de pujada.
- Les obres es farien únicament sobre una franja asfaltada de 8,5 metres, sense retocar vorades, mitjanes, arbrat ni voreres.
- Únicament es perd un carril de circulació privada -o dos en zones de parada-, ja que l'actual carril bus de pujada passa a ser un carril convencional. La decisió de prescindir de més carrils de circulació privada estaria associada al PMU i no als requeriments tècnics del tramvia.
- La plataforma segregada de transport públic no allotjaria taxis ni rues d'autobusos, només la connexió Trambaix - Trambesòs i, si s'escau, un servei seleccionat d'autobús de nova xarxa amb obertura de totes les portes en l'àmbit Diagonal.
- Taxi i bus de barri / convencional s'haurien de canalitzar per la xarxa viària veïnal i convencional, fora de la plataforma reservada d'alt nivell de servei. Possible circulació fora de Diagonal però sobre una xarxa viària més descongestionada o fins i tot amb carril bustaxi
- seguint esquemes viaris generals.
- És una proposta molt poc traumàtica que maximitza la usabilitat de l'espai públic i redueix al màxim les mitjanes i espais morts.
- Es respecta en totes les propostes l'alineació de l'arbrat, gràcies al plantejament asimètric.
- La proposta evita l'estrangulament actual que suposa el carril únic sentit Llobregat entre Pg.de Gràcia i Via Augusta i el carril únic sentit Besòs entre F.Macià i Villarroel.

FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010

Ricard Riol. Els vianants són l'element mòbil més important de la Diagonal: mig milió de persones travessen a peu l'avinguda, i ho han de fer sobre cruïlles de 44 metres! El vehicle privat troba, en la disposició actual dels carrils, una ratera als carrils centrals i una escassa capacitat per fer parades per desenvolupar-se funcionalment (càrrega i descàrrega,

	encotxada de taxis, etc.). A cap indret de la ciutat el transport públic de superfície (bus) registra pitjors resultats de velocitat comercial sobre més quantitat de passatgers. El carril bici pateix una pugna per l'espai amb els vianants i els vehicles privats a les cruïlles. Amb la seva fisonomia actual, la Diagonal és un pou de conflictes. L'Associació per a la Promoció del Transport troba molt urgent la seva reforma. Pregunta 2: *Què opina sobre la possibilitat d'enllaçar a través d'un tramvia la plaça de Francesc Macià amb la plaça de les Glòries, i unir així el Trambaix amb el Trambesòs? Per on hauria de circular?* El tramvia de la Diagonal no pot restar entorpit per la càrrega i descàrrega, els girs a carrers de la dreta i altres servituds de la mobilitat privada. Parlem necessàriament d'un tramvia segregat pel centre, que és com funcionen els nous tramvies a tot arreu d'Europa i com funcionen el Trambesòs i el Trambaix, excepte el tram entre Zona Universitària i Francesc Macià del darrer, fet que ocasiona cruïlles difícils per al tramvia, com la de Numància. Per evitar un cas Numància a cada cruïlla es necessita circular pel centre de la calçada, al mig dels dos sentits de circulació. També es necessiten andanes laterals (una per a cada sentit) amb l'objectiu de fer possible l'evacuació dels viatgers tan ràpidament com ho fa el Metro, i així oferir parades curtes i trajectes ràpids. Si es fes al lateral, tindríem el perill d'un tramvia que no funcionés mai, perquè ho faria com el carril bici actual, és a dir, tots els girs a la dreta el perjudicarien i, quan el semàfor estigués verd, no el podria aprofitar, perquè hi hauria gent girant. El mateix problema el tenen ara molts carrils bus de la ciutat: tots els girs a la dreta bloquegen la prioritat efectiva que un carril bus hauria de donar. Pel que fa a la possibilitat de soterrar el tramvia, anar pel subsòl de la Diagonal implicaria fer poques parades, i això és una perversió de la necessitat de reforma de la Diagonal: el transport de proximitat. Parlem de parades cada 500 o 550 metres. Per a aquestes distàncies, pròpies del transport urbà ràpid, els desplaçaments verticals necessaris per poder utilitzar un túnel (del que sigui) serien massa costosos per als usuaris. Qui vulgui anar de forma soterrada entre els dos extrems de la Diagonal ja tindrà la línia 9 i la 4, amb un còmode enllaç a Sagrera TAV. Però si el que ens interessa és arribar als diversos punts de la Diagonal o dels seus intercanviadors, aleshores farà millor servei un tramvia. Això tampoc no exclou la possibilitat que hi hagi un túnel per a usos ferroviaris i amb un traçat per determinar en funció de la topologia de la xarxa ferroviària en el futur.

Diagonal per a Tothom	***Manifest Fundacional de la Plataforma Diagonal per a Tothom.* Juliol de 2009** **El tramvia ha d'anar de Glòries a Francesc Macià** en posició central. **La meitat de l'espai per als vianants**. Cal eixamplar considerablement les voreres per millorar la qualitat de l'espai públic, ampliar la superfície destinada als vianants i reduir la distància de creuament actual, què és de 44 metres. 5. **L'espai públic és de mala qualitat** La Diagonal actual està trinxada per tres calçades i ocasiona conflictes entre vianants i ciclistes, obligats a compartir un espai escàs i precari.
JOSEP M. MONTANER, arquitecte	M. Montaner. "Las jerarquías de la Diagonal". El País, 26/02/2015 Y hoy, el mismo que lo boicoteó, ya alcalde, ha pasado al despotismo de aplicar una solución, encargada inicial y directamente por los mismos comerciantes a un equipo de arquitectos, y asumida y realizada por los muy diversos servicios técnicos municipales, convirtiéndolo en un manifiesto de las jerarquías, prioridades y presiones de esta cruel globalización. En primerísimo lugar están los intereses de la propiedad privada y de los comerciantes. De ahí estas inmensas aceras, bandejas de plata que aseguran las plusvalías inmobiliarias y el negocio de las terrazas para bares y restaurantes, que pagarán sus impuestos a las arcas municipales. Está previsto que en dos años las rentas de alquiler se hayan duplicado, en un proceso de creación de plusvalía que se intenta coronar con el alto incremento de volumen del nuevo hotel de lujo en la sede del Deutsche Bank, previamente derribado. En segundo lugar, se trata de dejar bien claro que se favorece a un transporte privado que se mantiene, facilitando especialmente el flujo de motoristas que bajan de la parte alta de Barcelona, e intentando asegurarse de que el tranvía, que hubiera relacionado las partes este y oeste de la ciudad, no pase por la Diagonal. Cuando, precisamente, si hay algo que falta claramente para mejorar y completar la laberíntica, irregular y errática red del metro barcelonés es el tramo de tranvía por esta Diagonal elitista. Asegurada esta primacía de la propiedad y del vehículo privado, se han dejado pequeños márgenes para otros rangos de ciudadanía, yendo de los que van en bicicleta, que tienen su carril, hasta terminar con los que se consideran en la escala más baja de lo social, es decir, los que usan el

	transporte público. Evidentemente, el peatón es el último. Aunque parezca que puede disfrutar de aceras anchas para ver escaparates y consumir en franquicias, para ir a las oficinas lujosas o a las sedes bancarias, su posible deleite se ha frustrado diseñando un panot tan smart (se dice, capaz de absorber la contaminación, repeler el calor y ser antideslizante), que con su relieve excesivo de 1,5 milímetros y su dibujo demasiado grande de hojas de plátano, molesta para caminar, especialmente a los que calzan suelas blandas, a las mujeres con tacones, a los ancianos o a toda persona que no sea el machito atlético. Por si alguien lo dudaba, la nueva Diagonal nos demuestra que aún hay clases y exclusiones de género. Sin duda, el peor tratado es el usuario del trasporte público, que ebe esperar y acceder o desembarcar y alcanzar la acera pasando por una exigua franja sumamente peligrosa, entre el carril bus y el carril bici, pésimamente diseñada; una estrecha mediana que no llega a un metro útil de ancho, invadida pautadamente por los alcorques de los árboles y que pierde 30 centímetros vitales con la barra protectora añadida a última hora. Al desplazar el carril bici, previsto en el proyecto inicial al lado de la acera, la zona reservada a los que esperan el bus se ha reducido aún más de lo proyectado. Es de prever, y ya se comprueba, que los peatones van a saltarse los itinerarios previstos, atravesando peligrosamente por donde puedan, y sufriendo apretujones y empujones en este escaso espacio de espera del bus. Y es que en este tira y afloja entre todos los que confluyen en esta avenida, para que cada uno tenga su franja, los que no han podido opinar son los ciudadanos de a pie, sufriendo el pavimento, y los que van en autobús, hacinados en unas medianas en las que no caben ni las previstas y necesarias marquesinas. Esta desaguisada transformación, cuya única cualidad es haber mantenido las franjas de los árboles, reclama que, tan pronto como sea posible, la nueva alcaldía replantee lo realizado para favorecer al peatón y al que va en transporte público, y recupere el proyecto del trazado del tranvía.
CCOO	**Propostes de CCOO de Catalunya per al pas del tramvia per la Diagonal. Secretaria de Desenvolupament Territorial. Departament de Mobilitat. CCOO de Catalunya, Barcelona, juliol de 2009.** Remodelació urbanística La unió de les dues xarxes per la Diagonal permetrà la remodelació

	urbanística d'una de les principals artèries de Barcelona, creant un bulevard, potenciant el transport públic i recuperant part de l'espai urbà pels vianants. [...]2.2. Implantació en el viari Els moderns sistemes tramviaris es projecten perquè disposin de la major part del seu recorregut en vies segregades de la resta del tràfic, donats els avantatges que això suposa en quan a la millora de la velocitat comercial i a la protecció davant a accidents. És a dir, els vehicles privats no estan autoritzats a penetrar en la plataforma reservada, excepte travessar-la en determinades interseccions regulades. En una plataforma central amb andana central és una solució de doble via que presenta avantatges en quan a compartir els serveis d'una parada en una única andana central. Però per accedir a l'andana central és necessari creuar les vies i sol ser necessari disposar de refugis per a vianants entre vies i calçada. L'amplada de la plataforma és aproximadament d'11 metres. La solució amb andanes laterals pot ser una bona alternativa, ja que presenta l'avantatge de mantenir les vies al costat de l'eix central i sense corbes innecessàries. En el cas d'avingudes amb més de 40 metres d'amplada entre façanes (la Diagonal té 50 metres), es pot disposar amb comoditat d'una plataforma central del tramvia amb parades d'andanes centrals. L'avantatge de la plataforma central és que permet amb comoditat els girs a la dreta dels vehicles privats i l'accés d'aquests vehicles als aparcaments d'edificis. Però també és cert que els passatgers han de travessar sempre l meitat del carrer per accedir al servei de transport públic. Per la circulació de vehicles es disposa de dos carrils, més un carril bus per sentit. Tant les voreres com els aparcaments poden augmentar la seva amplada en cas que la plataforma tramviària es redueixi en els trams sense parades, encara que l'inconvenient d'establir una secció transversal variable són els itineraris més sinuosos.
RACC	**RACC. *Remodelació de l'Avinguda Diagonal. Propostes de Millora del RACC*. Juliol 2013** El RACC té dues propostes substancials a fer en relació al projecte de remodelació de l'Avinguda Diagonal presentat per l'Ajuntament: PROPOSTA 1. Carril de servei pacificat El RACC proposa que el carril de servei que contempla la reforma sigui una via totalment pacificada, i no una via oberta a tot tipus de trànsit, com

planteja la proposta de l'Ajuntament. (Veure annex 1)

La proposta del RACC es fonamenta en els següents arguments:

- Obrir el carril de servei a tot tipus de trànsit farà, amb una alta probabilitat, que aquest carril es col·lapsi.
- Obrir el carril de servei a tot tipus de trànsit obliga a disposar d'un carril segregat per a les bicicletes.
- La creació d'un carril segregat per a les bicicletes, addicional al carril de servei, acaba tenint efectes negatius sobre el conjunt de la reforma:
  - L'espai destinat a la parada de Bus, tot i que es més ampli que a la secció general sembla insuficient. A més, pot haver conflicte entre els vianants que volen accedir-hi i els vehicles i bicicletes que circularien per la calçada lateral.
  - L'amplada del refugi i dels passos de vianants és molt reduïda.
  - L'operativitat de les funcions de càrrega i descàrrega als parterres no queda garantida per la fricció amb el carril de servei i el reduït espai entre arbres.
  - La solució de localitzar l'aparcament entres els arbres és poc estètica i fa disminuir l'espai de vorera útil.

És a dir, per intentar donar satisfacció a tots els modes de transport s'acaba amb una solució insatisfactòria per a tothom.

RACC. *El RACC davant de la proposta de reforma de la Diagonal: 3 dubtes i una proposta*. Barcelona, 20 d'abril de 2010

b) Viabilitat de les opcions proposades?

Opció A (amb tramvia)

1. Encaix de les andanes del tramvia? Creuament dels passatgers des de andana?
2. Una calçada d'ús mixt amb capacitat limitada pel bus?
3. Carril d'accés, no de circulació
4. Aparcament de motos?

Opció B (amb tramvia)

1. Convivència deficient carril bici-tramvia
2. Dificultats de gestió en cas d'avaria del tramvia
3. A la pràctica, un carril per sentit per al vehicle privat
4. En cas de posar bus, la càrrega/descàrrega es torna molt conflictiva

c) S'han avaluat totes les opcions?

A. Túnel sota la Diagonal

	S'ha valorat suficient una opció que de bon segur s'haurà de fer? Totes les grans artèries de Barcelona excepte la Diagonal, disposen de túnels de transport públic.
Col·legi d'Enginyers de Camins a Catalunya	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** A la Diagonal cal fer? Jornada multitudinària al Col·legi amb el títol: La Diagonal a debat, visió política, visió tècnica, quins són els possibles models de canvi?
Col·legi Oficial d'Agents comercials de Barcelona	**J. Subirana. "Crida a favor del consens". Público, 18/05/2010** **ENRIC ENRECH, president del Col·legi Oficial d'Agents comercials de Barcelona** "La Diagonal s'ha de reformar. Ara és una autopista amb voreres molt petites. Els ciutadans van optar per l'opció C, però més aviat van votar pocs. La reforma que es faci ha de tenir en compte totes les parts, des de polítics i el món del comerç als que van en bicicleta o a peu. Ara bé, nosaltres defensem una Diagonal amb més punts de càrrega i descàrrega i que es potenciï el comerç. El que no faria són més consultes. Només les faria si no costessin gaires diners i amb unes propostes molt clares".
Associació Diagonal Barcelona	**J. Palmer. "La Diagonal, un tramvia «interruptus»". Nació digital, 26/10/2015** De l'altra banda, l'oposició a la unió tramviària l'encapçalen associacions de comerciants, en especial Diagonal Barcelona, impulsora de la recent reforma de l'avinguda que ha convertit les voreres entre el Passeig de Gràcia i la plaça de Francesc Macià en un ampli bulevard, i que en tot cas defensa la connexió per mitjà d'autobusos elèctrics o amb un traçat alternatiu. […] En contra de la connexió, els arguments de Diagonal Barcelona passen per defensar el "no al tramvia", pels problemes de "mobilitat i d'efecte barrera que generarien", segons explica a aquest mitjà la presidenta de l'associació, Marta Canut, que assegura que el paper del tramvia ha de ser el de "llançadora cap a la ciutat" i que reforça la seva opinió recordant que en la consulta del 2010, "Barcelona ja va dir no al tramvia".

	[…] Tant és així que actualment l'avinguda compta amb una reforma finalitzada entre el passeig de Gràcia i la plaça de Francesc Macià que respon al projecte fet pels comerciants, tal i com defensa Canut, ja que actualment es compta amb "una bona infraestructura, amb voreres amples i bona connexió". […] En canvi, per als contraris al tramvia, un mal menor seria un traçat alternatiu, o bé "pel carrer Provença, que permetria connectar la Pedrera i la Sagrada Família", o bé per "la Gran Via". En tot cas, amb la intenció de minimitzar l'afectació a la Diagonal amb l'objectiu declarat de recuperar l'avinguda "com el carrer per excel·lència".
Confederació de Comerç de Catalunya	***Elpunt.cat*, 16/05/10. "El tramvia no és per a la Diagonal ni per a Barcelona"** "Secretari general de la Confederació de Comerç de Catalunya (CCC) des del 1985, Miquel Àngel Fraile parla sempre sense embuts. I a l'hora d'opinar de la reforma de la Diagonal, també. L'entitat que presideix aplega 90.000 comerciants de tot Catalunya, i en el cas de Barcelona, 25.000 dels 36.000 existents –Com veu l'impuls de reforma de la Diagonal? –«La reforma de la Diagonal s'hauria pogut plantejar pel carrer Aragó, per la Gran Via, per la Meridiana, pel Paral·lel o pel passeig de Colom. És veritat que Barcelona podria millorar encara molts aspectes de les seves vies ciutadanes. Però, en la situació actual que tenim, creiem que no és una obra prioritària. Això no vol dir que estiguem satisfets amb l'actual Diagonal, però per als diners que s'estan invertint tant a la consulta com a la possible obra hi ha d'altres prioritats»". --- ***La Vanguardia*, 17/05/10. "Alivio frente a decepción"** "La aplastante victoria de la opción C, y sus consecuencias para el futuro de la Diagonal, son percibidos de modo bien distinto por comerciantes, arquitectos e ingenieros, y expertos en movilidad. Unos se sienten aliviados, y otros decepcionados. Todos tenían posturas definidas previas a la consulta. MIGUEL ÁNGEL FRAILE. Secretario general de la Confederació de Comerç de Catalunya

	«El resultado prueba que la propuesta del Ayuntamiento no era la más acertada, ni en el método ni en los proyectos. La Diagonal es mejorable, igual que otras grandes calles. El proceso de consulta se ha vuelto en contra del alcalde, y es lamentable porque se ha perdido tiempo y dinero. El ciudadano ha sido más realista. El comercio siempre ha pedido que se ampliaran aceras sin reducir la circulación, y sin tranvía. Querríamos una Diagonal como el paseo de Gràcia»". --- ***El País*, 17/05/10. "Con la Diagonal hemos perdido una batalla, pero no la guerra"** "No es el momento de reformar la Diagonal, pero habrá que hacerlo dentro de poco tiempo y de una manera más transparente. Eso es, en resumen, lo que piensan las asociaciones de vecinos, los comerciantes y las organizaciones que se preocupan por la movilidad, a propósito del resultado de la consulta sobre el cambio en la avenida. Miguel Ángel Fraile, presidente de la Confederación de Comercio de Cataluña, calificó el resultado de la consulta de «lógico» y consideró que las propuestas y el proceso estaban mal configurados. Fraile ratificó que los comerciantes creen que el mejor modelo es uno similar al del paseo de Gràcia." --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Miquel Àngel Fraile, secretari general. Nosaltres volem que hi hagi els carrils suficients: com a mínim n'hi ha d'haver dos de circulació de vehicles en cada sentit, més el transport públic i el tramvia. Creiem que hi ha prou espai perquè es puguin compatibilitzar aquestes necessitats. No estaríem d'acord a reduir el carril de vehicle privat a un per direcció perquè aleshores seria pràcticament matar aquesta via.
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona (2010)	***Posicionament del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona en relació al projecte de reforma de la Diagonal*. Abril 2010** • S'ha de prioritzar el desplaçament peatonal davant el transport públic i el transport privat. • És necessari eixamplar les dues voreres que toquen façana i convertir-les

	en passeig. • S'ha de garantir, com a mínim, dos carrils de circulació de vehicles en cada sentit. • El transport privat ha de tenir fàcil accés als aparcaments públics i privats de la zona i als dels carrers adjacents. • El transport públic s'ha de traslladar al centre del vial, ubicant a continuació el transport privat de cotxes, motos i bicicletes, segregant les bicicletes dels vianants. • S'ha d'afavorir tant el passeig longitudinal per la Diagonal com la interrelació entre les dues voreres, mitjançant una regulació de la freqüència semafòrica adequada. S'ha de millorar els passos de vianants. • El projecte ha de resoldre tota la problemàtica relativa a la càrrega / descàrrega dels diferents establiments comercials i de serveis, evitant sobredimensionar aquesta funció.
MIQUEL LAHOZ CASARRAMONA, Estudiant d'Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Projecte bàsic de reforma de l'Avinguda Diagonal entre Plaça Francesc Macià i Plaça Glòries. Connexió de la xarxa tramviària: Trambaix i Trambesòs*, UPC, juny de 2015** "Així, un dels principals objectius de tota proposta de reforma de l'avinguda ha estat –i ha de continuar sent– plantejar el disseny de la nova Diagonal des de la perspectiva del vianant, amb un major protagonisme en el repartiment de l'espai viari". "Una xarxa de tramvies en plataforma reservada permetria l'establiment d'efectes estructurants de la trama urbana, la producció d'espais públics de qualitat i facilitaria el canvi modal".
XAVIER LÓPEZ MAS, Estudiant d'Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Perllongament del Trambaix des de la plaça de Francesc Macià fins a la Plaça d'Espanya*, UPC, gener de 2014** "Una de les garanties d'èxit del tramvia és la seva imatge. El tramvia no ha de ser una Font d'alteracions dels usos actuals dels carrers, però no s'ha d'amagar. D'acord amb les funcions i el caràcter dels carrers i de les ciutats que travessa el tramvia ha de constituir un fil conductor i tenir identitat pròpia i vertebradora d'uns eixos vials en completa transformació".
MACARENA TARAVILLA, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Prognosi dels impactes socials i urbanístics de la "unió del Trambesòs i Trambaix"*, UPC, abril de 2010** "Una xarxa de tramvies amb carril exclusiu, permetria l'establiment d'efectes estructurants de la trama urbana, la producció d'espais públics de qualitat, i el canvi modal. Les experiències del Baix Llobregat i el Besòs demostren que tot i les reticències inicials, actualment la població està

	molt satisfeta amb el tramvia i grau d'adaptació d'usuaris, vianants i trànsit privat és total".
HELENA ANDRÉS HILARIÓN, Estudiant de Màster d'Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Criterios de trazado para la inserción urbana del tranvía*, UPC, juny de 2010** "El trazado no se hace, sino que queda supeditado a la insercion urbana de la linea. En primer lugar, la linea debe satisfacer las necesidades de movilidad existentes que se traducen en los usos de la via. Una herramienta muy util a la hora de evaluar la idoneidad de un determinado corredor es la seccion tipo. En ella se plasman la geometria y los usos de la via. En lo que concierne a la geometria, las principales limitaciones son la anchura y la pendiente de las calles, y los radios de giro impuestos al tranvia."

4.2 Mobilitat i demanda

ACTORS	ARGUMENTS
SALVADOR RUEDA, director Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Salvador Rueda, director Agència Ecologia Urbana BCN. La rapidesa ha de ser la màxima possible, tot i que limitada, perquè el tramvia té més un efecte de connexió que no pas de transport ràpid, perquè el flux de mar a muntanya és molt més potent que el de la Diagonal. En transport públic, parlem de més de 300.000 viatgers que creuen la Diagonal, quan el tramvia escassament arribarà als 70.000 o 80.000. Per tant, qui ha d'acomodar-se a les velocitats? El que porti menys viatgers. La Diagonal, en una estructura ortogonal com la de la nostra ciutat a la part de la qual parlem, no deixa de ser un element de fricció. La primera cosa que s'ha de discutir és el model de mobilitat i, en aquest cas, el tramvia és una peça molt important que hauria d'entrar en l'engranatge per tal que totes les peces no grinyolin. Pregunta 3: *El cotxe perd importància a Barcelona, ja que només el 15 % dels desplaçaments privats a l'interior de la ciutat es fan amb cotxe particular. L'Ajuntament de Barcelona aposta per «fer de la Diagonal un passeig» i reduir l'espai destinat al vehicle privat. Quina opinió li mereix aquesta iniciativa? S'han d'eliminar carrils destinats al vehicle privat a favor de les bicicletes, els vianants i el transport públic?* La solució és un nou model de mobilitat basat en: 1) supermançanes per al

	vehicle privat i el transport col·lectiu de superfície; 2) el desenvolupament del PDI, inclòs el pas del tramvia per la Diagonal; 3) la implantació d'una xarxa ortogonal d'autobusos que substitueixi l'actual xarxa radial; 4) la construcció d'una xarxa de carrils bicicleta que atengui de manera contínua tots i cadascun dels teixits urbans de Barcelona; 5) el redisseny dels interiors de les supermançanes per als vianants, de manera que es pugui anar d'una punta a l'altra de Barcelona sense sorolls, sense contaminació, reduint les probabilitats d'accident, etc. Cal dir que sense una transformació profunda del transport col·lectiu (ampliació i remodelació de la xarxa d'autobusos) no és possible acollir el més de mig milió de cotxes que hem de reduir. En el cas de la Diagonal, la solució per als vehicles que hi circulen o la travessen és, sens dubte, la proposta de xarxa bàsica ortogonal conformada en supermançanes. En una malla d'aquest tipus, les diagonals constitueixen més un problema que no pas una solució.
BERNARDO DE SOLÁ, arquitecte. Membre de l'Oficina Tècnica de la Diagonal	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Pregunta 2: *Què opina sobre la possibilitat d'enllaçar a través d'un tramvia la plaça de Francesc Macià amb la plaça de les Glòries, i unir així el Trambaix amb el Trambesòs? Per on hauria de circular?* Els estudis de demanda per al tramvia permeten pensar que si s'uneixen les dues línies actuals hi haurà un fort increment d'usuaris. Hem estat destil·lant les possibles solucions després del procés de participació ciutadana, i hem rebut aportacions substancials dels ens gestors i de les persones que treballen amb el transport, la mobilitat, els vianants, els ciclistes, etc. El tramvia hauria de circular per l'eix de la Diagonal, és a dir, les persones només haurien de creuar transversalment el sistema del passadís de transport especialitzat una sola vegada, que és la solució d'acoblar el transport en ambdues direccions.
TRAM	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** De fet, les xifres presentades pel director adjunt de Tram, Joan Carsi, van avalar aquesta teoria, i és que justament els 3,8 quilòmetres de línia que faltarien per fer són els que registrarien una demanda més elevada, tot duplicant el volum de viatgers a 50 milions l'any.

MCRIT SL. **(Encàrrec de TRAM)**	***INFORME D'AVALUACIÓ CONNEXIÓ DE LES XARXES DE TRAMVIA DE BARCELONA. Avaluació de rendibilitat socioeconòmica de la connexió de les xarxes de tramvia de Barcelona per la Diagonal. Juliol 2011*** En l'actual context de crisi econòmica aquests escenaris i els estudis de demanda que els suporten han de considerar-se excessivament optimistes en relació tant al creixement de la demanda de mobilitat com a la capacitat d'inversió pública i privada en infraestructures. D'una banda, el descens de la demanda prevista donaria menys rendibilitat al projecte; però d'altra banda, un escenari amb menor grau d'execució del PDI, i per tant menys infraestructures competidores, portaria un augment de la demanda. Aquests dos factors podrien arribar a compensar-se, però no és possible confirmar-ho sense l'aplicació de models de demanda. La previsió de demanda no considera el reajust de la resta de flotes de transport públic (especialment la d'autobús). La coordinació de l'autobús i el tramvia podria tenir un efecte sensible sobre la demanda del segon. Els escenaris no consideren tampoc la implantació de serveis de bus exprés (Retbus o altres modes d'explotació de bus exprés al corredor de la Diagonal). Tampoc no consideren impactes diferents derivats del procés d'incorporació de tecnologies d'informació i comunicació en la gestió optimitzada del trànsit en temps real, o la progressiva incorporació de vehicles híbrids i elèctrics, més petits i lleugers, en la ciutat, que a mig termini podria ser molt important. […] El nombre d'usuaris del tramvia també dependrà de la implementació de mesures restrictives de l'ús de l'automòbil. Es pot afirmar que globalment hi haurà un període en el qual la demanda total de transport públic estarà per sota de les previsions del PMU. Si aquest període és més llarg que la fase de construcció del tramvia, aquesta situació tindria un efecte negatiu sobre les previsions de passatgers del nou tram fetes abans de la crisi. […]D'acord amb aquest estudi, la demanda del tramvia prové principalment d'usuaris del propi transport públic, i es composa d'antics usuaris del Trambaix i del Trambesòs, que utilitzaran el tramvia en major mesura, i d'altres usuaris de l'autobús o del metro que ara passaran a utilitzar el tramvia. L'estudi de demanda facilita el percentatge d'usuaris captats de cada línia d'autobús afectada pel tramvia. Addicionalment, es considera que hi haurà un cert nombre d'usuaris captats del cotxe privat, que resulten més difícils de preveure amb certesa. Finalment, es considera

	que hi haurà nous usuaris de tramvia que en la situació anterior simplement no viatjaven o ho feien a peu: aquests usuaris constitueixen la demanda induïda. <u>Demanda del transport públic</u> Les dades de demanda emprades en aquesta avaluació provenen de l'estudi de 2009 comentat pels escenaris de projecte i de referència adoptades en aquesta avaluació. • Per l'escenari de projecte –que correspon a l'escenari de total desenvolupament del PDI i que propociona la menor demanda de tots els escenaris considerats per l'estudi de demanda- la xarxa unida de tramvia tindria 48 milions d'usuaris anuals el 2018, any d'entrada en servei de l'enllaç del Trambaix i el Trambesòs, suposant més de 170.000 viatges en dia feiner. Aquesta demanda és un 66% superior a la demanda que tindrien conjuntament aquest mateix any les dues xarxes de tramvia operant desconnectades. • El creixement de la demanda seria de l'1,5% els primers 10 anys, i després creixeria un 0,5% menys per cada dècada transcorreguda (1,5% entre 2018-2028; 1,0% entre 2028-2038; 0,5% entre 2038-2048). • El major volum de la demanda de la xarxa de tramvia es concentraria sobre el tram central de la Diagonal, amb càrregues de fins a 5.000 usuaris/hora i sentit en un dia tipus a l'altura del Passeig de Gràcia. • El gràfic de càrrega de la xarxa de tramvia el 2018 mostra que la major part de la demanda d'aquesta xarxa es donarà en el tram central de la Diagonal, especialment entre la Plaça de les Glòries i la Zona Universitària. En concret, el punt on es dóna més càrrega en hora punta a la xarxa és el tram entre el passeig de Sant Joan i el passeig de Gràcia (5.200 viatgers/hora i sentit). Aquesta demanda es pot servir adequadament amb les freqüències de pas previstes en el projecte (12' en hora punta per cada línia, amb combois dobles en el 50% de les expedicions), que incrementaran les inicialment previstes prèviament a l'estudi de demanda. […] <u>La demanda captada</u> La demanda captada del vehicle privat es pot estimar utilitzant el criteri adoptat en estudis de l'ATM, basat en corbes "estalvi de temps – demanda captada". D'acord amb aquest criteri, per una millora del temps de viatge del transport públic estimada en 3 minuts i 25 segons la demanda captada del vehicle privat aportaria entre un 1,5% i un 4,5% de demanda addicional a l'estimada provinent del transport públic.

	La demanda induïda Per la unió de xarxes, la quota d'inducció ha estat considerada en un 10%. Aquest és el mateix valor que considerava el projecte del Trambesòs (SENER, 2001) que l'experiència ha confirmat posteriorment a l'alça, amb quotes d'inducció del 38% pel Trambesòs, i també pel Trambaix. Amb tot, la demanda induïda tendeix a ser més gran quan existeix una demanda latent de mobilitat no satisfeta que la nova infraestructura facilita. Al tram central de l'avinguda Diagonal, els potencials viatgers tenen ja en l'actualitat un ampli ventall de possibilitats per a desplaçar-se, per això cal esperar quotes d'inducció substancialment més baixes que quan es posaren en servei el Trambaix i el Trambesòs, actuacions que obriren nous corredors de transport públic.
JOAN TORRES, president de FGC	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** [Debat] si Barcelona ha de tenir una nova lògica de transport públic amb una xarxa de tramvies, i si dins d'aquesta xarxa de tramvies s'ha d'incorporar la unió de les dues línies existents a la perifèria. El fet d'unir uns tramvies s'ha considerat la causa del problema, quan jo crec que n'és un efecte. Pot ser un resultat del projecte si les condicions de mobilitat i de demanda i l'oferta rígida que representa el tramvia ho admeten dins del sistema general. Però aquest debat ha quedat esbiaixat pel fet d'haver plantejat principalment tramvia sí o tramvia no.
ICV	**"Els grups municipals opinen". *Barcelona*. Octubre 2008.** L'Ajuntament ha anunciat fa unes setmanes la decisió de connectar les dues línies de tramvia en superfície per l'avinguda Diagonal, que serà reformada integralment per convertir-se en un passeig ciutadà, amb més espai per als vianants, per al transport públic i les bicicletes. Aquest serà un dels grans projectes de ciutat per a aquest mandat, tal com plantejava la nostra formació entre els seus compromisos electorals i tal com, conseqüentment, vam situar entre les nostres aportacions prioritàries a la signatura de l'acord de govern municipal. Novament, es fa evident l'empremta d'ICV-EUiA en aquest govern. La connexió dels dos tramvies prospera ara, després d'anys de reclamar-lo en solitari, tant públicament com en el si del Consistori, fins a vèncer reticències històriques dels qui es mostraven recelosos a impulsar un projecte que suposa un canvi conceptual en el model de mobilitat que

	volem per a la nostra ciutat. No es tracta només de la connexió dels tramvies, que multiplicaran en poc temps el seu nombre d'usuaris i contribuiran a resoldre el dèficit de connectivitat de Barcelona amb la seva àrea metropolitana. Es tracta, sobretot, de fer una aposta decidida, valenta, per l'enfortiment del transport públic en detriment del privat. Aquest és el model de ciutat pel qual treballem. Hem de reduir l'espai pels cotxes i guanyar-lo per a l'ús ciutadà. Per això considerem un triomf haver assolit un acord per impulsar una reforma a fons de la Diagonal que suposarà una reducció dràstica del trànsit i multiplicarà l'espai disponible per a la gent.
VICENTE GUALLART, arquitecte en cap de l' Ajuntament en l'època Trias	**N. Martínez. "La unió del tramvia, l'etern debat "inevitable"". Ara, 19/10/2015** A l'altra banda de la trinxera se situa Vicente Guallart, arquitecte en cap de l'Ajuntament durant el govern de Trias, que considera que connectar el tramvia per la Diagonal "és un error de la mida del tortell de Glòries". Creu que es tracta d'un projecte "fora de temps" i que ja ha quedat "vell abans d'inaugurar-se". "Els tramvies són tecnologies obsoletes del segle XIX. Seria lamentable que s'implantés en una ciutat avançada com és Barcelona", expressa.
JOSEP PARCERISA (ETSAB)	**N. Martínez. "La unió del tramvia, l'etern debat "inevitable"". Ara, 19/10/2015** Per la seva banda, Parcerissa reivindica com a prova un autobús que vagi d'una punta a l'altra de la Diagonal per veure si funciona la connexió de l'avinguda i per tenir les estadístiques d'ús. "És una mesura que s'hauria d'implantar de manera urgent", conclou.
FAVB	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Josep Lluís Franco, president AVV de l' Esquerra de l'Eixample: El punt de partida d'aquesta transformació és el tramvia i des del principi vam apostar per la seva recuperació com a mitjà de transport per les seves característiques de sostenibilitat, perquè el trobem ecològic, no contribueix a la contaminació ni acústica ni atmosfèrica i s'ha demostrat que és un mitjà eficaç. Si s'arribessin a connectar els dos eixos de tramvia, el Trambesòs i el Trambaix, seria realment una bona cosa en si mateixa. [Això] implica canviar tot el model de mobilitat a escala de ciutat.

	Si s'haguessin de desviar d'alguna manera 75.000 vehicles cada dia, només podria fer-se a través de l'Eixample: no hi ha altres artèries sinó unes quantes vies comptades i ja congestionades. [Per tant] implica que ens plantegem un pla molt ambiciós de promoció del transport públic per a tota la ciutat. --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Jordi Giró, vicepresident FAVB. Parla com a Diagonal per a Tothom: Hem de facilitar la mobilitat no motoritzada de tothom. Per això cal, més que reduir, equilibrar les diverses mobilitats, perquè anar a peu també és una forma de mobilitat. Ordenar aquesta mobilitat és important. Si fem transport públic i volem eficiència, haurem de replantejar alguns tipus de cruïlles i algunes prioritats de semàfors. Hem de donar més prioritat al transport públic. Un pas cap a la ciutadania perquè hi havia la reivindicació de reformar la Diagonal i d'unir els dos tramvies. En els últims anys s'ha demostrat que el tramvia és el sistema de viatge que ha crescut més, de més qualitat, puntualitat i freqüència
OLE THORSON, enginyer de camins i expert en mobilitat	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** "El debat se centra massa en les possibles solucions tècniques i mecàniques i oblida què és el que passa després amb el ciutadà que es mou". --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** En el debat sobre el tramvia, que ja es va iniciar ara fa vint anys, es deia que el millor era començar-lo a implementar en el tram de la Diagonal perquè és una de les parts de la xarxa de superfície d'autobusos que té més passatgers. Hi ha una demanda de tota una sèrie de pols d'atracció al llarg de l'eix Diagonal amb part de l'Eixample que cal atendre. Es pot fer parcialment amb autobusos ortogonals al nivell de l'Eixample si s'elimina part de la

	prioritat per als vehicles privats als semàfors de la Diagonal. És un procés una mica complicat, però cal tenir en compte que una part de la Diagonal toca amb Gràcia i que, des de Gràcia cap amunt, no hi ha lloc per ubicar-hi el transport públic. Hi ha una part de la Diagonal amb una demanda més gran per traslladar-se al llarg d'aquest eix de la ciutat, que es pot solucionar de moltes maneres diferents. Es podria implementar una xarxa d'autobusos més atapeïda que voregi Gràcia, però aleshores hauríem de disposar d'autobusos cada minut en un tram específic. També es podrien unir els dos tramvies per oferir, així, la capacitat necessària en aquest eix central de Barcelona, però, a més, sense aquests autobusos dièsel que no agraden a ningú. En aquest punt convergeixen interessos d'índole molt diferent, però crec que a la ciutat de Barcelona, amb la demanda que té, l'opció del tramvia es justifica molt clarament des del punt de vista tècnic i de mobilitat.
PTP	***Informe sobre la millora del transport públic associada a la connexió dels tramvies per la Diagonal. Actualització i recopilatori dels estudis i informacions generades per la PTP entre 2005 i 2015*. Novembre de 2015** <u>LA DEMANDA. Els autobusos –tot i que articulats- només poden respondre a la forta demanda sacrificant la velocitat comercial.</u> La connexió al llarg de la Diagonal genera un fort increment d'efecte xarxa, ja que reposiciona les xarxes de tramvia actuals –més ràpids que els sistemes de bus- amb tota la xarxa de Metro i FGC Vallès. El Trambesòs, actualment infrautilitzat, seria la xarxa que tindria un increment percentual més alt de passatgers, millorant la quota de transport públic dels barris de Sant Martí i Poblenou i millorant radicalment l'accessibilitat ferroviària de Glòries i 22@. Segons els estudis realitzats per l'Autoritat del Transport Metropolità, el tramvia interconnectat captaria entre 117.000 passatgers (PDI) i 80.000 passatgers (premsa) addicionals si s'enllacen les dues xarxes per la Diagonal. És a dir, la connexió dels tramvies com a mínim doblarà la demanda actual del Trambaix i Trambesòs. Els estudis oficials durant la campanya de consulta sobre la Diagonal xifren entre 87.000 i 95.000 els viatgers diaris que passarien pel tram més carregat de la Diagonal, entre Balmes i Pg. De Gràcia, que traslladat a demanda d'hora punta (amb un factor d'hora punta d'aproximadament el 10% de la diària) i un repartiment equitatiu entre els dos sentits suposa

	una càrrega de 4.750 i 4.350 viatgers per hora i sentit. Aquestes demandes són impossible de transportar únicament en autobusos, ni que fossin tots biarticulats, sense renunciar a incrementar la velocitat comercial. Són raonables demandes tan elevades a la Diagonal? • És l'avinguda més llarga de Barcelona, que alberga dues zones universitàries als seus extrems (Zona Universitària i Fòrum), cinc centres comercials (El Corte Inglés de Ma. Cristina, Pedralbes-l'Illa, El Corte Inglés de F.Macià, Glòries i Diagonal Mar), importants nuclis d'oficines a tot el recorregut i zones residencials denses al tram central. • Té nou parades de metro però no disposa de cap transport ferroviari continu que la recorri, com sí passa amb la resta d'eixos transcendentals del pla d'Eixample de Cerdà: - La Gran Via compta amb túnels ferroviaris a tota la seva llargària (L8 d'FGC entre la plaça d'Europa i Espanya, L1 de TMB entre Espanya i Universitat, L2 de TMB entre Universitat i Monumental i T5 de TRAM entre Glòries i Besòs. - La Meridiana compta amb serveis ferroviaris pràcticament a tota la seva llargària: L1 i Rodalies entre Fabra i Puig, Clot-Aragó i Glòries, i T4 de TRAM entre Glòries i Wellington. • És la principal entrada d'autobusos interurbans de Barcelona i una de les principals entrades de vehicle privat a la ciutat via B-23. • És una via de pas obligada per al moviment motoritzat (privat i públic) per salvar la discontinuïtat viària de la trama Eixample que suposa el casc antic del barri de Gràcia. • Els sistemes de metro L3 i L4 que serveixen els extrems oest i est de l'avinguda Diagonal no sempre ofereixen connexions ràpides per raons de recorregut o manca d'intermodalitat. • El tramvia de la Diagonal respon a cinc tipus de demanda: - Per l'efecte xarxa, que optimitzarà molts recorreguts de metro, aconseguint estalvis de recorregut que actualment prenen molt de temps i distància - Per la millora de la rapidesa d'un servei de bus col·lapsat a efectes de capacitat i velocitat comercial, que captarà també viatges procedents del vehicle privat. - Per ajudar a completar la nova xarxa de bus, en cobrir-se el trajecte Verdaguer – Glòries, actualment desprovist de qualsevol transport públic longitudinal - Per la demanda induïda que suposarà la millora de l'accessibilitat del conjunt de destinacions dins la Diagonal - Viatges que actualment es fan a peu o en bicicleta per falta d'alternatives motoritzades competitives.

FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010

Ricard Riol. La Diagonal és una via obsoleta pel que fa a pràcticament totes les seves funcions urbanes: la poca qualitat del seu espai públic ni tan sols compensa la mobilitat de les persones: és una via col·lapsada, té un dels carrils bus més lents de la ciutat, la bicicleta i el vianant competeixen per un escassíssim espai i les voreres són inadequades per al comerç i el lleure. La disposició d'una triple calçada, amb una de central i dues de laterals, així com el seu biaix respecte de la xarxa ortogonal, encara compliquen més la seva relació de mobilitat amb la resta de la ciutat.

Pregunta 2: *Què opina sobre la possibilitat d'enllaçar a través d'un tramvia la plaça de Francesc Macià amb la plaça de les Glòries, i unir així el Trambaix amb el Trambesòs? Per on hauria de circular?*
La premissa de la Plataforma Diagonal per a Tothom és que el transport de superfície es reorganitzi de forma coordinada dins i fora de la gran avinguda per absorbir, i no desviar, el gruix del trànsit privat de la Diagonal.

L'aposta més important ha de ser, a més del tramvia per la Diagonal, la d'una xarxa d'autobusos prou atractiva que aconsegueixi captar la demanda a l'origen, que sovint es troba fora de la Diagonal. Només amb un transbordament hauria de ser possible donar resposta competitiva en transport públic als trajectes que avui col·lapsen la Diagonal amb vehicle privat. Per fer-ho cal treballar, a més de l'efecte xarxa, una bona freqüència de pas pel tramvia i pel bus, així com uns bons intercanviadors.

El paper dels diversos sistemes que componen la xarxa és especialitzat: d'una banda, el tramvia donarà una gran capacitat a la Diagonal (equivalent a vuit carrils de cotxe privat) i, d'altra banda, el bus protegit captarà la demanda en origen a partir de diverses línies coordinades amb el tramvia.

Aconseguir un transport públic potent, també en superfície, implica tenir un tramvia i una xarxa d'autobusos adaptats a la gran demanda de transport de dins i fora de la Diagonal.

Diagonal per a Tothom	***Decàleg en suport a la Reforma de l'Avinguda Diagonal*. Plataforma Diagonal per a Tothom. Març de 2010** Mig milió de desplaçaments a peu s'han de fer diàriament travessant, amb riscos, la Diagonal. Només un 8% del trànsit que entra per la Diagonal (Zona Universitària) realitza el recorregut fins a més enllà de Pau Claris. Aquesta mobilitat, per ser de curta durada, és més fàcilment transferible cap al transport públic i la mobilitat no motoritzada. Amb una ocupació de carrer similar al carril bus i gràcies al guiatge ferroviari, el tramvia assoleix la capacitat de transportar fins a 16.000 persones en ambdós sentits sense minva de rapidesa. Aquest flux és equivalent al que ofereixen vuit carrils de vehicles privats en congestió, però sense cap contaminació i estalviant molta energia!
RACC	**RACC. *El RACC davant de la proposta de reforma de la Diagonal: 3 dubtes i una proposta*. Barcelona, 20 d'abril de 2010** <u>La reforma de la Diagonal és necessària</u> Reformar la Diagonal, o al menys certs trams de la mateixa, és necessari per a fer front als problemes que aquesta via presenta des de fa temps, en especial de convivència entre els diferents modes de transport: Oferta de mobilitat i espai públic precari: • Voreres insuficients • Manca d'espai en tercianes • Autobús urbà autocongestionat (Velocitat comercial 7-8km/h) • Conflictes de comportament entre modes: • Invasió reiterada d'un espai reservat per altres modes • Conflictes de convivència • Accidentalitat • Contaminació ambiental i acústica [...] Aspectes clau: A. En l'horitzó del 2018, l'Ajuntament preveu que la mobilitat del vehicle privat haurà augmentat a la ciutat un 16%, malgrat les actuacions que es duguin a terme. B. L'èxit de la reforma depèn a l'hora d'un conjunt d'actuacions i d'hipòtesis de canvis d'hàbits de mobilitat, el resultat conjunt dels quals és força incert. C. L'espai disponible a la Diagonal és escàs. Caldran renúncies de tots els implicats per aconseguir mínims acceptables per a tothom. D. La reforma reclama un replantejament de la mobilitat de la ciutat.

	[...] 3 Dubtes: a) Quina és l'afectació de la mobilitat? a.1. Impacte sobre l'Eixample Supòsits: 1. Segons l'Aj. de BCN, la tranferència de mobilitat privada a l'Eixample incrementarà un 20% el seu trànsit (segons tram i hora del dia). 2. Segons l'Aj. de BCN, aquest increment es pot absorbir aconseguint més fluïdesa viària mitjançant: 2.1. L'ampliació del temps de verd dels semàfors per als vehicles 2.2. Augment de capacitat amb més carrils de circulació Resultats esperables: 1. Més trànsit i velocitat de circulació mitjana més alta 2. Menys temps per als vianants per a creuar els carrers 3. Menys aparcament local a.2. Incert impacte sobre punts neuràlgics de la xarxa
Col·legi d'Enginyers de Camins a Catalunya	**Comunicat: *Actuacions urgents en l'àmbit de les infraestructures del transport a Catalunya segons el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports*. Barcelona, a 11 d'abril de 2013** Barcelona, a 11 d'abril de 2013. La Comissió de Transports del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports (CECCP) ha exposat aquest matí en una trobada amb mitjans informatius trencar amb la paràlisi inversora en infraestructures dels darrers anys i resoldre els colls d'ampolla. Les línies d'acció a emprendre, segons la Comissió, s'han de centrar tant en l'execució d'infraestructures com en la millora de la seva gestió, amb inversions raonables i tenint en compte criteris d'eficiència i rendibilitat social, econòmica i ambiental. La proposta del CECCP és, doncs, un pla d'actuació integral per impulsar iniciatives estratègiques per reactivar l'economia catalana i el progrés social i atreure inversions al país [...] 5- Millora de la mobilitat a Barcelona. b. Resolució del tram central del tramvia a Barcelona, de Plaça de les Glòries a Francesc Macià: davant les pressions per accelerar la reforma d'aquesta via, hi ha el risc que es prengui una solució d'urgència poc eficient. Cal una actuació tècnica d'enllaç de les línies existents de tramvia per la Diagonal que resolgui alhora els problemes de mobilitat i urbanisme. ---

	Debat celebrat el 16 d'octubre de 2013 en una col·laboració entre la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT) i la Comissió d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Col.legi de Camins, Canals i Ports. b. Resolució del tram central del tramvia a Barcelona, de Plaça de les Glòries a Francesc Macià: davant les pressions per accelerar la reforma d'aquesta via, hi ha el risc que es prengui una solució d'urgència poc eficient. Cal una actuació tècnica d'enllaç de les línies existents de tramvia per la Diagonal que resolgui alhora els problemes de mobilitat i urbanisme. (text repetit) --- **"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** "El tramvia per la Diagonal faria que totes les línies de metro quedessin connectades amb les noves zones de creixement de la metròpolis com el Fòrum o el 22@", va ressaltar el president de la Comissió d'Ordenació del Territori i Urbanisme, Jordi Julià.
JOAN TINTORÉ **Enginyer de camins**	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** "M'ha agradat entendre la base tècnica de la reforma de la Diagonal. Se li hauria de donar més protagonisme al vianant".
JOSEP MANEL ALMUGUER **Responsable planificació de Sener**	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** "No entenc com els interessos polítics poden interferir en una qüestió tan important per a la mobilitat. S'ha començat pel final ja que el primer que s'hauria d'haver fet és definir quin és el transport públic que volem".

FRANCESC MAGRINYÀ **Prof. d'urbanisme UPC. Dr en urbanisme i enginyer de camins**	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** "La discussió sobre el futur de la Diagonal obre una qüestió cabdal per a la mobilitat de la ciutat i és quina serà la xarxa de transport públic en superfície dels pròxims anys".
Associació Diagonal Barcelona	**J. Palmer. "La Diagonal, un tramvia «interruptus»". Nació digital, 26/10/2015** En canvi, des del punt de vista de Canut, tot són inconvenients. Al parer de la presidenta de Diagonal Barcelona, avala la seva negativa no únicament el resultat de la consulta del 2010, sinó també la possibilitat que el tramvia "creï un mur, una barrera", afegit al fet que, al seu parer, "l'autobús va més ràpid". Per això defensa una solució a la connexió que passi per "l'autobús elèctric" ja que "té més capacitat que el convencional i és menys contaminant". Així mateix, Canut defensa que el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), també desaconsella la implementació del tramvia, una postura que el RACC havia defensat fa anys, per bé que actualment fonts d'aquesta entitat consultades per NacióDigital han indicat que ajornen un posicionament clar sobre la qüestió a l'espera que es coneguin els informes encarregats per l'Ajuntament.
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona (2010)	***Posicionament del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona en relació al projecte de reforma de la Diagonal*. Abril 2010** Caldria tenir una informació exhaustiva de la mobilitat i dels canvis circulatoris tant del període d'execució del projecte com a l'acabament del mateix.
MIQUEL LAHOZ CASARRAMONA, Estudiant d'Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Projecte bàsic de reforma de l'Avinguda Diagonal entre Plaça Francesc Macià i Plaça Glòries. Connexió de la xarxa tramviària: Trambaix i Trambesòs*, UPC, juny de 2015** "La reforma de l'Avinguda Diagonal, a més, ha d'afrontar el complex conjunt de papers que juga avui en dia aquesta via en l'esquema de mobilitat de Barcelona: accés a la ciutat des dels eixos viaris del cantó Llobregat, travessera urbana central històrica entre els eixos del Besòs i del

	Llobregat, via d'enllaç i distribució del trànsit per la trama viària de l'Eixample i by-pass de la xarxa local a la super-illa de Gràcia. La unió de les xarxes, doncs, no es pot considerar de manera aïllada, sinó que ha de formar part d'un conjunt de mesures necessàries per a la reordenació i reorganització de la xarxa de transport públic en superfície de la ciutat de Barcelona". "Pel que fa al transport públic col·lectiu, no existeix cap línia de metro que serveixi el corredor Diagonal, excepte per la línia 3 en un breu tram entre Maria Cristina i Zona Universitària. Les dues xarxes tramviàries, Trambaix i Trambesòs, són el mode de transport públic amb major capacitat del corredor, però actualment només en serveixen els extrems. En canvi, un gran nombre de línies d'autobús circulen per l'Avinguda Diagonal".
XAVIER LÓPEZ MAS, Estudiant d'Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Perllongament del Trambaix des de la plaça de Francesc Macià fins a la Plaça d'Espanya*, UPC, gener de 2014** "Les solucions que contemplen l'allargament de les línies de tramvia son les que més demanda generaran perquè enllaçarà el transport urbà amb els principals portes d'entrada i sortida de la ciutat, connectant-se amb els principals transports interurbans".
MACARENA TARAVILLA, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Prognosi dels impactes socials i urbanístics de la "unió del Trambesòs i Trambaix"*, UPC, abril de 2010** "Un dels factors que incideixen en la saturació de la mobilitat a la ciutat de Barcelona és l'estructura radial de la xarxa de transport públic, que congestiona el node, augmenta els temps de viatge i dificulta els desplaçaments entre un bon nombre de localitats del Baix Llobregat i el Barcelonès Nord. Aquest fet, explica que el mitjà de transport més utilitzat per als desplaçaments per qüestions de treball u oci sigui el vehicle privat". "Actualment el 35% dels usuaris del tramvia no eren usuaris de cap mode de transport públic abans de la seva introducció. Això, representa 30.000 nous usuaris diaris introduïts a la xarxa. I més de 24 milions de desplaçaments realitzats anualment amb tramvia. És a dir, el tramvia, ha aportat als habitants dels Baix Llobregat i el Barcelonès ,una alternativa efectiva al transport privat, mitjançant una línia clara i comprensible, alhora que ha incrementat la connectivitat dels municipis per on discorre i a donat servei ferroviari a municipis que no en tenien com Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern".

HELENA ANDRÉS HILARIÓN, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Criterios de trazado para la inserción urbana del tranvía*, UPC, juny de 2010** "Durante las últimas decadas la via publica se ha repartido fundamentalmente entre peatones y automoviles. Dada la creciente necesidad de transporte público y el creciente uso de la bicicleta, es necesario reequilibrar el espacio público para dar cabida a los diferentes usuarios, es decir, hace falta una transformacion de la movilidad urbana".

4.3 Trànsit i xarxa bus

ACTORS	ARGUMENTS
Mobilitat Ajuntament Barcelona	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** El director adjunt de mobilitat de Barcelona, Àngel López, va detallar que la nova xarxa de RetBus tindria 11 línies amb una freqüència de pas de tres minuts.
BERNARDO DE SOLÁ, arquitecte. Membre de l'Oficina Tècnica de la Diagonal	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** En l'actualitat, el tram que ens ocupa s'ha convertit en un veritable col·lector de trànsit amb una intensitat mitjana diària per sobre dels 40.000 vehicles en doble sentit, és a dir, més de 80.000. Es compon d'uns 45.000 vehicles privats; unes 16.000 motos; uns 11.000 vehicles comercials; uns 11.000 taxis i uns 2.300 autobusos. Aquests vehicles conviuen o malviuen a la Diagonal. A més, hi ha 14 línies d'autobusos i els busos turístics. Cada vegada més ha estat utilitzada com a drecera per al trànsit privat que desconeix que la malla ortogonal de l'Eixample permet absorbir aquesta mobilitat. La Diagonal no ha de ser un canal de pas de transport privat al llarg de la ciutat, sinó un espai públic, central i tranquil. Pregunta 3: *El cotxe perd importància a Barcelona, ja que només el 15 % dels desplaçaments privats a l'interior de la ciutat es fan amb cotxe particular. L'Ajuntament de Barcelona aposta per «fer de la Diagonal un*

	passeig» i reduir l'espai destinat al vehicle privat. Quina opinió li mereix aquesta iniciativa? S'han d'eliminar carrils destinats al vehicle privat a favor de les bicicletes, els vianants i el transport públic? L'avantatge que té Barcelona és que encara és possible l'optimització de la resta de la malla ortogonal. Això ens permet treballar per millorar les vies paral·leles i perpendiculars al mar i desactivar en certa manera aquest itinerari una mica viciat al llarg de la Diagonal. No més del 20 % dels 84.000 vehicles que entren a Barcelona per les universitats sobrepassa Francesc Macià. D'altra banda, la prioritat de pas atorgada a la malla ortogonal de l'Eixample és imprescindible en les fases semafòriques per garantir la fluïdesa del trànsit i penalitza fortament els recorreguts al llarg de la Diagonal. Quan es traslladen tots aquests factors a la resta de la malla de la ciutat i s'optimitza la continuïtat de la resta de la trama, es dóna més fluïdesa als sistemes ortogonals respecte a la fricció que produeix l'obliqua de la mateixa Diagonal contra l'ortogonal de l'Eixample. Per convertir la Diagonal en zona de vianants, convé optimitzar la trama de carrers de la matriu ortogonal per ampliar l'ample de banda de les horitzontals entre el mar i els barris de Gràcia i Galvany. És el cas dels carrers de Còrsega i Provença. En aquest moment, Provença és una via infrautilitzada i el carrer de Còrsega avui no té continuïtat travessant la Diagonal, quan en realitat són vies amb vocació de sortida del districte de Gràcia i voltants. També cal potenciar les entrades a Barcelona a través de la malla de l'Eixample, per exemple amb la connexió de l'avinguda Diagonal (zona universitària) amb l'avinguda de Sarrià i el carrer de Viladomat, que permet enllaçar amb el carrer de València en el sentit Besòs i en sentit contrari, la connexió dels carrers d'Aragó, Mallorca i Còrsega amb el carrer d'Urgell. Hi ha estudis de l'Àrea de Mobilitat que defineixen un eix de sortida del centre a través d'Urgell utilitzant la plaça de Francesc Macià en el sentit oest. També s'han de potenciar els sentits d'escapament de la ciutat cap a l'oest i les entrades des de l'oest a través dels carrers de Viladomat, Numància, del lateral de la mateixa Diagonal i de l'avinguda de Sarrià. Tot això constitueix un nou mapa de mobilitat de Barcelona que es complementa amb altres millores en la malla de connectivitat local. El projecte de la Diagonal consisteix en la recuperació d'un espai central existent molt deteriorat com a espai públic, fins i tot a escala metropolitana. I per aconseguir-ho, a banda d'aquesta optimització de la malla de l'Eixample, cal una bona oferta de transport públic al llarg de la

	Diagonal. És l'única manera de desactivar altres sistemes que viatgen actualment per la Diagonal, no només de transport privat, i també d'organitzar la malla d'autobusos que ara per ara transiten al llarg de la via. Nosaltres entenem que en certa manera es pot reduir una quota de busos convencionals que viatja en paral·lel al futurible eix de transport públic si consolidem el projecte de la Diagonal. El tema de les motos també és important i el tenim molt en compte perquè Barcelona és una ciutat on el parc de motos és gairebé el 30 % de la mobilitat general.
Pacte per la Mobilitat	**ACORDS DEL PACTE PER LA MOBILITAT SOBRE EL PROJECTE DIAGONAL** **Barcelona, 1 d'abril de 2009** Acord 6 El transport públic ha de ser prou atractiu per captar usuaris del vehicle privat i, per tant, a part de la nova oferta que suposarà el tramvia, cal adaptar l'oferta de la resta de la ciutat. Els serveis de transport públic de la nova Diagonal han de desenvolupar la seva funció en el marc d'un nou concepte de xarxa, concebuda com a tal i no com a suma de línies, estructurada en diferents nivells de capacitat i on cada mode desenvolupa la seva funció en el seu àmbit òptim d'aplicació. La intermodalitat, i així els intercanviadors que han de ser acuradament dissenyats i amb mínims temps d'espera, esdevenen punts clau de la xarxa. El transport col·lectiu de la nova Diagonal s'ha de prestar a partir de tres serveis: tramvia, autobusos d'alta qualitat i xarxa d'autobusos convencionals. Tots aquests serveis són necessaris en la seva complementarietat. El transport públic col·lectiu ha de disposar de totes aquelles solucions que li permetin obtenir la màxima velocitat comercial. Acord 10 Cal compatibilitzar la priorització del transport públic de la Diagonal amb les línies d'autobús que circulen per la xarxa ortogonal amb el sistema semafòric adient. Acord 14 La reducció de vehicles de pas per la Diagonal ha de significar un traspàs de viatges al transport públic, que ha de ser una alternativa atractiva. També ha de suposar una redistribució de vehicles per la xarxa sense que suposi un increment de quilòmetres recorreguts ni de sobresaturació d'aquestes vies, seguint els criteris establerts en el Pla de Mobilitat Urbana.

	Acord 16 Contemplar un possible disseny per trams, considerant l'ús o el mode predominant. El projecte ha d'anar més enllà de la Diagonal i intervenir en la xarxa ortogonal per tal que aquesta pugui absorbir part de la mobilitat en vehicle privat que s'elimini de la Diagonal.
TRAM	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** El director adjunt de Tram, Joan Carsi, va explicar que si s'unissin el Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal el resultat serien quatre línies amb una freqüència de pas de dotze minuts, i, per tant, de tres minuts al tram central. La T4 naixeria a Ernest Lluch i arribaria fins al Gorg aprofitant part del traçat actual de la T6.
MCRIT SL. (Encàrrec de TRAM)	***INFORME D'AVALUACIÓ CONNEXIÓ DE LES XARXES DE TRAMVIA DE BARCELONA. Avaluació de rendibilitat socioeconòmica de la connexió de les xarxes de tramvia de Barcelona per la Diagonal. Juliol 2011*** <u>Incidència del tramvia sobre el descens de la demanda en altres modes de transport públic</u> La implantació de la línia de tramvia de la Diagonal obté part dels seus usuaris desviant-los d'altres modes de transport públic. El cas més evident és el de la xarxa d'autobús, on el descens de la demanda sobre les línies redundants indica la idoneïtat d'una reestructuració de la xarxa, que pot incloure la supressió o modificació d'algunes d'aquestes línies. Depenent de la magnitud d'aquesta reestructuració, es donaran guanys addicionals, majors o menors, en termes de descens de costos operatius i de manteniment de la flota de l'autobús, que poden tenir un impacte important sobre la rendibilitat del tramvia. La relocalització d'autobusos sobrants en el servei de noves línies o el reforç d'altres implicaria beneficis addicionals en usuaris del bus per altres línies, no necessàriament dins l'entorn del tramvia. No es pot integrar directament a l'avaluació l'impacte derivat de la modificació dels serveis d'autobús o metro en les diferents alternatives, ja que la reestructuració d'aquests serveis no depèn de l'operador de tramvia sinó de TMB, i no es disposa d'un pla d'actuació en aquesta direcció. Tot i això, la suposició d'un descens de l'oferta d'autobús (kilòmetres

	recorreguts anualment) proporcional al descens previst de la demanda de les diferents línies7 permet estimar un descens potencial dels costos del transport públic que donarà guanys addicionals al projecte. El resultat obtingut serà un llindar màxim en el supòsit que es realitzés una reestructuració òptima de la xarxa d'autobús.
FGC	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Joan Torres, president FGC. S'han de fer estudis que determinin si el tramvia pot satisfer la demanda a partir d'una exigència de temps, de garantir velocitat i capacitat. Jo en això seria prudent fins que no es confirmi que hi pot haver un túnel de Renfe que passi per la Diagonal. La Diagonal té el problema del dimensionament dels seus carrils, amb la presència del carril bus, per on passen setanta autobusos per hora. En hora punta hi passa quasi un autobús per minut, amb tot el que això significa de convivència amb el cotxe privat, la regulació semafòrica i les parades que ha de fer. Aquests setanta vehicles per hora són com una caravana d'autobusos. Això està fora de la lògica del que ha de ser la utilització d'un carril bus, que es fa perquè guanyi una velocitat homogènia al llarg del seu trajecte. Si, a més, hi poden passar els taxis, amb les entrades i sortides, això evidentment determina una altra patologia viària dins del sistema. Aquest dimensionament mínim de tres metres escassos als carrils de la Diagonal també fa que els cotxes deixin poc espai entre ells i que les motos no puguin fer aquesta al·legalitat que jo anomeno «efecte congost», és a dir, passar entre dos cotxes per poder avançar i que els fa guanyar un temps que, si no el guanyessin, no utilitzarien la moto. Pregunta 4: *Tenint en compte que mig milió de turismes circulen o creuen la Diagonal cada dia, on es traslladaria el trànsit sobrant? Quines alternatives caldrien?* Ho dic amb tota la contundència: si l'Eixample encara té capacitat per absorbir un trànsit transversal o de destinació al mateix Eixample, procedent principalment de la Diagonal pel Llobregat, la primera fase de les obres de la Diagonal seria treballar sobre aquests canvis de direccions o aquest augment de capacitat que mereix l'Eixample. El carrer de Còrsega, per què no travessa la Diagonal?, per què no fem direcció d'entrada Sarrià? Per què no fem direcció de sortida Urgell? És a dir, hi ha una sèrie d'actuacions dins l'Eixample que farien que el trànsit privat per la Diagonal baixés d'intensitat i es traslladés cap a l'Eixample.

Barcelona en Comú	***Programa electoral Barcelona en Comú*. 2015** Millorar la mobilitat i la qualitat ambiental a l'Eixample Prioritzar i desenvolupar de manera participada una sèrie de mesures en matèria de mobilitat i qualitat ambiental: ››› Pacificar el trànsit per reduir la contaminació atmosfèrica i sonora. ››› Reduir la presència del vehicle privat gràcies a la implementació completa de la xarxa ortogonal de busos i del tramvia per la Diagonal.
CUP – Capgirem Barcelona	***Programa electoral de la CUP Capgirem Barcelona per a les eleccions municipals del 24 de maig de 2015*. 2015.** En segon lloc, per tal d'eradicar el problema d'ús de l'espai públic, la contaminació, el soroll i els problemes de mobilitat que generen els autocars de visitants d'un sol dia a la ciutat, en particular al barri de Sagrada Família, proposem el troleibús o l'allargament del tramvia des de la Plaça de les Glòries fins a la Plaça Jacint Verdaguer (Passeig de Sant Joan). Així mateix, una part de l'espai del Fòrum serà habilitat com a aparcament d'autocars, des d'on els visitants s'hauran de desplaçar amb transport públic per la ciutat, suprimint així les zones d'aparcament i d'encotxament i desencotxament de la ciutat, el particular de les situades a l'entorn de la Plaça de la Hispanitat. Per al tram entre Francesc Macià i Jacint Verdaguer, apostem per connectar aquest tram amb el troleibús. Aquesta nova infraestructura estaria gestionada per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).
ICV	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Ricard Gomà. És evident que hem de treure trànsit privat de la Diagonal però no es tracta de desviar-lo a altres carrers de l'Eixample o de la ciutat, sinó de transferir-ne la major part a la xarxa de transport públic. La mateixa aposta pel tramvia ja hi juga a favor, no només perquè serà molt important tenir un tramvia de continuïtat des de Molins de Reis fins al Besòs, sinó també perquè significa molta més intermodalitat. El tramvia connectarà amb estacions de metro de totes les línies de la ciutat, menys la línia 11, la de Nou Barris. Per tant, injectarà un potencial molt important al conjunt de la xarxa de transport públic. També cal potenciar el sistema d'autobusos urbans i el sistema de trens de rodalia. Però no hem d'esperar a tenir fet el pla de rodalia o la nova xarxa d'autobusos, sinó que creiem que tot ha d'anar en paral·lel, creant sinergies, retroalimentant-se de tal

	manera que aquesta aposta integral pel tramvia, trens de rodalia, metro i autobús possibiliti la transferència del trànsit privat al transport públic. Pel que fa a la part restant de trànsit privat, els serveis de Mobilitat de l'Ajuntament, que són de gran solvència tècnica, estan posant sobre la taula quines són les alternatives des del punt de vista d'utilitzar d'una manera molt més eficaç la xarxa urbana de l'Eixample, que té una capacitat d'absorció àgil i eficient de la circulació privada.
VICENTE GUALLART, arquitecte en cap de l'Ajuntament en l'època Trias	**N. Martínez. "La unió del tramvia, l'etern debat "inevitable"". Ara, 19/10/2015** Guallart opina que unir el tramvia pel mig i deixar dos carrils de circulació per sentit causaria un "impacte brutal i elevadíssim" a la ciutat i generaria un "caos de trànsit". L'arquitecte, que insisteix que està a favor de la restricció massiva del vehicle privat, aposta pel bus elèctric en substitució del tramvia. "El món va en aquesta direcció: cap als busos elèctrics, cap als vehicles compartits i cap als vehicles sense conductor", afirma. Per aquest motiu, reivindica el transport públic, però "no amb les tecnologies del passat".
Josep Parcerisa (ETSAB)	**N. Martínez. "La unió del tramvia, l'etern debat "inevitable"". Ara, 19/10/2015** **Segons Parcerisa, el fet de compartir espai no alentiria la circulació del tramvia, perquè la seva velocitat "ja ve marcada pels semàfors i per la trama urbana".** Josep Parcerisa i Manel Villalante. *INFRAESTRUCTURES PER A LA MOBILITAT*. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. Gener de 2015. Optar per la connexió en superfície Glòries - Francesc Macià del tramvia (integrat a la banda ja reservada de transport públic) implica assumir que el principal beneficiat és tota la localització d'activitats a l'entorn de l'Eixample central i que compromet una més gran racionalització de les línies actuals de bus per la Diagonal. En tot cas, el que no és recomanable és cap d'aquestes altres alternatives: • No fer res i deixar les dues troncals de tramvia sense connexió entre si. • Proposar el tramvia al tram central amb plataforma exclusiva, perquè és físicament impossible, com és impossible eliminar els busos. • Fer un altre traçat per l'Eixample, ja que es perdria l'objectiu primer, que és el de donar visibilitat de tot tipus a la Diagonal com un conjunt. Hi cabria una alternativa provisional i empírica: posar una línia D (diagonal) d'autobusos de punta a punta i observar el comportament dels usuaris.

FAVB	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Jordi Giró, vicepresident FAVB. Cal garantir la seguretat viària per a tothom. Les estadístiques demostren que actualment és una via bastant insegura. S'ha d'actualitzar tota la xarxa de transport públic, que avui és poc operativa, poc puntual i poc eficient. Per tant, s'ha de transformar i reformular la xarxa d'autobusos i d'altres modalitats. --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Josep Lluís Franco, president de l'AVV d'Esquerra de l'Eixample. Nosaltres apostem pel projecte de l'enllaç del tramvia justament perquè tothom qui circula per la Diagonal ha vist que la velocitat mitjana per travessar-la és de cargol. Si algú ha de fer un desplaçament en transport públic pel centre de la Diagonal, pràcticament arribarà igual que si el fa a peu. És un contrasentit transformar una artèria d'aquestes característiques en una via impracticable i que el transport públic no et faci guanyar temps. Cal redissenyar. El tramvia és un bon mitjà perquè tampoc no es poden fer perforacions eternament a la ciutat per al metro. Ja hi ha una xarxa de metros que, quan s'acabi la línia 9, serà una de les més completes d'Europa. Cal apostar per altres mitjans de transport i combinar-los bé. Aquest canvi de característiques de la Diagonal portarà a replantejar molt seriosament tot el conjunt de les línies de transport públic i la relació entre els barris canviarà. Caldrà estudiar quins són els fluxos entre les diferents zones de la ciutat a partir del que suposarà la transformació de la Diagonal. Nosaltres no som especialistes en transports però hi ha qui, com la Plataforma pel Transport Públic, estudia aquests temes amb molta solvència.
OLE THORSON, enginyer de camins i president de Catalunya Camina	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** L'altra problemàtica és que els autobusos que utilitzen la Diagonal formen part d'una xarxa arcaica i massa laberíntica. Fa molts anys que parlem de reorganitzar-la perquè quedi més clara per a l'usuari. Ara que tenim una tarifa integrada que permet fer transbordaments, és molt més fàcil intentar fer una xarxa de busos estructural que atengui a la forma de la

	ciutat que no pas mantenir aquest sistema amb un bus que continua anant des de Gràcia fins a la plaça d'Espanya perquè sempre ho ha fet així. Són coses que cal ajustar però no disposem de cap pla publicat en detall. Això ha dificultat els processos de participació anteriors: Lesseps, Ronda del Mig, Glòries i ara la Sagrera. Trobar una bona solució és difícil si no sabem com quedarà la xarxa d'autobusos en el futur. És més senzill fer un disseny de via on els cotxes, vianants i ciclistes puguin acoblar-se a una xarxa d'autobusos definida que fer un disseny que s'adapti a una xarxa d'autobusos que no sabem per on anirà. Pregunta 4: *Tenint en compte que mig milió de turismes circulen o creuen la Diagonal cada dia, on es traslladaria el trànsit sobrant? Quines alternatives caldrien?* La xarxa d'autobusos ha de tenir una forma ortogonal amb una sèrie de línies bàsiques que completin les del metro, Besòs-Llobregat, algunes de les quals també continuarien cap a l'Hospitalet, Badalona i Santa Coloma per donar continuïtat real a la xarxa. Totes amb prioritat, carril bus i l'atenció necessària perquè puguin mantenir una velocitat superior als 8 o 10 km/h que té la Diagonal en aquests moments i que és una vergonya. Després caldria completar-la amb línies mar-muntanya en tota l'extensió, de Tiana a Cornellà. Hi ha d'haver una sèrie de línies que vagin servint la ciutat i connectin amb les altres línies completant la xarxa de metro. Evidentment hi ha un altre mitjà de transport, el tramvia, que passa per una sèrie de llocs on la demanda és una mica massa alta per solucionar- la amb autobús, però no arriba al nivell necessari per al metro.
PTP	***Informe sobre la millora del transport públic associada a la connexió dels tramvies per la Diagonal. Actualització i recopilatori dels estudis i informacions generades per la PTP entre 2005 i 2015*. Novembre de 2015** <u>Tramvia = menys trànsit ⇒ millor mobilitat ⇒ millor ciutat</u> La reforma de la Diagonal passa indefectiblement per la reducció del problemàtic trànsit (menys vehicles), afavorint alhora la capacitat per a moure persones (més viatgers).No es tracta de paralitzar la ciutat sinó d'aplicar racionalitat als seus desplaçaments i reduir-ne les afectacions en termes d'ocupació de sòl, pol·lució, soroll i accidents. El repte passa per pacificar el trànsit, com s'ha avançat, i fer-lo compatible amb la qualitat de vida urbana exigible. Aquest fenomen només serà possible compactant la mobilitat, passant del transport individual motoritzat a l'individual no motoritzat i al públic col·lectiu.

[...] La substitució de la rua d'autobusos per una línia de tramvia respon a la necessitat doble d'incrementar la capacitat del transport públic i fer-lo més ràpid. Per comparar les possibilitats de captar demanda dels sistemes de transport entre sí cal tenir presents les diferents interrelacions entre el grau de segregació de la infraestructura (sense segregació, segregat excepte cruïlles o totalment segregat) i la capacitat unitària del material mòbil. En funció de com es determinin en un context de cruïlles, semàfors i règim de parades, condicionen la competitivitat del transport públic i una possibilitat més o gran o més petita de captar usuaris. Per tant, la reducció del trànsit i l'increment de la demanda del transport públic passa per superar les limitacions de l'actual xarxa de bus.

VELOCITAT COMERCIAL I CAPACITAT A LA DIAGONAL. En l'actualitat, la velocitat comercial de l'autobús a la Diagonal en hora punta és de 8-9 km/h, i això és degut als següents factors:

- Amplada insuficient del carril bus
- Carril bus ple de vehicles: autobusos i taxis
- Excés de vehicles. Efecte acordió en parades i cruïlles, amb més d'un autobús per minut, a més de taxis i autocars discrecionals
- Vehicles de capacitat insuficient per la demanda existent: autobusos estàndard (60 places) i articulats (100 places) en proporció variable, però propera al 50% en les línies troncals de la Diagonal (7 i 33 amb articulats, 34 i 6 amb estàndards)
- Gestió de l'encotxament i desencotxament
- Escàs temps de verd per creuar algunes interseccions. Per exemple a la plaça de Francesc Macià la fase de verd per al bus només dura 40 segons permetent el pas de tres autobusos com a màxim.

Aquests factors fan que la Diagonal alenteixi el servei de totes les línies de bus que discorren sobre aquesta avinguda. Un trajecte habitual de 2,90 quilòmetres pot prendre fins a 15 minuts de temps.

[…] CRITERIS DE SERVEI PER A L'AUTOBÚS. Remodelació integral del servei avançant cap al model de nova xarxa de bus del PMU. Per unificar la planificació del PMU i del Pla Director d'Infraestructures de l'ATM es planteja permutar la línia d'autobús D30 per la connexió Trambaix – Trambesòs. A més, cal estudiar què fer amb la segona línia d'autobús troncal que l'NXB preveu a la Diagonal, l'H8. El que es determini en aquest aspecte pot condicionar la secció constructiva més òptima.
Tots aquests càlculs es fan en funció de dos hipòtesis:

- Hipòtesi A o de transició: Hipòtesi: manteniment de dues línies de bus

parcialment paral·leles: H8 i 34, reconfiguració línia 6 Verdaguer-Poblenou i conversió a NXB de les línies 7 i 33.

- Hipòtesi B o d'assumpció íntegra del PMU: Manteniment d'una línia de bus parcialment paral•lela: H8, i conversió a NXB de les línies 6, 7, 33 i 34.

Conclusions

- La substitució d'una part del servei d'autobusos congestionats per tramvies, pot generar un estalvi dins la Diagonal superior als 2,1 milions d'euros anuals (hipòtesi A), que poden reinvertir-se a barris menys dotats de transport públic en el marc de la nova xarxa bus (línies verticals i horitzontals). Traduït a costos de TMB, aquest estalvi equival aproximadament a 10 autobusos anuals, pràcticament una línia vertical nova.
- L'estalvi d'implantar el tramvia al llarg de tota la Diagonal s'explica a partir de dos factors:
    - Baix cost marginal d'ampliar el servei tramviaire, que actualment opera sobre 29 km, i que només es veuria ampliat en 3,8 km addicionals d'infraestructura, i un increment d'oferta en vehicles-km més enllà de l'ampliació.
    - Substitució d'autobusos coincidents d'elevat cost d'explotació
- L'estalvi de 2,1 milions d'Euros (hipòtesi A) (-4% menys d'explotació que a l'actualitat) s'acompanyaria amb un fort increment de servei: 24,2% de places-quilòmetre. Això reduiria el cost de la plaça oferta dels 0,062 €/plaça·km actuals a 0,048 €/plaça·km; és a dir, un estalvi del 22,6%
- L'increment del servei no es fa únicament a la Diagonal sinó a tot el conjunt de 8 municipis servits pel futur tramvia de la Diagonal: Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona i Sant Adrià de Besòs. El tramvia passaria d'oferir 2,5 milions de quilòmetres anuals a 4,5 milions. Tenint en compte que la connexió al llarg de la Diagonal són només 3,8 km, la principal ampliació del servei tramviaire es produiria en la rodalia de Barcelona.
- La hipòtesi B, on es considera una oferta tramviaire desdoblada (tramvies dobles) i un escenari d'autobús coherent amb el PMU, implica un estalvi similar: 2,08 milions d'euros anuals. Es considera que cal abordar la hipòtesi B en funció de la demanda final de la Diagonal, ja que a nivell econòmic l'efecte seria més neutre (hipòtesi B front hipòtesi A).

[…] Les intensitats de trànsit no equivalen al nombre de desplaçaments en vehicle privat, ja que la Diagonal té diverses seccions i el trànsit que la recorre no sempre ho fa de punta a punta. Entre totes les formes de

mobilitat, es calcula que la Diagonal registrava 400.000 desplaçaments l'any 2009, amb 170.000 desplaçaments en vehicle privat. En qualsevol cas, per aportar un criteri conservador, es pot considerar la segona secció amb més demanda de l'avinguda com a nombre de vehicles teòric, que es dóna entre Urgell i Villarroel. La secció més carregada de vehicles és el tram entre Via Augusta i Passeig de Gràcia, però en aquest punt hi ha un efecte de gir des de Passeig de Gràcia a Via Augusta que recorre la Diagonal només puntualment.

Aquesta hipòtesi planteja la conversió d'entre 7.950 vehicles i 15.900 vehicles de la Diagonal cap al transport públic si l'oferta del transport públic millora entre 8 i 16 minuts, uns resultats novament coincidents amb els ordres de magnitud previstos per l'ATM i l'Ajuntament de Barcelona. Considerant recorreguts de 3 km en cotxes dièsel, això pot suposar un estalvi diari aproximat de 5,2 – 10,5 tones de CO2, 23 - 47 kg de NOX i 1,4 – 2,8 kg de PM10 dins l'avinguda. En aquest balanç no s'ha comptat la pol·lució, molt menor, dels autobusos ni l'estalvi d'emissions dels cotxes fora de la Diagonal.

A banda de fer hipòtesis, caldrà un estudi exhaustiu basat en l'estudi del cost generalitzat per quantificar la reducció possible del trànsit i quines condicions s'han de donar per aconseguir-ho.

<u>És realista preveure una caiguda del trànsit de l'ordre del 10-20%?</u>
D'una banda és la tendència habitual dels darrers anys, en un procés que s'ha acompanyat de tarificació nova de l'aparcament (àrea verda), increment d'oferta del transport públic en via reservada (Trambaix, Trambesòs, ampliacions de les línies 2, 3, 4 i 5 de metro, creació de les noves línies 9, 10 i 11 de metro, i millores de capacitat als serveis d'FGC i Rodalies de Renfe) i en bus interurbà i urbà.

[…] El 90% dels desplaçaments en cotxe o moto de la Diagonal són de curta durada i la immensa majoria gaudiran d'una òptima alternativa de transport públic molt millor que l'actual. Per conservadors que siguem, l'operació del tramvia a la Diagonal també ha de captar una demanda de trànsit privat gens menyspreable, des de 7.950 vehicles fins a 15.900 vehicles al dia. Això pot suposar un estalvi diari aproximat de 5,2 – 10,5 tones de CO2, 23 - 47 kg de NOX i 1,4 – 2,8 kg de PM10 dins l'avinguda. Aquests volums de demanda, juntament amb la parcialment substituïda dels autobusos actuals, exigeixen un mitjà d'alta capacitat a la Diagonal (demandes de 4.750 viatgers/hora i sentit que s'han de servir com a mínim amb tramvies de 32 metres i autobusos articulats de 18 metres a raó de 20 circulacions per hora i sentit cadascun). El bus biarticulat torna a ser

insuficient i operativament més car pel solapament de serveis amb el Trambaix i Trambesòs actuals.

[…] L'any 2009, la Diagonal tenia 136.000 desplaçaments diaris en cotxe i moto. Només un 1,6% de vehicles utilitzen la Diagonal a Barcelona, però congestionen més que si utilitzessin un altre carrer, per la complexitat d'aquest carrer.

A efectes de trànsit la Diagonal té unes casuístiques molt especials:

- És una de les tres grans "vies transcendentals" de l'Eixample de Cerdà, juntament amb la Meridiana i la Gran Via, totes confluents a la plaça de les Glòries. Actualment és l'únic gran eix que no té transport públic d'alta capacitat ferroviari a bona part de la seva llargària.
- Ideada per reubicar el traçat de la N-II i enllaçar els cascs antics de Gràcia, Sant Martí i Poblenou sense passar pel centre de Barcelona, avui ja ha perdut les seves funcions de via per creuar Barcelona en favor de les Rondes. Només un 8% de vehicles que entren per la Zona Universitària arriben a Pau Claris.
- Té un efecte distorsionador sobre la malla de carrers verticals i horitzontals de la trama Eixample de Cerdà. Es configura com un eix que diagonalitza agrupaments d'illes de 2 x 4, repetint aquesta configuració al llarg de l'Eixample. Aquesta característica genera una reducció de la capacitat sobre un teòric model ortogonal pur (amb només carrers verticals i horitzontals), ja que genera cruïlles on conflueixen tres carrers, i per tant els cicles semafòrics s'han de subdividir en més fases.
- A més de disposar de cruïlles triples, la Diagonal presenta en la majoria dels seus trams tres calçades de circulació: una central bidireccional, el lateral mar, i el lateral muntanya. Aquesta disposició és especialment conflictiva:
    - El gir a la dreta està generalitzadament prohibit des dels carrers centrals, configurant el carrer com a via de pas –el seu ús minoritari- i no com a via de distribució urbana.
    - Existeixen nombrosos girs il·legals entre les calçades central i laterals, fet que genera conflictivitat amb la circulació d'autobusos i bicicletes.
    - La capacitat dels carrils laterals i centrals no es pot aprofitar en la mateixa direcció.
- La Diagonal actua de ronda de circumval·lació al voltant del barri de Gràcia, ja que actua com a lligam del teixit urbà discontinu d'aquell districte i de la resta de l'Eixample de Cerdà. És un cas anàleg a la funció de les Rondes de Sant Pau, Universitat i Sant Pere entre el teixit urbà discontinu de Ciutat Vella i la resta de l'Eixample de Cerdà.
- Paradoxalment, la Diagonal podria ser més útil al trànsit si

	desaparegués entre Passeig de Gràcia i Aragó / Glòries. Per tots aquests motius cal actuar sobre la Diagonal i evitar que el seu col·lapse s'encomani a les altres vies de l'Eixample. Els models de trànsit confirmen que, al ritme actual, el col·lapse de la Diagonal s'anirà encomanant a altres carrers de l'Eixample si no es redueix el trànsit d'aquesta via. Ja a l'any 1960 l'aleshores empresa responsable dels semàfors de Barcelona va recomanar eliminar el trànsit a una part de la Diagonal i fer-la de vianants.
Diagonal per a Tothom	**J. Palmer. "La Diagonal, un tramvia «interruptus»". Nació digital, 26/10/2015** Totes aquestes diferències comporten també que davant la possibilitat d'establir un traçat alternatiu torni a aparèixer la controvèrsia, ja que per a Diagonal per a Tothom, "no hi ha cap alternativa eficient". "Qualsevol altre traçat significaria fer més quilòmetres, solapar-se amb el Metro i per tant portar menys passatgers, i anar en contra del concepte de la xarxa ortogonal de bus", assegura Riol, que afegeix que malgrat els temors que pugui suscitar la connexió, el tramvia "no irromp contra la xarxa d'autobusos ni es carregarà la nova xarxa", per afegir que en tot cas, "és més eficient semafòricament un tramvia amb 400 passatgers que una corrua de sis autobusos amb seixanta passatgers cada un". La implementació de la nova xarxa ortogonal d'autobús i el projecte de les superilles són altres factors assenyalats per Riol per defensar al traçat per la Diagonal. --- ***Decàleg en suport a la Reforma de l'Avinguda Diagonal*. Plataforma Diagonal per a Tothom. Març de 2010.** • Transport públic per a tothom: protegint la circulació d'autobusos i tramvies a tot l'àmbit urbà, la nova xarxa de bus. • Reduir el trànsit privat motoritzat i destinar l'espai alliberat als vianants i la bicicleta, vianants i bicis: mantenint les seves trajectòries naturals. El carril bici ha d'estar segregat dels grans fluxos de vianants i de vehicles. • Regulació semafòrica per atendre les necessitats dels vianants, del transport públic i de les bicicletes. La congestió de vehicles empitjora la mobilitat urbana i la qualitat de vida dels veïns i veïnes. La Diagonal actual és un dels carrers amb més congestió, contaminació acústica i soroll de la ciutat.

	• Evitar que el seu col·lapse s'encomani altres vies de l'Eixample. Es calcula que Catalunya perd l'1,5% del seu PIB en congestió. L'accidentalitat viària de la Diagonal és un 141% superior a la mitjana de la ciutat.La saturació i la lentitud del carril bus de la Diagonal és una evidència estudiada i no dóna un bon servei als ciutadans. Per més autobusos que s'afegeixin, aquests s'acumulen a les parades i a les cruïlles generant el temut "efecte acordió", un fenomen segons el qual els primers vehicles retenen la bona marxa dels que van després. La velocitat comercial de bus a la Diagonal és de 8 km/h. • Impulsar el Retbus, la xarxa d'onze línies amb prioritat que travessaran Barcelona de mar a muntanya i de Llobregat a Besòs passant cada 3 minuts i donant servei a tots els districtes.
CCOO	***Propostes de CCOO de Catalunya per al pas del tramvia per la Diagonal.* Secretaria de Desenvolupament Territorial. Departament de Mobilitat. CCOO de Catalunya, Barcelona, juliol de 2009.** Reordenació i distribució del trànsit Abans que comencin les obres, és necessari dur a terme una reordenació i distribució del trànsit que ha d'arribar de la Diagonal, amb actuació prioritària al tram central, per permetre absorbir el gruix de l'obra del tramvia i l'autobús i garantir així l'accessibilitat en transport públic a la zona. En fase posterior es completaria la resta de la xarxa i les fases constructives del costat de les façanes. És a dir, en lloc de fer l'obra en trams sectorials, fer-la al tram central per completar l'aplicació del transport públic i, posteriorment, les zones de les façanes, destinades al vehicle privat, urbanització de voreres, etc. També és necessari la reordenació del trànsit des de l'arribada a la Diagonal, per la B-23, per permetre l'accés a Barcelona per rutes alternatives a la Diagonal, metre durin les obres. Reordenació del transport públic La proposta de millora, centrada en la introducció d'una oferta de transport en tramvia en tota la connexió de la Diagonal, circulant amb freqüències de tres minuts, suprimint algunes circulacions de l'oferta d'autobús, permetria assolir una millora de l'oferta de transport, en quant a la comoditat i accessibilitat, a la vegada que es generaria una important inducció de nous viatges i captaria pel tramvia als actuals usuaris, no només de l'autobús, sinó també del metro i del vehicle privat. Això permetria millorar la caòtica circulació que existeix a la Diagonal

	actualment, millorant al mateix temps la qualitat del transport de tots els modes. També creiem que és necessari procedir a una remodelació i racionalització de les parades d'autobús que formen la xarxa que dona servei a les zones pròximes al tram que serà servit pel tramvia. És necessari que aquestes parades estiguin el més pròximes possible al tram de la Diagonal, per tal d'afavorir l'intermodalitat entre la xarxa de bus i de tramvia, i permetre que els autobusos "alimentin" al tramvia, allà on sigui possible. Prioritat semafòrica Un dels elements essencials per a què tot aquest procés funcioni és la necessitat de que el tramvia assoleixi una alta velocitat comercial. Això s'ha d'aconseguir evitant que els combois s'aturin en els semàfors, allà on conviu amb el trànsit habitual. La tecnologia que evita aquesta detenció es basa en un control dels reguladors semafòrics que permeten crear ones verds que coincideixen amb els temps de marxa del tramvia. Aquesta programació conjunta de tots els semàfors permet que, des de l'inici al final del seu trajecte, amb temps de parada normals en estacions, es trobi al seu pas amb tots els semàfors en verd. Utilització d'autobusos amb combustible GNC Des de CCOO de Catalunya creiem que és necessari estendre el model de serveis d'autobusos més eficients, des del punt de vista mediambiental. L'ús de gas natural comprimit en el transport permet reduir les emissions contaminants. Tanmateix, des de CCOO de Catalunya creiem que s'hauria de començar a apostar, anant un pas més enllà, per un sistema d'autobusos híbrids, tal com s'està fent a ciutats com Nova York, i que combinen motors dièsel amb una matriu de bateries situades al sostre del vehicle. Consideració de Zona 30 per l'Avinguda Diagonal Per tal d'aconseguir baixar aquestes emissions i aconseguir pacificar el trànsit en tot l'eix de l'Avinguda Diagonal, des de CCOO de Catalunya considerem que és necessari introduir la mesura de declarar-la com a Zona 30.
JOSEP PARCERISA (ETSAB)	**Parcerisa. "La Diagonal del tot o res". Ara, 29/08/2012** Als responsables municipals que van decidir unir els tramvies per fer anar aquest mitjà de punta a punta jo els hauria aconsellat, si s'haguessin deixat,

	que comencessin per una línia d'autobús. Amb una mica d'empirisme pràctic potser s'haurien estalviat més d'un daltabaix i ara no estaríem empantanegats amb el tot o res. Un assumpte com aquest no és només qüestió de línies de bus. Té una dimensió més general perquè, d'acord amb el professor Kevin Lynch, afecta la imatge de Barcelona. Per tant, la missió de reforçar amb decisió la seva continuïtat és essencial si es vol que el Poblenou no evolucioni com un bolet sinó com un part de la ciutat integrada al cor metropolità. Per dir-ho en termes de topologia sui generis, Barcelona pot guanyar múscul com a capital si sap articular les noves peces als motors centrals. Cal donar visibilitat a la Diagonal i no perdre cap oportunitat de tenir-la present. Per exemple, amb un autobús que circuli de punta a punta i que quan passi per les Glòries, de moment, vagi en línia recta com haurien de poder fer els vianants i els ciclistes. Siguem realistes i modestos, d'acord, però no curts de gambals.
RACC	**RACC. *Remodelació de l'Avinguda Diagonal. Propostes de Millora del RACC*. Juliol 2013** En la proposta del RACC el carril de servei tindria les següents característiques: 1) Que sigui una via totalment pacificada, de trànsit restringit. A aquest carril de servei només hi haurien de poder accedir els veïns, taxis ocupats, motos i vehicles de càrrega i descàrrega (en horaris determinats). És fonamental augmentar els nivells de disciplina, controlant l'acompliment dels límits de velocitat, respecte semàfors, etc. 2) L'accés de vies de servei hauria de ser molt selectiu, impedint la continuïtat de trànsit pel mateix. Una possibilitat seria que des de la calçada central només hi poguessin accedir motos i taxis ocupats, i que des dels carrers perpendiculars hi poguessin accedir a més els vehicles de càrrega i descàrrega i els veïns. De totes formes, aquesta és una proposta que caldria estudiar en detall per conèixer exactament com podria conviure aquesta política d'accés al carril de servei amb el trànsit que hi circularia. 3) En lloc d'un carril segregat per a les bicicletes, seria millor que aquestes compartissin el carril de servei amb el –poc- trànsit que hi passaria. La pacificació del carril de servei té com un dels seus objectius, precisament, permetre que la bicicleta pugui circular sense cap mena de problema per aquest carril i per tant el RACC considera que no cal fer un carril segregat. De fet a Barcelona ja hi ha casos on aquesta solució funciona

	satisfactòriament com a l'Avinguda Gaudí i a l'Avinguda Mistral. Per tal d'assegurar que el trànsit en vehicle privat que es desviarà de la Diagonal disposa d'alternatives adequades, el RACC proposa que s'estudiï la possibilitat d'ampliar un carril de circulació a la Travessera de Gràcia i als carrers Paris i Buenos Aires. PROPOSTA 2. Tractament específic pels trams Passeig de Gràcia-Via Augusta i Francesc Macià-Villarroel/Calvet El RACC considera imprescindible donar un tractament específic a certs trams de la Diagonal, tenint en compte els patrons de mobilitat (en vehicle privat) que s'hi registren. El RACC considera un error aplicar solucions homogènies a trams que són heterogenis des del punt de vista de la seva mobilitat. Això aplica particularment a 2 trams: 1. El RACC proposa que en el tram Passeig de Gràcia-Via Augusta (sobretot al costat nord) es mantinguin dos carrils oberts de circulació (situats a la terciana, és a dir, entre els arbres; veure annex 3) doncs aquest és el tram de la Diagonal amb una IMD més elevada (veure annex 4). Restringir a un sol carril el trànsit en aquest tram té una molt alta probabilitat que es col·lapsi. 2. El RACC proposa que s'estudiï la possibilitat que el tram Francesc Macià-Villarroel/Calvet, al lateral, estigués obert a la circulació de tots els vehicles per tal de facilitar la desviació del trànsit des de la Diagonal cap a la trama ortogonal de l'Eixample, així com l'evacuació cap al tram Francesc-Macià-Zona Universitària de la Diagonal. RACC. *El RACC davant de la proposta de reforma de la Diagonal: 3 dubtes i una proposta*. Barcelona, 20 d'abril de 2010 S'han avaluat totes les opcions? b) Altres opcions / condicionants a tenir en compte - Noves formes / tecnologies de mobilitat (vehicles elèctrics, tram-bus...)? - Aprofitament de la xarxa Retbus prevista? Bus Express - Millora del bus actual. Una assignatura pendent. - Plantejament intermodal a la Diagonal amb la resta de modes?
Col·legi d'Enginyers de Camins a Catalunya	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** S'ha d'apostar fort pel transport públic i, en aquest sentit, la unió del

	Trambaix i del Trambesòs, d'una banda, i la creació d'una nova xarxa d'autobusos ortogonal (el RetBus), de l'altra, seria l'única manera d'aconseguir descongestionar.
Sindicat del Taxi de Catalunya	**J. Subirana. "Crida a favor del consens". Público, 18/05/2010** LUIS BERBEL, president del Sindicat del Taxi de Catalunya "Nosaltres vam defensar l'opció B, encara que reconeixem que ara no era el moment per fer-ho. Ha sortit que no es vol cap de les dues opcions, però igualment s'han de buscar solucions per descongestionar-la. És una bona via per circular-hi, però entre la plaça de Francesc Macià i el passeig de Sant Joan s'omple molt de vehicles. Cal prioritzar el transport públic i permetre que es pugui girar en més cruïlles".
MIQUEL ÀNGEL FRAILE, secretari general Confederació de Comerç de Catalunya	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Per tant, hem d'intentar fer una cosa molt complicada: compatibilitzar els modes de mobilitat del vianant, del transport públic, del transport privat, la càrrega i descàrrega, i fins i tot la bicicleta com un altre element a incorporar. Tot això en un espai que és el que és. La gent ja sap el que succeeix i que creuar la Diagonal és com creuar les Rambles. Té més flux, però se sap que l'estona és més llarga i que si ho fas és perquè en tens necessitat.
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona (2010)	***Posicionament del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona en relació al projecte de reforma de la Diagonal*. Abril 2010** S'ha de prioritzar el transport públic – tramvia, autobús, taxi- respecte al transport privat.
Associació Diagonal Barcelona	**J. Palmer. "La Diagonal, un tramvia «interruptus»". Nació digital, 26/10/2015** En canvi, des del punt de vista de Canut, tot són inconvenients. Al parer de la presidenta de Diagonal Barcelona, avala la seva negativa no únicament el resultat de la consulta del 2010, sinó també la possibilitat que el tramvia "creï un mur, una barrera", afegit al fet que, al seu parer, "l'autobús va més ràpid". Per això defensa una solució a la connexió que passi per "l'autobús elèctric" ja que "té més capacitat que el convencional i és menys contaminant".

	Així mateix Canut defensa que el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), també desaconsella la implementació del tramvia, una postura que el RACC havia defensat fa anys, per bé que actualment fonts d'aquesta entitat consultades per NacióDigital han indicat que ajornen un posicionament clar sobre la qüestió a l'espera que es coneguin els informes encarregats per l'Ajuntament.
MIQUEL LAHOZ CASARRAMONA, Estudiant d' Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Projecte bàsic de reforma de l'Avinguda Diagonal entre Plaça Francesc Macià i Plaça Glòries. Connexió de la xarxa tramviària: Trambaix i Trambesòs*, UPC, juny de 2015** "Catorze línies de bus regular de TMB circulen per la Diagonal entre Francesc Macià i les Glòries, concentrats majoritàriament entre Francesc Macià i Passeig de Gràcia. Aquests autobusos circulen normalment per la calçada central, però en determinats trams ho fan pel lateral, on els carrils són tan amples com el propi autobús, amb el què la invasió del carril annex és inevitable i, de nou, acaben funcionant com si fossin un de sol. Algunes d'aquestes línies tenen permès el gir a la dreta des de la calçada central, el què genera conflictes amb els vianants i les bicicletes que circulen per la terciana, així com afectacions al trànsit en la pròpia calçada central".
XAVIER LÓPEZ MAS, Estudiant d'Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Perllongament del Trambaix des de la plaça de Francesc Macià fins a la Plaça d'Espanya*, UPC, gener de 2014** "La introducció d'una xarxa de tramvia en una zona urbana consolidada comporta un conjunt de modificacions de les característiques del sistema de mobilitat suportat per la xarxa actual de transport, afectant tant a les vies afectades pel recorregut de la línia de tramvia com a un entorn de vies que hauran de ser utilitzades per a l'absorció de les necessitats de reubicació d'usos de les calcades".
MACARENA TARAVILLA, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Prognosi dels impactes socials i urbanístics de la "unió del Trambesòs i Trambaix"*, UPC, abril de 2010** "El tramvia indueix un canvi en els modes de **transport**. Dóna una alternativa de mobilitat com fa qualsevol línia de qualsevol transport públic. Però a més, degut a la urbanització dels carrers associada als tramvies dissuadeix l'ús del vehicle privat. En la re-urbanització els carrils destinats a la circulació de trànsit privat disminueixin en nombre, o com a mínim redueixin l'amplada. Això fa que la circulació s'alenteixi per la pèrdua de capacitat de la via, ja sigui deguda a la disminució dels nombre de carrils, o la disminució de la velocitat per l'efecte paret característic de

	carrils més estrets. Per tant, és més lent anar amb vehicle privat i a sobre és més difícil estacionar-ho".
HELENA ANDRÉS HILARIÓN, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Criterios de trazado para la inserción urbana del tranvía*, UPC, juny de 2010** "El uso compartido de la plataforma entre bus y tranvia es complicado pero posible si se da solucion a una serie de exigencias. Se debe compatibilizar la explotacion de un sistema con otro (frecuencias, paradas, etc)".

4.4 Aspectes socials i ambientals

ACTORS	ARGUMENTS
BERNARDO DE SOLÁ, arquitecte. Membre de l'Oficina Tècnica de la Diagonal	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** A l'Oficina de la Diagonal de l'Ajuntament de Barcelona –i ho comparteix el mateix Ajuntament–, pensem que Barcelona i la seva àrea metropolitana han de recuperar per a ús cívic un espai tan central com la Diagonal. Pregunta 3: *El cotxe perd importància a Barcelona, ja que només el 15 % dels desplaçaments privats a l'interior de la ciutat es fan amb cotxe particular. L'Ajuntament de Barcelona aposta per «fer de la Diagonal un passeig» i reduir l'espai destinat al vehicle privat. Quina opinió li mereix aquesta iniciativa? S'han d'eliminar carrils destinats al vehicle privat a favor de les bicicletes, els vianants i el transport públic?* El transport rodat de la Diagonal dificulta la mobilitat global al centre de la ciutat. Els estudis del Pla de Mobilitat Urbana preveuen que al 2018 el vehicle privat perdrà pes amb la reducció d'un 5 % –del 23 al 18 %– en tot l'àmbit de Barcelona. És a dir, una reducció d'un milió de vehicles per quilòmetre/via. Aquests estudis ens permeten plantejar nous usos per al conjunt de la Diagonal, un nou escenari amb un bon nivell de serveis i una millora de la qualitat de vida ciutadana. A més, permetria complir amb les ràtios de mobilitat sostenible: menys quantitat de cotxes, menys contaminació, menys soroll, però també menys despesa d'energia. L'eficiència és important i, per tant, és l'ocasió perquè una bona plataforma de transport públic ens permeti la connexió dels extrems al llarg de tota la Diagonal i permeti donar connexió de transport públic a certs sectors del barri de Gràcia i de Galvany.

	Hi ha d'haver un equilibri entre la secció d'espai públic i la secció amb una mobilitat més mitigada, més reduïda. Segurament es tracta de restar una bona part d'aquests vuit carrils, perquè en una secció de cinquanta metres és molt difícil fer-ho compatible tot: vianants, bicicletes, els que fan fúting, els que accedeixen al transport públic, els que accediran a les parades del tramvia, els que agafen el bus convencional o el bus especialitzat... En definitiva, la Diagonal ha de ser un nou model d'espai públic. La seva transformació en un únic eix cívic vol reconquerir l'espai de qualitat per als vianants i crear un espai amb un nou sistema de mobilitat, més compatible amb activitats de relació ciutadana, amb menys contaminació acústica i contaminació pròpia de CO2.
Síndica de Greuges	***Decisió de la Síndica de Greuges referent a la queixa presentada per la Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona - FAVB - en representació de la Plataforma Diagonal per a Tothom, en matèria de participació ciutadana, informació pública de projecte i medi ambient.* 25 de maig de 2015.** En qualsevol cas, si bé no correspon a la Sindicatura de Greuges manifestar-se sobre la solució de mobilitat més adequada, sobre una proposta o una altra de reforma urbanística o sobre la presència o no del tramvia a l'avinguda Diagonal, sí que considera que, en congruència amb allò que ja s'ha dit sobre els dèficits observats amb relació al procés participatiu, no sembla, o no consta, que les diferents propostes plantejades amb incidència ambiental hagin estat prou debatudes, i només s'ha deixat constància escrita de l'opció municipal en la resposta a les al·legacions ja en tràmit formal d'aprovació definitiva. D'altra banda, i tenint en compte que ja han transcorregut uns mesos des de la finalització de l'obra i que no s'ha executat la connexió de les dues línies del tramvia, seria aconsellable verificar si les previsions previstes en les informes municipals sobre disminució del trànsit, del soroll i la presència i concentració de CO2 es compleixen. Aquesta Sindicatura considera que la informació rebuda evidencia que l'actuació del servei municipal ha estat insuficient i poc rigorosa, ja que inicia un nou procés treball participat sense fer la previsió adequada i sense activar mecanismes clars i transparents que no generin dubtes.

ATM	**ATM. *Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona 2011-2020*. Novembre 2013.** <u>Beneficis socials de la proposta</u> Hom estima que la connexió del Trambaix i el Trambesòs comportarà la captació de 117.360 passatgers, dels quals, 10.800 provenen del vehicle privat. L'estalvi total per part delsusuaris beneficiats per l'actuació ferroviària és de 9.585 hores en dia feiner, mentre que l'estalvi per menor congestió a la xarxa viària és de 21.600 hores en dia feiner. Aquesta actuació permetrà racionalitzar l'oferta de transport públic amb una disminució en el nombre d'intercanvis i també incrementa la cobertura territorial en mode ferroviari a Barcelona. En la hipòtesi de traçat de longitud mínima, la connexió Trambaix-Trambesòs presenta una rendibilitat segons la TIR del 44,4%. La ràtio demanda anual / inversió és de 195,5.
MCRIT SL. (Encàrrec de TRAM)	***INFORME D'AVALUACIÓ CONNEXIÓ DE LES XARXES DE TRAMVIA DE BARCELONA. Avaluació de rendibilitat socioeconòmica de la connexió de les xarxes de tramvia de Barcelona per la Diagonal. Juliol 2011*** La incidència del projecte sobre els diferents segments d'usuaris permet estimar els seus beneficis. <u>Usuaris del transport públic</u> El principal benefici de què gaudeixen els usuaris del transport públic en canviar de mode prové de l'estalvi de temps de viatge en els seus trajectes. Els estalvis sobre el temps de viatge dels usuaris del transport públic va ser estimat en l'estudi de demanda de TRAM de 2009. Es preveu que els usuaris del transport públic estalviaran globalment 2,7 milions d'hores el 2018 quan es posi en servei l'enllaç, el 2018, i que aquests estalvis de temps de viatge vagin creixent fins a 3,6 milions d'hores al final del període d'avaluació, el 2048, 30 anys després. Al llarg del període d'avaluació, l'estalvi de temps serà de més de 100 milions d'hores de viatge acumulades pels usuaris del transport públic. [...] **Impacte sobre els aspectes socials, territorials i ambientals no inclosos en l'anàlisi de cost benefici** <u>Aspectes socials</u> L'impacte de l'enllaç de xarxes de tramvia tindrà un impacte social mitjà.

	La inversió en transport públic tendeix a garantir una cert nivell d'equitat social i a millorar la qualitat de vida de les persones, però cal tenir en compte que en l'actualitat ja existeixen alternatives en transport públic que garanteixen el dret a la mobilitat en aquest corredor de transport. Amb tot, cal destacar la visibilitat d'aquest corredor en un itinerari transversal entre districtes benestants, àrees de nova centralitat al nord-est de la ciutat, i barris tradicionalment deprimits a l'entorn del Besòs; en aquest sentit, pot dir-se que el tramvia facilita la permeabilitat social dins la ciutat. D'altra banda, el tramvia és un mitjà de transport d'ús social molt transversal (cobreix tots els estrats socials). <u>Aspectes territorials i urbans</u> L'enllaç dels tramvies per l'avinguda Diagonal tindrà un impacte territorial i urbà alt. El tramvia juntament amb altres actuacions com la L9 contribueix a complementar la relació a Barcelona del centre amb els barris traduïda en corredors de transport radials, i obra nous corredors de mobilitat. <u>Aspectes ambientals no monetaritzables</u> El tramvia minimitzarà l'impacte sobre el mediambient. La intrusió visual de la infraestructura és relativament baixa en els tramvies contemporanis, mentre que l'agressió sobre el medi és mínima per tractar-se d'un entorn urbà altament artificialitzat. El projecte de connexió de xarxes de que estudia TRAM minimitza l'afecció sobre l'arbrat, incidint únicament sobre els arbres situats a l'entorn de les cinc noves parades. L'impacte negatiu sobre el mediambient es considera baix.
FAD	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Miquel Espinet, arquitecte i president del FAD. Com que se suposa que els autobusos contaminen, es diu que el tramvia no contamina. Fem un simple balanç economicista: quin cost té posar i mantenir el tramvia des de la plaça de Francesc Macià fins a la de les Glòries i quants autobusos elèctrics podríem comprar amb aquest cost? No n'estic segur, però potser es podria canviar la meitat de la flota de Barcelona per autobusos elèctrics. Això sí que seria un pas endavant en la sostenibilitat i el consum energètic. Ara bé, els tramvies resulten moderns, presenten un disseny atractiu i passen per ecològics. Però m'agradaria saber quin tipus d'ecologisme té un tramvia, que fa un forat a terra i no es pot moure més enllà del seu rail, no és flexible ni sostenible, té cables elèctrics a sobre... Jo m'estimo més un autobús elèctric, que, a més, pot passar per un lloc o per un altre. Si es decideix que no passi per la Diagonal, només cal col·locar el vehicle en una

	altra direcció. Són vehicles elèctrics, silenciosos, magnífics i que podrien ser dissenyats adequadament. A més, poden ser autobusos de diferents mides, perquè en funcionin uns a la nit i uns altres durant el dia.
PTP	***Informe sobre la millora del transport públic associada a la connexió dels tramvies per la Diagonal. Actualització i recopilatori dels estudis i informacions generades per la PTP entre 2005 i 2015*. Novembre de 2015** • En l'actualitat les emissions de CO2, NOX i PM10 són molt menors als sistemes ferroviaris elèctrics Metro TMB i TRAM que als transports públics i privats per carretera; tant en oferta com en demanda. • Dins dels transports per carretera, l'autobús aconsegueix també estalvis respecte el cotxe dièsel gràcies a la seva elevada ocupació i a la presència de filtres de partícules i d'òxids de nitrogen. • El TRAM és el transport més sostenible en termes de CO2 per viatger, CO2 per viatger-quilòmetre, NOX per viatger, NOX per viatger-quilòmetre, mentre que el metro ho és per CO2 per plaça-quilòmetre i NOX per plaça-quilòmetre. • La connexió del TRAM millora l'eficiència ambiental dels tramvies actuals, en incrementar l'ocupació dels serveis i reduirà l'impacte ambiental dels desplaçaments que avui se satisfan amb cotxe, moto i bus. • La simple substitució parcial de la rua d'autobusos de la Diagonal, o de la projectada línia D30, per la connexió del Trambaix i Trambesòs és una millora ambiental en sí mateixa. Fins i tot en el gens probable escenari de manteniment de la demanda actual aquesta transformació del planejament es tradueix en les següents millores: - nul·la pol·lució dels tramvies en la zona de servitud, l'àmbit urbà - menor cost d'explotació - més capacitat a llarg termini per absorbir el canvi modal estructural que viu la ciutat de manera tendencial i projectat al PMU - millora de la qualitat per als passatgers actuals, per la superior velocitat comercial i capacitat • Un transport sense emissions al principal carrer de Barcelona, que a més no té túnels ferroviaris, és un regal a una àrea metropolitana on cada any moren de forma prematura 3.500 persones a causa de la contaminació. • És un parany considerar que el tramvia no aporta millora ambiental perquè la futurible línia de bus D30 seria també elèctrica, ja que qualsevol operació de racionalització del transport públic a la Diagonal implica el desplaçament dels autobusos dièsel i híbrids cap a altres barris

	de la ciutat menys dotats de transport públic. Els autobusos elèctrics s'han de desplegar progressivament per tota la ciutat. --- **"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** Ricard Riol: "cada any moren més persones com a conseqüència de la mala qualitat de l'aire que per accidents de trànsit" --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Ricard Riol. Diversos factors exògens han propiciat aquest canvi: el Bicing s'ha popularitzat i ha fet que moltes bicicletes privades també surtin al carrer, reivindicant un espai que sovint els és hostil; la instal·lació del Trambaix i del Trambesòs ha tingut una gran acceptació ciutadana –superant-se els apriorismes inicials– i ha demostrat que el transport públic també és i ha de ser competitiu en superfície; ha crescut la conscienciació sobre la necessitat d'una bona qualitat de l'aire, que avui incompleix normatives europees; i la ciutadania reivindica, cada vegada més, una mobilitat més segura, sostenible i equitativa.
Diagonal per a Tothom	***Decàleg en suport a la Reforma de l'Avinguda Diagonal*. Plataforma Diagonal per a Tothom. Març de 2010.** Garantir la seguretat viària per a tothom Supeditar els aparcaments a la millora ambiental de la ciutat Reconèixer el valor patrimonial natural de l'arbrat 10. Foment d'un carrer inclusiu i accessible per a tothom. Poc més de la meitat dels catalans i catalanes tenen permís de conduir i molts tenen dificultat per utilitzar el carrer actual degut a alguna discapacitat. La reforma de la Diagonal ha de garantir una mobilitat per a tothom, ben diferent de l'actual.
RACC	**RACC. *Remodelació de l'Avinguda Diagonal. Propostes de Millora del RACC*. Juliol 2013** El RACC dóna la benvinguda a la reforma del tram central de la Diagonal

	proposada per l'Ajuntament de Barcelona. El RACC considera que la reforma proposada pot ajudar a solucionar alguns dels problemes que presenta la Diagonal en la seva configuració actual, sobretot, pel que fa a l'espai disponible pels vianants. Així mateix, el RACC considera que la reforma proposada no és excessivament complexa, el que facilita la seva realització, tant des del punt de vista operatiu com de cost.
MIQUEL ÀNGEL FRAILE, secretari general Confederació de Comerç de Catalunya	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Miquel Àngel Fraile, secretari general de la Confederació Catalana de Comerç. Com s'han de fer les obres? Garantint un seguiment molt acurat de com es desenvolupen, tallant els carrers el mínim temps possible, controlant la qualitat, l'espai, el soroll, la brutícia, com es podrà accedir mentre es faci l'obra, etc. […] Partint de la importància de l'activitat comercial, creiem que hem de prioritzar el transport públic i la conversió en zona de vianants. Però també diem que cal deixar un marge per al transport privat, perquè hi ha un tipus de clientela per a un tipus de compra que no agafa el transport públic i hem de possibilitar-li l'accés. Parlem d'una zona on hi ha establiments que tenen una oferta comercial d'un nivell mitjà-alt i alt. Ens interessa tenir a la ciutat aquest tipus d'oferta potent per a la gent que té capacitat i que necessita venir. Avui dia, ens agradi o no, el cotxe és indissociable de la nostra vida quotidiana. Hi ha una conscienciació molt important amb els temes ecològics. Precisament avui els cotxes contaminem molt poc, perquè emet més CO2 un avió que passa per la ciutat de Barcelona que deu mil cotxes durant cinc hores. Ningú no diu que no passin els avions, perquè els necessitem. Per tant, diria que és important que es tingui en compte l'aparcament privat.
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona (2010)	***Posicionament del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona en relació al projecte de reforma de la Diagonal*. Abril 2010** S'ha d'implantar un sistema de recollida d'escombraries eliminant els contenidors.

MIQUEL LAHOZ CASARRAMONA, Estudiant d'Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Projecte bàsic de reforma de l'Avinguda Diagonal entre Plaça Francesc Macià i Plaça Glòries. Connexió de la xarxa tramviària: Trambaix i Trambesòs*, UPC, juny de 2015** "Cal que les accions que es prenguin vagin encaminades a reequilibrar el repartiment modal, de manera que els mitjans més sostenibles prenguin cada cop més importància, tot traient protagonisme al vehicle privat, per tal de millorar la qualitat ambiental i acústica, així com reduir els temps de viatge, el consum d'energia, la inseguretat viària i l'ocupació de l'espai de la ciutat". "Per a que aquest procés pugui donar-se, cal que aquests modes amables (marxa a peu, bicicleta i transport públic col·lectiu) esdevinguin una alternativa atractiva i competitiva". "En definitiva, és imprescindible resoldre els greus problemes que la Diagonal actual ofereix als usuaris del transport públic, ciclistes i vianants".
MACARENA TARAVILLA, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Prognosi dels impactes socials i urbanístics de la "unió del Trambesòs i Trambaix"*, UPC, abril de 2010** "El tramvia, en ser una infraestructura lineal vertebradora del paisatge, obliga a la **reestructuració del teixit urbà.** A més, **apropa àrees al centre de la metròpoli**. Aquest dos elements tenen dos conseqüències fonamentals, la primera, és la reurbanització del vial amb ampliació (o fins i tot construcció)de voreres, disminució del nombre de carrils de trànsit rodat o estretament dels mateixos, col·locació d'arbrat i augment dels espais públics. La segona, és la requalificació de terrenys i canvi d'usos del sòl, prèvia modificació del Planejament Urbanístic Anterior".
HELENA ANDRÉS HILARIÓN, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Criterios de trazado para la inserción urbana del tranvía*, UPC, juny de 2010** "El establecimiento de nuevos sistemas tranviarios supone una oportunidad de regeneracion urbanistica del ambito en que se encuentra enmarcado. Se crean zonas verdes, se renueva el mobiliario urbano, las aceras, etc. Por otro lado, el impacto ambiental de los tranvias es inferior al de los vehiculos a motor. En definitiva, las zonas por las que discurre el tranvia se revalorizan y modernizan.

4.5 Aspectes jurídics i econòmics de l'explotació

ACTORS	ARGUMENTS
RAMON GARCÍA BRAGADO, regidor d'Urbanisme	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Pregunta 5: *Què opina de l'afirmació segons la qual la decisió de reformar la Diagonal ha estat determinada per la pressió econòmica per part de les companyies concessionàries?* Què opina de l'afirmació segons la qual la decisió de reformar la Diagonal ha estat determinada per la pressió econòmica per part de les companyies concessionàries? Les empreses que gestionen el tramvia, tant a la Diagonal com al Besòs, cobren de l'Autoritat del Transport Metropolità, han fet una inversió i obtenen guanys assegurats a través de la tarifa i de la subvenció que atorga l'Administració. Si realment s'arribessin a connectar els tramvies i aquesta empresa tingués més beneficis, automàticament tindria menys subvenció per part de l'Administració. Seria, en definitiva, un estalvi per al conjunt del sistema, ja que comportaria una modificació de la concessió. Per tant, tant de bo fos possible el tramvia, que tingués molt d'èxit perquè la gent l'utilitzés i que les empreses concessionàries ingressessin més diners, perquè això significaria que l'Administració hauria d'aportar menys a aquestes empreses. És un mecanisme transparent. És evident que estan interessades a connectar el tramvia, perquè els seus usuaris els demanarien entrar dins de Barcelona. Però és fals dir que les pressions d'aquestes empreses estan implicades en la decisió.
ATM	**ATM. *Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona 2011-2020*. Novembre 2013.** <u>Inversió requerida i costos d'explotació</u> La inversió estimada per a la unió Trambaix-Trambesòs és de 168,1 M€ (IVA exclòs). L'increment de les despeses d'explotació s'ha estimat en 2,5 M€ anuals (IVA exclòs).
MCRIT (Encàrrec de TRAM)	***INFORME D'AVALUACIÓ CONNEXIÓ DE LES XARXES DE TRAMVIA DE BARCELONA. Avaluació de rendibilitat socioeconòmica de la connexió de les xarxes de tramvia de Barcelona per la Diagonal. Juliol 2011*** Els costos utilitzats en aquest anàlisi provenen d'estimacions de TRAM.

Inversió

D'acord amb les dades disponibles, el projecte de tramvia requereix una inversió de 172,5 M€, exclòs el cost d'urbanització de la Diagonal. El projecte inclou actuacions fora del tram central de la Diagonal necessàries per a la integració completa de tot el sistema, com la construcció d'unes noves cotxeres o d'un centre de control unificat entre d'altres. Es desglossen com segueix:

	Muntant	% total	Període amortització
Inversió prevista (sense costos d'urbanització)	**172,5 M€**	**100%**	
Tallers, cotxeres i oficines	25,0 M€	14,4%	50 anys
Vies, parades (obra civil), equips de transformació	25,9 M€	15,0%	25 anys
Catenària, enllumenat, senyalització, semàfors i control de trànsit	5,8 M€	3,4%	20 anys
Comunicacions, SAE billetatge	8,6 M€	5,0%	14 anys
Material mòbil	107,2 M€	62,2%	25 anys

COSTOS D'INVERSIÓ DEL TRAM CENTRAL DIAGONAL

*Any 2010

SISTEMA TRAMVIARI	Cost (€)	Periode d'amortització (anys)
Treballs previs	1.600.000	25
Via	12.000.000	25
Obra civil parades	2.250.000	25
Energia		
Obra civil subestacions	1.000.000	50
Equips de transformació i distribució	3.000.000	25
Tallers, cotxeres i oficines	24.000.000	50
Catenària i enllumenat	2.800.000	20
Senyalització, semaforització i control de trànsit	3.000.000	20
Comunicacions	1.400.000	14
SAE, SCADA i Ràdio	2.400.000	14
Material Mòbil	107.250.000	25
Bitlletatge	2.000.000	14
Senyalització de via	2.800.000	14
Seguretat i Salut	2.000.000	25
Projecte constructiu	5.000.000	25
TOTAL	**172.500.000**	

Tot el cost d'urbanització de la Diagonal no és imputable al projecte de tramvia.

Segons dades de l'Ajuntament de Barcelona el cost d'urbanització seria de 69,6 M€ en total (18,3 M€/km) que es pot descomposar en un cost d'inversió necessària per urbanitzar la traça del tramvia, i en un cost d'altres inversions complementàries per adequar l'entorn de l'avinguda que no serien indispensables per a la instal·lació del tramvia però sí per millorar la qualitat urbana de l'avinguda.

- L'adequació de l'entorn de la Diagonal, que constitueix la major part del cost d'urbanització, pot considerar-se que té per sí sola un retorn econòmic positiu en beneficis per a la ciutat com a mínim equivalent al seu cost. En tot cas aquesta adequació no pot atribuir-se al projecte de tramvia.

	• Les actuacions mínimes de millora de l'entorn urbà necessàries a la Diagonal amb o sense projecte de tramvia, que s'han inclós a l'alternativa de referència pot assumir-se que tenen un cost del mateix ordre de magnitud del de la urbanització indispensable per al tramvia. <u>Manteniment</u> El manteniment de la línia depèn en gran part de la intensitat d'explotació que es fa de la xarxa de tramvia, i s'avalua en funció de l'oferta de trens·km anuals a la xarxa. D'acord amb els estudis de TRAM, a Barcelona l'esquema d'explotació de la xarxa de tramvia unificada suposarà un augment de l'oferta del 135%, passant de 2,67 milions de trens·km en l'actualitat a 6,27 trens·km en l'esquema final. L'augment de la intensitat d'explotació de la xarxa resultarà en un increment dels costos de manteniment de 6,02 M€ anuals (un 51% d'increment). Aquest cost incorpora el manteniment d'infraestructura i superestructura i tallers, del material mòbil, de les parades, així com la neteja i la reparació de desperfectes de vandalisme. Els costos de manteniment incorporen els costos de renovació de partides infraestructurals i de material mòbil que esgoten els respectius períodes de vida útil. <u>Operació del tramvia</u> Els costos d'operació inclouen el consum addicional d'energia necessari per al funcionament de la xarxa de tramvia i les noves despeses en personal. Per tal d'incorporar a l'anàlisi la incidència de l'accidentalitat, s'ha considerat el cost de les assegurances. D'acord amb els estudis de TRAM, l'ampliació del sistema i la intensificació de l'explotació de la xarxa s'estima resultarà en un increment dels costos d'operació de 6,33 M€ anuals. <u>Reducció dels costos dels serveis d'autobús</u> La traça projectada del tramvia és coincident amb algunes línies existents d'autobús. La reorganització i/o eliminació total o parcial de línies, que correspon a TMB, repercutirà en un descens dels costos d'operació i manteniment de l'autobús. Des d'un punt de vista social, cal entendre la reestructuració de la xarxa de bus com una part integral del projecte d'implantació de tramvia. La rendibilitat final del projecte dependrà de la qualitat del projecte entès globalment, és a dir, tant del projecte de tramvia pròpiament dit com de l'abast i efectivitat de la reestructuració dels autobusos.

	A falta de disponibilitat d'un pla de reestructuració del bus per part de TMB, aquesta avaluació considerarà un descens de l'activitat de cada línia (kilòmetres recorreguts anualment) proporcional al descens previst de la seva demanda. Aquesta hipòtesi resultarà en un estalvi potencial de costos operatius i de manteniment màxim, que resultaria d'una reorganització ideal i òptima de la xarxa d'autobús. El nombre de línies afectades pel tramvia és de 10 (9,6% del total de línies que opera TMB. Considerant els kilòmetres recorreguts per cada línia anualment, i el descens previst de la seva demanda, es conclou que existeix potencial per a reduir el tràfic d'autobusos en 1,5 milions de kilòmetres anuals, un 3,5% del total actualment recorregut pels busos de TMB. Considerant un cost d'explotació i manteniment dels autobusos a Barcelona de 6,7 €/km12, l'estalvi potencial anualment resulta en 10,3 milions d'euros. [...] Les hores de viatge totals estalviades anualment i repercutides sobre el volum d'usuaris del tramvia donen un valor mitjà de l'estalvi de temps per cada viatger del tramvia de 3min i 25seg en els seus itineraris en relació a l'alternativa de referència on els desplaçaments es farien sense comptar amb el tramvia de la Diagonal. Prenent un valor de temps de 10,32 €/hora per als viatgers del tramvia, el benefici acumulat actualitzat al cap de 30 anys de funcionament del tramvia per aquest motiu seria com a mínim de 424 M€. <u>Usuaris captats del vehicle particular</u> En termes d'operació, la captació de demanda del vehicle privat suposa, sota les hipòtesis adoptades, un estalvi de 0,36 € per viatge en cotxe per concepte de reducció del desgast del vehicle (oli, frens, pneumàtics...), i entorn a 0,25 litres de carburant no consumit per viatge. Això suposaria un estalvi global de 9,9 M€ durant els 30 anys del període d'avaluació. [...] No s'ha incorporat finalment a l'avaluació donada la incertesa en el seu càlcul. <u>Usuaris induïts</u> Els beneficis aportats per la demanda induïda es quantifiquen en termes de l'excedent del consumidor, que avalua la diferència entre la quantitat màxima que un consumidor està disposat a pagar per una quantitat determinada d'un bé i el que finalment paga. Bàsicament, això es tradueix un hipotètic guany de temps que s'aproxima a calcular la meitat de cost que té un consumidor propi del sistema. La consideració de demanda induïda suposa, en aquestes hipòtesis, 20'5 M€

de benefici acumulats durant 30 anys.

Anàlisi d'externalitats

Accidentalitat

L'impacte de l'accidentabilitat del tramvia sobre la resta de modes de transport (vianants, cotxes, autobusos) es considera a través d'incorporar l'increment de cost de les assegurances de 0,96 M€ anuals en els costos d'explotació. La possible reducció de costos de seguretat en els altres modes públics no es consideren.

El benefici provinent de la millora de la seguretat dels viatgers que canvien el vehicle privat pel transport públic, calculat a partir dels nivells d'accidentalitat observats a Barcelona i el valor econòmic dels diferents tipus d'accidents, pot estmar-se en 4 M€ en 30 anys.

Resultats de l'anàlisi econòmica

El projecte de tramvia presenta una rendibilitat socioeconòmica bàsica de l'11,8% (TIR). La presa en consideració d'una reestructuració òptima de les línies d'autobús coincidents en el corredor fa augmentar aquesta rendibilitat fins el 17,4%. Es considera per tant que la rendibilitat del projecte serà globalment molt bona.

El projecte podria tenir una rendibilitat econòmica superior si es poguessin quantificar les consideracions fetes:

- la possibilitat de no desenvolupament complet del PDI (en un context de demanda de mobilitat inferior a la prevista pel PMU)
- la valoració desagregada dels estalvis de temps en temps d'espera i transbordament i temps de viatge
- l'alliberament de places d'aparcament
- la possibilitat d'un increment del percentatge d'usuaris de negocis i gestions.

S'ha assumit que el tramvia s'inseriria a la trama urbana sense provocar pèrdues de temps sobre el trànsit de vehicles, d'acord amb les hipòtesis de l'estudi de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, i d'altra banda tampoc no s'han comptat beneficis per guanys de temps en els vehicles privats.

L'impacte sobre el desenvolupament econòmic podria ser molt alt si s'apliquen estratègies de transferència tecnològica que internalitzessin adequadament el valor afegit generat pel projecte.

L'impacte social, territorial i ambiental podria ser molt positiu, en funció de les estratègies de transformació d'usos de la Diagonal i la seva zona d'influència.

CUP – Capgirem Barcelona	***Programa electoral de la CUP Capgirem Barcelona per a les eleccions municipals del 24 de maig de 2015*. 2015.** 5.3.4. TRAMVIA En primer lloc, la CUP Capgirem Barcelona aposta per la recuperació del Tramvia com a empresa pública, deslligada dels interessos privats actuals, que s'han beneficiat i es beneficien de diners públics per la creació i manteniment d'aquesta infraestructura.
ICV	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Ricard Gomà, president Grup Municipal. Pregunta 5. *Què opina de l'afirmació segons la qual la decisió de reformar la Diagonal ha estat determinada per la pressió econòmica per part de les companyies concessionàries?* Hi ha un debat d'interessos. I benvinguts siguin els interessos econòmics que hi ha al darrere de la producció del tramvia i de tots els elements que hi estan connectats. Quan fem una aposta pel tren de rodalia, fem una aposta pel desenvolupament tecnològic, la producció i la indústria ferroviària a Catalunya amb creació d'ocupació. Una cosa enormement important és que el sistema de transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona genera tanta ocupació com la producció de cotxes a les plantes de SEAT i Nissan. Per tant, aquí hi ha una aposta per la creació d'ocupació digna, de qualitat i no deslocalitzable. Em sembla que són perfectament articulables els interessos en el sentit de defensa de la producció d'ocupació amb la defensa d'un determinat model de ciutat.
FAVB	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Josep Lluís Franco, president AVV Esquerra de l'Eixample. Pregunta 5. *Què opina de l'afirmació segons la qual la decisió de reformar la Diagonal ha estat determinada per la pressió econòmica per part de les companyies concessionàries?* Una altra cosa és que parlem no d'empreses de titularitat pública, sinó d'empreses privades. Aquest és un debat que sempre tenim amb l'Ajuntament i forma part del model de ciutat. Nosaltres sempre hem estat molt crítics en general amb els processos d'externalització i de privatització dels serveis públics. Pensem que el resultat mai no és una millora del

	servei públic, sinó que moltes vegades, amb l'excusa d'aprimar la burocràcia administrativa, arribem a una situació d'empreses que donen pitjor servei, amb condicions laborals més precaritzades i que acaben costant a l'erari públic més que una empresa pública ben gestionada i transparent. Així doncs, ens agradaria més que tinguéssim una xarxa integrada de transport públic de titularitat pública ben gestionada, transparent, participativa, que respongués davant les exigències de la ciutadania i que estigués socialment controlada. Que no només atengués les queixes formals, sinó que, en certa manera, hagués de respondre el govern municipal amb els recursos plens d'un servei públic. Segurament hi ha interessos privats potents en el sentit d'una opció o d'una altra. Per això, ens agradaria que les opcions de transport públic responguessin a criteris d'interès general i no a interferències d'interessos privats, com és el cas actual. Entre parèntesis, afegeixo que una de les coses que ens preocuparia molt és que la política amb TMB s'orientés cap a la disgregació del servei públic anant cap a la privatització de determinades línies rendibles, des d'un punt de vista sobretot de promoció turística, i altres no rendibles, que es mantindrien sobre la base de l'erari públic. Ja s'ha anat molt lluny en aquesta dinàmica de privatitzar els beneficis i socialitzar les pèrdues. És la moda actual i voldríem canviar de paradigma.
PTP	***Informe sobre la millora del transport públic associada a la connexió dels tramvies per la Diagonal. Actualització i recopilatori dels estudis i informacions generades per la PTP entre 2005 i 2015*. Novembre de 2015** <u>L'economia del tramvia: inversió i explotació</u> Tramvies i sistemes d'autobús segregat d'alt nivell de servei (BHNS) tenen una inversió per plaça (oferta màxima) similar, tot i que ofereixen llindars de capacitat molt diferents quan es tracta de serveis urbans: 8.000 passatgers per hora i sentit per al tramvia doble cada 3 minuts i 2.800 per al bus bi-articulat cada 3 minuts. Els autobusos en plataforma reservada i tramvies no tenen per què ser mitjans de transport contradictoris, sovint es complementen. Tan insensat és acumular autobusos sobre un carril bus generant efecte acordió com omplir una ciutat de tramvies sense tenir en compte les demandes de cada corredor. En qualsevol cas el túnel apareix com la darrera solució a tenir en compte, perquè és on la inversió per plaça perd la proporcionalitat.

[...] INVERSIÓ: El tramvia de la Diagonal és la inversió ferroviària socioeconòmicament més rendible que es pot executar

Els motius són obvis, amb només 3,5-3,8 quilòmetres de nova línia es capten 80.000 passatgers, duplicant la demanda de transport de Trambaix i Trambesòs funcionant per separat. Els reduïts costos d'implantació per plaça oferta i la gran demanda a captar, fan del tramvia de la Diagonal l'actuació amb la TIR més elevada de tot el Pla Director d'Infraestructures (PDI).

[...] EXPLOTACIÓ. La substitució de rues d'autobusos per una línia de tramvies també és econòmicament convenient

Els sistemes ferroviaris, com són el metro i el tramvia, tenen uns costos d'explotació superiors als sistemes d'autobús pel manteniment de via, catenària, senyalització i energia. L'autobús també requereix d'unes infraestructures viàries ben mantingudes, però aquestes tenen un manteniment menys complex i els seus costos són compartits amb la resta de sistemes de transport per carretera. Davant dels superiors costos d'explotació dels modes ferroviaris cal tenir present el següent:

- Els sistemes ferroviaris ofereixen més capacitat que els transports per carretera (a igual secció i velocitat comercial). Si el cost de manteniment es repercuteix a cada plaça oferta o cada viatger transportat els modes ferroviaris poden ser més econòmics que els de l'autobús, com succeeix a Barcelona.
- Els sistemes ferroviaris en via reservada, en oferir una velocitat comercial superior, tenen un menor cost d'explotació per vehicle-quilòmetre.

[...] Amb les xifres d'explotació a la mà, i inversions i despeses financeres a banda, es pot concloure el següent:

- Amb elevades demandes és més rendible operar tramvies que autobusos TMB. L'oferta d'un tramvia senzill equival a un mínim de dos autobusos articulats i tres estàndard; amb uns costos d'explotació tramviaire de 8,20 €/km front els 13,20-19,80 €/km dels autobusos equivalents. La tranviarització suposarà un estalvi de nombre de costos en relació a la capacitat oferta del 38% - 58%. Aquest estalvi pot generar important sinèrgies de millora per al transport públic de Barcelona, ajudant a repartir recursos actualment concentrats a la Diagonal per la resta dels barris.
- De mitjana, els tramvies de Barcelona ja són més econòmics que l'autobús per cada plaça oferta, passatger transportat i passatger-quilòmetre transportat. Aquesta economia s'incrementa notablement amb la interconnexió de xarxes.

	--- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Ricard Riol. Pregunta 5. *Què opina de l'afirmació segons la qual la decisió de reformar la Diagonal ha estat determinada per la pressió econòmica per part de les companyies concessionàries?* Un transport públic que només transporta el 19 % dels viatges-quilòmetre de Catalunya ja dóna feina directa a un de cada tres treballadors del sector del transport, què no aconseguirà amb un traspàs modal encara més potent?
Diagonal per a Tothom	**J. Palmer. "La Diagonal, un tramvia «interruptus»". Nació digital, 26/10/2015** Per tot plegat, els defensors de la connexió confien a veure fet realitat el projecte, això sí, resolent altres qüestions com el model d'explotació, "privatitzat per Convergència", un fet que ha provocat "el nerviosisme" entre els treballadors de l'autobús. --- ***Decàleg en suport a la Reforma de l'Avinguda Diagonal*. Plataforma Diagonal per a Tothom. Març de 2010.** 8. L'eficiència econòmica i social de la reforma està garantida. L'ATM ha calculat que la unió dels dos tramvies és la inversió socialment més rendible que avui es pot fer a Barcelona, degut a la xifra alta de passatge guanyat amb una inversió reduïda. Amb el cost d'un quilòmetre i mig de la línia 9 de Metro (220 milions d'Euros), es podran remodelar tres quilòmetres i mig d'avinguda en una operació que és tan urbanística com de mobilitat. 9. Millora de la competitivitat econòmica. La reducció de la congestió, contaminació i danys a la salut i el patrimoni també interessa al teixit productiu de la ciutat. Una Diagonal sense congestió millorarà la competitivitat de la ciutat i facilitarà el comerç urbà de forma doble: els clients trobaran més atractives les botigues i la càrrega i descàrrega es veurà facilitada.

ORIOL BOHIGAS, arquitecte i urbanista	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Jo confesso que no sóc gaire partidari del tramvia. És realment una bona solució per a Barcelona amb el cost que comporta? Cal aclarir altres coses, com ara si la reforma de la Diagonal la pagarà la Generalitat o algú altre pel fet de fer-hi passar el tramvia. Pregunta 5: *Què opina de l'afirmació segons la qual la decisió de reformar la Diagonal ha estat determinada per la pressió econòmica per part de les companyies concessionàries?* Què opina de l'afirmació segons la qual la decisió de reformar la Diagonal ha estat determinada per la pressió econòmica per part de les companyies concessionàries? No crec que el tramvia sigui una solució de futur sinó que està molt marcada pels interessos de les empreses productores del tramvia. Seria la primera cosa que s'hauria d'aclarir: per què aquest entossudiment a fer aquest tramvia? El projecte és poc transparent, perquè el que caldria veure primer és quines són les relacions entre l'Ajuntament i la companyia explotadora del tramvia i quins són els interessos perquè es faci tota la Diagonal nova per fer-hi passar el tramvia. Si l'enunciat és simplement transformar la Diagonal per al tramvia, jo diria que ho trobo equivocat. Però un altre plantejament és que es transformi la Diagonal per millorar-la i entre aquestes millores hi hagi la possibilitat de fer-hi passar el tramvia. És una qüestió molt complexa i ho ha de determinar un equip de tècnics. S'ha de tenir en compte que potser no hi ha cap influència però s'ha d'aclarir. Cal considerar, doncs, si realment és la conseqüència d'una influència del concessionari o si realment es creu que suposarà una millora per a la realitat de l'ús de la Diagonal.
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona (2010)	***Posicionament del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona en relació al projecte de reforma de la Diagonal*. Abril 2010** Caldria tenir un estudi previ del cost i del benefici del projecte. Cal tenir en compte les condicions d'execució de l'obra.
MIQUEL LAHOZ CASARRAMONA, Estudiant d'Enginyeria de	***Projecte bàsic de reforma de l'Avinguda Diagonal entre Plaça Francesc Macià i Plaça Glòries. Connexió de la xarxa tramviària: Trambaix i Trambesòs*, UPC, juny de 2015**

Canals, Camins i Ports	"En addició a l'augment de la demanda, la unió d'ambdues xarxes comporta també una reducció del cost global d'explotació: en reduir les ineficiències i les deseconomies d'escala que comporta l'operació disjunta, el cost per viatger i kilòmetre necessàriament ha de disminuir, el què obre la porta a una possible renegociació de la tarifa tècnica i la reducció del cost del servei per al conjunt de la societat".
MACARENA TARAVILLA, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Prognosi dels impactes socials i urbanístics de la "unió del Trambesòs i Trambaix"*, UPC, abril de 2010** "En relació a l'impacte en les **activitats econòmiques** el tramvia, facilita i accelera el procés de terciarització necessari per la subsistència dels municipis on la deslocalització d'indústries és present. Per una banda, a nivell global, aproxima la perifèria amb la metròpoli, i dona lloc a una àrea de nova centralitat. Per altre banda, a un nivell més local, hi ha una reactivació de l'economia mitjançant la reforma d'antics comerços i la instauració de nous".
HELENA ANDRÉS HILARIÓN, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Criterios de trazado para la inserción urbana del tranvía*, UPC, juny de 2010** "La fiabilidad de las operaciones es alcanzable si la explotación conjunta la realiza un mismo operador".

4.6 Participació i Comunicació

ACTORS	ARGUMENTS
BERNARDO DE SOLÁ, arquitecte. Membre de l'Oficina Tècnica de la Diagonal	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Penso que aquest procés de participació ciutadana, on totes les persones que viuen a la ciutat de Barcelona més grans de setze anys poden opinar, participar, donar referències i idees, està molt bé. Perquè en el fons és un espai central de Barcelona i, per tant, és a l'abast de l'opinió de tothom qui viu a Barcelona. L'oficina tècnica de la Diagonal està expressament organitzada per assimilar totes les propostes ciutadanes, dels ens participants i de les persones que promouen la idea de la Diagonal, i ha treballat en la formulació i en l'estudi de tretze propostes com a mínim.

	És a dir, hi ha pràcticament tretze solucions diferents per a totes les situacions de la Diagonal. Hi ha un ventall de propostes al voltant de no tocar arbres o de tocar-los només en part: en fileres, acostar-los a la façana de dos en dos o apropar entre si els de l'obertura central. S'han fet alguns estudis sobre la qualitat fitosanitària dels arbres de la Diagonal que ens indiquen que la seva salut no és excel·lent. Pateixen més els plàtans que les palmeres, perquè són més sensibles a aquesta via tan transitada pels cotxes i tan poc permeable a la pluja. Aquests estudis ens indiquen que potser una solució seria plantar arbres nous. No és una cosa nova en el context de països europeus amb una tradició important en temes de recuperació de grans parcs ciutadans. L'oficina de la Diagonal està en procés de destil·lació contínua de propostes per arribar a consensuar les dues idees força: el projecte de la Diagonal en si com a espai urbà i el projecte sistèmic que permeti posar en joc moltes altres condicions. Cal tenir en compte que la Diagonal és d'una complexitat imponent. **Penso que el procés de participació prèvia ha estat excel·lent. Hi han participat més de trenta mil persones i altres estaments, com ara els col·legis professionals d'enginyers industrials, de camins, d'aparelladors, l'Escola d'Arquitectura, associacions d'amics del transport públic, de la bicicleta, diferents representants de partits polítics... Sincerament, no he conegut mai un procés tan complet que combinés les opinions i els inputs que s'han produït com al projecte Diagonal.** On nosaltres veiem la dificultat és a poder traslladar tot aquest conjunt d'idees a una proposta que sintetitzi el millor de totes elles. I això vol dir que, de les tretze possibles solucions que estem creant, al final n'haurem d'escollir dues, les millors. Sincerament, és molt difícil tenir clar quina d'aquestes seria la més realista i la millor per a la ciutat de Barcelona. Perquè algunes d'aquestes propostes estan clarament pensades en clau d'espai públic amb una bona oferta de transport públic, i hi ha un altre ventall de propostes que presenten la idea d'una Diagonal més flexible.
Síndica de Greuges	***Decisió de la Síndica de Greuges referent a la queixa presentada per la Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona - FAVB - en representació de la Plataforma Diagonal per a Tothom, en matèria de participació ciutadana, informació pública de projecte i medi ambient.* 25 de maig de 2015.** L'informe de l'Ajuntament de Barcelona fa referència a dos processos

	"d'implicació ciutadana", i és el primer el que va tenir lloc en l'anterior mandat i el nou procés el que es desenvolupa durant el 2013 i el 2014. Per tant és obvi que es tracta de dos processos diferenciats, encara que el segon no parteixi de zero i pugui nodrir-se dels continguts ja recollits. Ara bé, el fet de tenir un punt de partida no significa que es pugui portar a terme un procés participatiu sense un desenvolupament metodològic i normatiu adient. Recordem que la línia 3.4. del Pla director municipal de participació ciutadana, aprovat al Consell Plenari d'1 d'octubre de 2010, estableix que per iniciar un procés participatiu, l'òrgan o departament impulsor ha d'argumentar la seva motivació i basar-se en els aspectes següents: Objecte del procés, objectiu que es persegueix (consulta, proposta, vinculant...), valoració de si pot ser assumit per un òrgan existent, col·laboració prevista amb els diferents espais de participació existents, forma de coordinació amb l'espai territorial de referència, fases del procés, població a la qual s'adreça (territoris afectats), durada prevista de cada fase, mecanismes de seguiment i avaluació, pla de comunicació i recursos. Pel que fa al desenvolupament d'aquest nou procés d'implicació ciutadana, es presumeix que no pot ser considerat com un procés de participació ciutadana, ja que en cap moment no s'informa de les condicions d'inici del procés i perquè el gruix de les reunions es porten a terme quan ja està elaborat el projecte. També podem tenir en compte altres consideracions metodològiques, com el fet que no es planteja una reunió conjunta amb tots els agents implicats de la ciutat per tal que es puguin contrastar opinions. I finalment perquè no s'informa de l'avaluació del procés de participació, com correspondria per tal de verificar que s'ha desenvolupat segons les previsions inicials. [...] Per tant s'observa un tracte diferencial vers les entitats, pels diferents moments en què es desenvolupen les reunions, el nombre de reunions i pel fet que algunes, presumiblement, no coincideixen en les reunions amb altres entitats. No s'exerceix la participació, doncs, en condicions d'igualtat, tal com estableixen l'article 29.1 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya i l'article 54.e) i la Llei 19/2014 de transparència, accés a la informació pública i bon govern. Els dubtes generats pel desenvolupament general del nou procés participatiu promouen una imatge d'opacitat de l'acció de l'Administració municipal, contraria al que preveu la Llei 19/2014, de transparència, accés a la informació pública i bon govern, que tot i no estar encara plenament vigent, sí que emmarca els principis pels quals s'ha de regir l'actuació dels poders públics.

	[...]Estimar la queixa perquè en el nou procés participatiu de la reforma de l'avinguda Diagonal no s'han complert els procediments previstos en la normativa local de participació ciutadana, alhora que no s'han donat garanties suficients de tracte igualitari i transparència en l'actuació municipal. Recomanar a l'Ajuntament de Barcelona que segueixi els processos previstos a les Normes reguladores de la participació ciutadana i al Pla director municipal de participació ciutadana 2010-2015, tant pel que fa a la metodologia, com a la informació facilitada a la ciutadania.
FERNANDO PINDADO, Subdirector general de Participació en l'Àmbit Local de la Generalitat de Catalunya	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** El que es farà amb la Diagonal serà una consulta popular: més grans de setze anys i també persones immigrades residents a Barcelona. És una mena d'enquesta qualificada que té el valor que té. Per tant, no pot ser decisòria perquè és una consulta. Amb la Diagonal es volien combinar fases d'informació amb una de debat per acabar definint quins són els trets dels projectes que s'han d'elaborar per després sotmetre'ls a consulta. El que em preocupa d'això és que, si no es fa molt bé el procés d'implicació, d'incentivació i d'engrescar la gent perquè vegi que és important, ens podem trobar que la gent que anirà a votar és la que viu a la Diagonal. I parlem d'una via que no afecta només els qui hi viuen sinó el conjunt de la ciutat i els qui vénen de l'àrea metropolitana. En tot cas, és la ciutat la que suporta el pas dels busos, dels cotxes i qui pateix la situació d'aquest trànsit. O s'explica molt bé per què és important anar a votar, o ens podem trobar que anirà a votar poca gent i això serà l'excusa per dir que no serveix per a res, que a la gent no l'interessa. És clau que hi hagi unanimitat política a escala de govern i d'institució, perquè si no després aniran a fer sang i hi haurà por d'innovar. D'altra banda, jo crec que és molt important que un ajuntament i una ciutat com Barcelona facin aquest experiment perquè ajuda a treure les pors de l'instrument consultiu, i es demostra que un ajuntament d'una ciutat gran té el coratge d'apostar per una eina d'aquest tipus. Sigui quin sigui el resultat, això és el més important, perquè demostra que és possible fer aquestes coses i que les grans assemblees per decidir coses no només

	tenen lloc a Porto Alegre. Ara, em preocupa una mica que la manera com es facin servir aquestes eines sigui per perjudicar la possibilitat de tornar-les a repetir. Pregunta 9: *Qui són els afectats? Per tant, qui ha de tenir dret de vot en la consulta ciutadana de la reforma de la Diagonal? Els veïns i els comerciants de la Diagonal? Tot Barcelona? Caldria considerar altres mecanismes que permetessin donar vot als nombrosos usuaris de la Diagonal no empadronats a la ciutat de Barcelona?* Crec que el debat s'hauria d'obrir a l'entorn metropolità, però la decisió no. La Diagonal de Barcelona es paga amb els impostos dels ciutadans i ciutadanes de Barcelona. Qui ho decideix és l'Ajuntament de Barcelona, no el de l'Hospitalet, el de Cornellà o el de Sant Adrià. Per tant, qui ha de prendre la decisió és el govern local de la ciutat de Barcelona, i el poble de Barcelona –en aquest cas, si és consultat– hauria d'emetre la seva opinió. Però és bo que el poble de Barcelona, en el moment de ser consultat, escolti què en pensen els usuaris que no són de la ciutat i que no tenen capacitat de decisió. Caldria obrir el ventall d'opinions i tenir en compte la d'aquests usuaris de transports de mercaderies, de taxis, de persones que vénen aquí a treballar, perquè no tenen més remei que entrar a Barcelona amb metro o tramvia. El que passa és que això ho fa més complex i l'Ajuntament de Barcelona ja deu tenir prou problemes per gestionar aquest procés per complicar-se més la vida.
JOAN TORRES, president FGC	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Pregunta 8: *En un procés de participació ciutadana de temàtica urbanística i arquitectònica com és el que ens ocupa, com es poden combinar els coneixements tècnics, propis dels tècnics, amb el coneixement més immediat de la ciutadania? On comencen i on acaben les atribucions de cadascun? Com es poden donar eines perquè el ciutadà pugui opinar amb criteri i fonament sobre una qüestió determinada?* Així doncs, per què no obrir, a l'Ajuntament i a la societat civil, debats entre arquitectes i enginyers, o entre sociòlegs i urbanistes? Debats ordenats, on cadascú exposi des de la perspectiva del seu coneixement d'allò que es pot mesurar, es pot controlar i es pot regular a partir d'unes bases que permetin un debat objectiu. I poder copsar aquesta subjectivitat perquè després, un cops fets aquests debats, sí que valdria la pena fer un concurs d'idees a partir d'un encàrrec en què les idees ja estan matisades. Després del resultat del concurs, d'aquests avantprojectes i estudis informatius, es podria fer una consulta per decidir quins projectes

	l'autoritat pot optar a fer d'una manera responsable i representativa. Pregunta 9: *Qui són els afectats? Per tant, qui ha de tenir dret de vot en la consulta ciutadana de la reforma de la Diagonal? Els veïns i els comerciants de la Diagonal? Tot Barcelona? Caldria considerar altres mecanismes que permetessin donar vot als nombrosos usuaris de la Diagonal no empadronats a la ciutat de Barcelona?* Crec que amb la consulta i la votació d'aquests projectes hi ha d'haver el que està de moda ara: un vot territorial i un vot sectorial. Un vot territorial seria el dels afectats per la mateixa dinàmica del canvi que ha de representar la reforma de la Diagonal, és a dir, els qui viuen a la Diagonal. El vot sectorial, en canvi, el conformarien àmbits com el taxi, els operadors com nosaltres, la Cambra de Comerç i les mateixes agrupacions de comerciants, o els mateixos col·legis professionals. S'hauria de buscar aquest equilibri entre les diverses opinions dels sectors que poden estar afectats. Un grup d'experts, que n'hi ha de molt bons, podria fer un predisseny del projecte i posar tres o quatre propostes que sortissin d'aquest concurs d'idees a consideració de la consulta.
CiU	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** Des de Convergència, Joaquim Forn va acusar els socialistes de "falta de transparència". --- **"Els grups municipals opinen". *iBarcelona*. Octubre 2008**. 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'insolvència 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 convertirla 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!
PSC	**PSC BCN. *Programa eleccions municipals 2015 Socialistes de Barcelona*. 2015.** En relació amb el tramvia hem de tenir present que tan sols 3'9 km separen la connexió per l'Avinguda Diagonal, una actuació contemplada al Pla Director d'Infraestructures 2011-2020. De fet, el propi PDI ha arribat a la conclusió que la unió dels tramvies per la Diagonal és el projecte, amb diferència, de més rendibilitat socioeconòmica per a la ciutat degut als beneficis de temps de recorregut, connectivitat, menys contaminació i optimització de costos que representa La unió dels tramvies per la Diagonal es fa del tot necessària i no pot quedar coartada per una minoria. I els socialistes creiem que això està passant perquè la Diagonal, i més en concret la (no)unió dels tramvies s'enfoca des de la perspectiva equivocada. --- **"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** Assumpta Escarp, qui va reconèixer que hi ha dues coses que no saben fer: "Els aparcaments de moto i les zones de càrrega i descàrrega", però va afegir que precisament el que s'haurà de fer és convertir aquestes mancances en "punts forts".

ERC	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". Camins.cat. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** El regidor municipal del grup d'Esquerra Republicana, Ricard Martínez va exposar els seus dubtes sobre la claredat de la consulta, ja que, al seu parer, el Consistori hauria hagut de preguntar directament a la ciutadania si estan a favor o no que el tramvia creui la Diagonal de punta a punta.
PPC	**"A la Diagonal cal fer: A) Un bulevard; B) Una rambla; o C) Cap de les anteriors". *Camins.cat*. revista del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, núm. 12. Maig 2010** Des del Partit Popular de Catalunya, el regidor Alberto Villagrasa va criticar l'equip de govern per haver "començat la casa per la teulada"
ICV	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Ricard Gomà. Als tallers de participació hi havia molta gent que expressava el seu afecte per la Diagonal i fins i tot de vegades la seva por sobre el que s'hi faria. Aquest sentit d'apropiació ciutadana de la Diagonal és molt important. Estic totalment a favor de la connexió dels tramvies en superfície per la Diagonal. La qüestió de per on ha de passar el tramvia és precisament una de les coses que crec que s'han de sotmetre al procés de participació i de consulta ciutadana. Per a mi, és molt important que les dues alternatives que sotmetrem a la consulta plantegin el tramvia. Ara, per on ha d'anar? Com s'ha d'articular al costat de les bicicletes i de les persones? Els arbres s'han de quedar o s'han de resituar? Quants carrils de circulació privada han de quedar? Aquestes són les coses que donaran sentit a la tria i ambdues alternatives han de ser prou diferents perquè escollir tingui sentit. Pregunta 6: *El procés de consulta popular sobre la futura reforma de la Diagonal ja està definit. Consistirà en diverses etapes en les quals l'oficina tècnica del consistori recollirà i valorarà les aportacions realitzades pels ciutadans i conclourà la primavera de 2010 amb una consulta popular en la qual els barcelonins podran o bé triar entre dos projectes presentats per l'oficina tècnica creada per l'Ajuntament o bé expressar el seu rebuig a ambdós. Quina opinió li mereix aquest procés?* El procés de participació és molt rellevant i estic convençut que és

d'aquells que s'estudiaran en els cursos de participació ciutadana.
Perquè és un procés que s'està desplegant en diferents fases. Va començar amb una fase molt interessant d'informació amb formats com ara sessions, tallers a escoles, a instituts, etc., i va proveir la màxima informació possible a aquelles persones amb ganes de rebre-la. La segona fase va ser d'aportacions ciutadanes i més de trenta mil persones ens van fer arribar les butlletes, sigui en format individual o a partir de tallers col·lectius. Més de trenta mil persones directament vinculades a un procés de transformació urbanística és un fenomen que no s'havia donat mai en tota la història democràtica de Barcelona. I, a més, un alt percentatge d'aquestes persones validava les tesis del procés de transformació. Un 90 % es va mostrar favorable a la transformació; un 80 % volia més transport públic; un 75 % va dir que sí al tramvia; un 60 % parlava de reduir dràsticament els cotxes.

Ara ens queden les fases finals: el debat d'alternatives, que serà molt interessant i en el qual m'agradaria que la ciutadania s'activés en defensa d'una alternativa o de l'altra, que els sectors més compromesos amb la Barcelona del segle XXI –la PTP, la FAVB, els instituts, els col·legis professionals, els interessos industrials darrere del tramvia, etc.– aportin el gruix argumental, perquè finalment passi una cosa extraordinària, és a dir, que qualsevol persona empadronada a Barcelona de més de setze anys pugui decidir quina de les dues alternatives vol.

Estic convençut que anirà bé i que la ciutat s'activarà com ho ha fet en les primeres fases del procés de participació i com ja es va activar en la redacció del programa d'actuació municipal d'aquest mandat. Per tant, crec que tindrem desenes de milers de persones participant en aquest referèndum i que, sigui una opció o una altra, la transformació de la Diagonal estarà molt validada per la ciutadania.

No sóc d'aquells que s'acosten a aquesta consulta ciutadana amb l'ai al cor: no sé què passarà, però tinc molta confiança en la ciutadania de Barcelona. I durant aquests mesos finals del procés hem d'apel·lar a tots aquells sectors més actius i compromesos amb el futur de la ciutat perquè es prenguin molt seriosament la consulta i deixin el mínim espai possible a altres veus reaccionàries que només pensen en la Barcelona desarrollista del segle XX, que jo crec que per sort ha passat definitivament a la història.

Pregunta 7: La participació a la ciutat de Barcelona
L'Ajuntament disposa de tot un conjunt d'espais de participació. No tots funcionen igual: hi ha alguns mecanismes molt consolidats que el teixit social i la ciutadania han fet molt seus. El Pacte per la Mobilitat té més de

deu anys de vida i és un espai de participació dels agents vinculats a la mobilitat de Barcelona. Sense el Pacte, crec que avui no seríem on som en la transició cap a la mobilitat sostenible: el Bicing, els carrils bici, la pacificació de vies, la zona 30, l'àrea verda...

Pregunta 8: *En un procés de participació ciutadana de temàtica urbanística i arquitectònica com és el que ens ocupa, com es poden combinar els coneixements tècnics, propis dels tècnics, amb el coneixement més immediat de la ciutadania? On comencen i on acaben les atribucions de cadascun? Com es poden donar eines perquè el ciutadà pugui opinar amb criteri i fonament sobre una qüestió determinada?*
En un procés de participació ciutadana de temàtica urbanística i arquitectònica com és el que ens ocupa, com es poden combinar els coneixements tècnics, propis dels tècnics, amb el coneixement més immediat de la ciutadania? On comencen i on acaben les atribucions de cadascun? Com es poden donar eines perquè el ciutadà pugui opinar amb criteri i fonament sobre una qüestió determinada?

En tot procés participatiu i en tot model de democràcia participativa, hi ha tres rols que s'han d'interconnectar molt bé: el tècnic, el ciutadà i el polític. Si el rol més important és el dels tècnics, caiem en la tecnocràcia, que és opacitat i manca de diàleg. Si només tenim ciutadania, però no hi ha capacitat de projectar un model polític, caiem en el populisme. Si, en canvi, només tenim uns polítics que prenen decisions a les institucions sense participació ciutadana, estem en una democràcia estrictament representativa que acaba sent de molt baixa qualitat. Per tant, quina és l'alternativa? El pacte entre tots tres: polítics, tècnics i ciutadans han de ser oberts i permeables al rol dels altres.

Els polítics hem d'entendre que els nostres models han de ser sòlidament tècnics i han de ser dialogants amb la ciutadania; la ciutadania ha d'entendre que s'ha de poder participar en el marc d'un projecte polític; i els tècnics han de ser molt permeables. No és fàcil, però estic convençut que és l'única fórmula d'èxit. Algunes alternatives a un sistema representatiu en crisi ens porten cap a escenaris de degradació democràtica. Per tant, l'alternativa real és l'empatia, el reconeixement de rols i l'aprofundiment participatiu. Crec que amb la Diagonal estem demostrant que és possible.

ISMAEL BLANCO, Investigador de l'Institut de Govern i Polítiques Publiques de la UAB	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Em sembla inevitable que un procés d'aquestes característiques rebi crítiques i tingui mancances. Qualsevol procés de participació està condemnat a ser imperfecte. No conec cap procés que no tingui mancances, que no hagi rebut crítiques i normalment són el mateix perfil d'actors el que ens recorda els elements més crítics de qualsevol procés participatiu: els tècnics més escèptics de l'Administració, els partits polítics de l'oposició, que sempre recelen de la possible utilització política, i els moviments socials més crítics, als quals sempre els sembla poc i demanen més. Sempre s'apunten els mateixos tipus de crítiques: que si el govern ha controlat excessivament el procés, hi ha participat poca gent, els participants eren poc representatius, el debat no ha estat de prou qualitat, no hi havia prou informació, les propostes ciutadanes no s'han traduït de manera clara en decisions polítiques... Per tant, per situar les expectatives, en aquest procés de la Diagonal –que entenc que és un procés molt interessant i ben dissenyat–, inevitablement, hi haurà crítiques i interrogants. Algunes d'aquestes mancances poden tenir a veure amb el disseny del procés. Segurament qualsevol procés podria haver-se dissenyat millor i haver gestionat millor determinats problemes que apareixen a la pràctica de la participació. Però el gran problema no és el disseny dels processos, tot i que és important, sinó el context en què es desenvolupen. Hi ha tot un seguit de condicionants estructurals a la participació que li imposen límits molt marcats. Per exemple, les disponibilitats participatives de la gent són molt escasses i es distribueixen molt desigualment entre la població. Hi ha molt poca gent que participa molt. La gran majoria de la gent tenim un vincle molt ocasional i molt superficial amb la política i no estem disposats o capacitats per anar més enllà. I, cada vegada més, hi ha un grup de gent que no té cap mena de relació amb la política ni està disposada a tenir-ne. Aquest és un límit estructural. **Significa que la majoria d'aquests processos estan condemnats a mobilitzar una minoria de gent. I segurament també una minoria esbiaixada respecte al conjunt de la població, amb uns perfils molt determinats**, tot i que es pot treballar per reduir aquests biaixos i fer que el procés sigui més plural. En aquest procés de la Diagonal hi ha hagut unes trenta mil aportacions. Però, quant representen respecte al cens? És un percentatge que no deu

	arribar al 2 % de la població. Altres condicionants estructurals: les nostres administracions són profundament burocràtiques i la burocràcia, entre altres coses, implica que hi ha una mena d'exaltació del coneixement expert com a única font de coneixement vàlida. Els tècnics estan formats en aquesta cultura tecnocràtica de pensar que només el coneixement expert és important des del punt de vista del disseny de les polítiques. Un altre límit estructural: vivim en una democràcia representativa on els partits polítics lluiten per assolir càrrecs institucionals i les lluites interpartidistes també s'acaben projectant sobre aquest tipus de processos. Sempre hi ha partits polítics al govern que tindran la temptació d'utilitzar la participació en benefici propi. I sempre hi ha partits a l'oposició que tenen la temptació de boicotejar aquest tipus de processos perquè saben que d'aquesta manera fan mal al govern. Així, **també em sembla inevitable la polititzacció o la partiditzacció de la participació.** **Tot això ens ha de fer pensar quines expectatives podem dipositar en aquest tipus de processos, si totes aquestes mancances sempre aniran apareixent i si aquests límits sempre seran forts i tan marcats**. Jo penso cada cop més que la participació no pot pretendre ser una manera de governar. La participació és un instrument, però no pot ser la forma de govern que substitueixi les formes representatives que tenim ara. Plantejat d'una altra manera, si la participació és la resposta, quina és la pregunta? Per a mi la pregunta no és qui governa. Perquè si la pregunta és qui governa, per a mi la participació és una resposta altament imperfecta. Posats a triar, opto per la representació, en lloc de la participació, com a mal menor. **La pregunta és com governa qui té la responsabilitat de fer-ho. En aquest sentit, la participació és una bona resposta. Perquè qui té la responsabilitat de governar, en lloc de fer-ho de manera autista, sense escoltar la ciutadania o els interessos afectats, el que fa és establir processos de diàleg oberts amb la ciutadania abans de prendre decisions. Però ell és finalment qui pren la decisió i qui té la responsabilitat de retre comptes davant de la ciutadania.** Pel que fa a la Diagonal, per a mi aquesta participació haurà servit si, a través d'aquest procés, hem estat capaços d'incorporar més opinions, més sensibilitats i, en definitiva, si tot això acaba enriquint la decisió final i fent-la més sensible a tota classe d'interessos.

	Hi ha molta gent que percep que la participació pot quedar com una eina buida i que demana que la participació sigui vinculant. A mi em fa una mica de por. Perquè penso: qui ha participat? En virtut de quins interessos i quines opinions? Li podré demanar comptes finalment a qui ha pres la decisió? Necessitem que algú assumeixi la responsabilitat. Fins i tot treure-li la responsabilitat en el futur, si aquella decisió ha tingut conseqüències greus. És a dir, prefereixo que, al final, la responsabilitat de la decisió recaigui en algú concret i no en un col·lectiu eteri de participants. **La participació potser no ha de ser vinculant però, a la vegada, quan impulsem un procés participatiu, és molt important que quedin clars els objectius, quins són els límits del debat i, sobretot, que hi hagi resposta institucional a la ciutadania.** Coneixem molts processos de participació en què la gent ha fet un gran esforç per participar, però després no obté resposta institucional i no sap on han anat a parar les seves opinions. De totes maneres, jo, com a participant, no exigeixo que el govern em faci cas, en el sentit que faci exactament el que jo he dit que s'ha de fer, però sí que exigeixo resposta institucional. Perquè, en cas contrari, la participació pot tenir un efecte pervers en termes de desafecció democràtica, tot i que moltes vegades la presentem com una eina de combat contra aquesta desafecció. Pot haver-hi més oferta que demanda de participació? Potser sí que ens trobem en un moment en què els polítics tenen més necessitat d'impulsar aquest tipus de processos participatius que no pas els ciutadans de prendre-hi part. Però hi posaria un gran interrogant. Crec que sí que hi ha una demanda latent d'una possibilitat d'intervenir d'una manera més directa en les decisions.
JORDI BORJA, geògraf urbanista	**J. Subirana. "Crida a favor del consens". Público, 18/05/2010** Jordi Borja, Geògraf urbanista *"Fan les consultes populars un favor als urbanistes?* Les consultes han de ser polítiques, no tècniques. No calia un referèndum perquè el procés fos participatiu, podia haver-hi trobades amb experts. I si es preguntava, n'hi havia prou amb una qüestió política, per exemple, si la gent estava d'acord a convertir una via per on circulen molts cotxes en un passeig. Però l'execució formal i tècnica correspon als professionals."

FAVB	**J. Subirana. "Crida a favor del consens". Público, 18/05/2010** JORDI GIRÓ, Vicepresident de la FAVb "L'opció que ha guanyat, la C, no vol dir que no s'hagi de reformar la Diagonal. La consulta s'ha presentat com un plebiscit contra l'Ajuntament. Des de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) creiem que la Diagonal s'ha de reformar tot i el resultat. S'ha de treballar en una nova proposta. També creiem que aquest tipus de consultes s'han de continuar fent, però amb propostes molt clares". --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Josep Lluís Franco Pensem que un disseny de transports ha de comptar amb la participació i l'opinió dels usuaris però també amb l'opinió dels entesos, dels mateixos treballadors i del mateix moviment sindical de les empreses públiques. És bo que els poders públics s'acostumin a consultar la ciutadania sobre les grans decisions. Amb aquest tipus de coses hi ha sempre el risc de caure en la demagògia i en la manipulació. Primer hi ha d'haver un debat ciutadà suficient i la presa de decisions s'ha de formar amb coneixement de causa. El problema que pot haver-hi és que una cosa que estigui bé pugui fer la impressió que ja s'ha resolt el problema, quan s'està demanant a la ciutadania sobretot una opinió sobre el disseny de la Diagonal. **De fet, el que hi ha com a rerefons és una transformació d'un abast molt més gran que no es pot resoldre amb una consulta, que demana tota una concepció de ciutat i una participació per altres canals, i que és el realment important.** És difícil dir si la consulta hauria de ser vinculant. Quan es fa un procés d'aquestes característiques, com el que sembla que es vol fer i que suposo que el govern municipal portarà amb coherència fins al final, el que surti és moralment vinculant, tot i que jurídicament no hi ha cap obligatorietat. --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Jordi Giró, vicepresident FAVB El procés participatiu no té precedents en aquesta ciutat. Ser una ciutat gran té moltes complicacions, però això no vol dir que haguem de

renunciar a aquesta qualitat. Com a Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes, que estem al Consell de la Ciutat –és on es fa el seguiment mil·límetre a mil·límetre de tot el procés participatiu i de les diferents fases–, pensem que aquest procés ha estat impecable fins al dia d'avui. Té transparència, claredat i uns objectius molt ben explicats i estructurats.
En la fase de formació hem assistit a algunes de les conferències. Ara ja som a la fase d'aportacions i després vindrà la de la devolució. Després entrarem a la darrera, que serà la de confecció d'aquestes propostes, el punt culminant de la qual serà el referèndum. Un referèndum que no tindrà precedents perquè, per primera vegada, s'haurà de fer de forma electrònica, d'una forma transparent.

S'ha d'arribar al referèndum amb dues propostes molt clares amb el que s'ha aportat entre tots, perquè els ciutadans puguin tenir una opció clara de decidir el que realment volen. Crec que aquest és el punt culminant d'un procés que de moment és exemplar i que ens agradaria que es mantingués així. Ens agradaria que aquesta experiència –si som capaços de portar-la a bon port– sigui una autoexigència del mateix consistori per a altres processos que es puguin posar en marxa en el futur.
Per tant, aquest procés és essencial i va més enllà de la Diagonal. L'èxit també depèn que la gent vegi que s'hi pot participar i que s'està avaluant contínuament el procés. El consistori, les entitats i els ciutadans i ciutadanes s'hi juguen molt.

És clar que partim d'una mesura clara de govern i que és el fet que la Diagonal s'ha de transformar. El procés de participació ciutadana no consisteix a dir si es vol fer o no. Tot i això, les aportacions ciutadanes podrien anar en aquest sentit i s'haurien de valorar perquè tothom pot dir-hi la seva.

Crec que aquest procés és més important del que ens sembla avui, sobretot en un moment en què la gent té molta desafecció cap als temes de govern. Si es fa bé, marcarà un abans i un després. Si nosaltres ens hem unit en una plataforma de diverses sensibilitats és perquè tenim ganes i força i creiem que tot el procés de la Diagonal és cabdal per poder canviar després altres coses a la ciutat.

PTP	***Informe sobre la millora del transport públic associada a la connexió dels tramvies per la Diagonal. Actualització i recopilatori dels estudis i informacions generades per la PTP entre 2005 i 2015*. Novembre de 2015** <u>Desmuntant el mite de la consulta contra el tramvia</u> La consulta de l'any 2010 sobre la reforma de la Diagonal preguntava entre Bulevard o Rambla, no entre autobús o tramvia. De les tres opcions de vot a la consulta electrònica de la Diagonal, celebrada al maig de 2010, va guanyar l'opció "Cap de les dues anteriors" amb el 79,8% dels vots, amb una molt baixa participació; el 12,17% sobre un cens de 1.414.783 barcelonins i barcelonines. Sembla que aquesta consulta s'interpreta segons els interessos partidistes del moment: primer plebiscit contra l'ex-alcade Jordi Hereu, segon no reformar la Diagonal, i ara no al tramvia. Resulta desconcertant sostenir la teoria de què la ciutadania no vol el tramvia quan aquest és el mitjà millor valorat pels usuaris del transport públic, any rere any, de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM, formada en un 51% Generalitat, 25% Ajuntament de Barcelona i 24% Àrea Metropolitana). [...] 1. Mai ha existit un referèndum anti-tramvia a Barcelona, només una consulta sobre dos projectes urbanístics, que incloïen tramvia. El nombre de votants que l'any 2010 van rebutjar reformar la Diagonal amb el projecte de Rambla o Bulevard han estat abastament superats pel nombre de votants de Barcelona en Comú, força política que ha situat la connexió dels tramvies dins del seu programa de forma molt clara. Esquerra Republicana de Catalunya i el Partit dels Socialistes de Catalunya també donen suport a la connexió dels tramvies per la Diagonal al seu programa. --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Ricard Riol, president Aquest és el primer procés que pròpiament desemboca en una consulta sobre un projecte urbanístic. Al principi vam tenir una sensació agredolça perquè conceptualment aquest projecte ja estava validat pel seu caràcter sostenible i equitatiu. Però hem de fer valer la nostra responsabilitat democràtica i ser capaços de convèncer i no d'imposar, que és el que ha fet el cotxe tota la vida. Intentem que el transport públic prengui un altre camí.

	Aquesta és la tessitura actual de voluntat de participació en el procés, d'ajudar a informar; però no acceptarem una consulta contaminada. **Els arguments han d'estar per damunt de tot i crec que l'Ajuntament hauria d'estar-hi més a sobre, no tant per les formes de la consulta com pel contingut: el pla de transport públic que sigui capaç d'absorbir el trànsit i no desviar-lo massivament, la forma i qualitat de l'espai públic resultant, etc.** Encara que legalment no és vinculant, perquè és una consulta, la intenció del procés és escollir entre **dos projectes que han de compartir un objectiu comú, acordat per tots els partits de l'Ajuntament: reformar la Diagonal des d'una òptica de transport sostenible i qualitat d'espai públic.** Més de cent mil persones han fet aportacions al procés i cada persona obtindrà una resposta. A més, la societat organitzada ha tingut l'oportunitat de presentar els seus estudis i observacions. La gran novetat, a part de la consulta, és precisament el procés de captació d'idees. Perquè, en contra de les acusacions que s'han fet, no hi ha idees inicials preconcebudes en aquest projecte. Si l'Oficina Tècnica Municipal ha estat a l'altura ho podrem valorar quan es presenti el treball definitiu. Tinc l'esperança i tenim l'exigència que no es presenti cap projecte dolent. Tot el que es presenti ha de ser per tirar-ho endavant, guanyi qui guanyi. La preocupació sobre el cost econòmic del procés de participació és legítim, però aquests projectes necessàriament són costosos en temps i diners. En un món on la desafecció política va creixent, que es pugui participar en un projecte d'aquestes característiques, encara que sigui una mica car, és una via molt interessant per invertir tendències. En general cal avançar cap a una societat més oberta, dialogant i tolerant; els debats entorn d'una consulta són benvinguts. Això sí, no només volem preguntes per a projectes sostenibles i equitatius, també volem que ens consultin sobre projectes socialment més qüestionats, com ara el túnel per a més vehicles entre la ronda Litoral i la Zona Franca / plaça d'Espanya o els vials d'alta capacitat entre l'estació de la Sagrera i el nus de la Trinitat.
Diagonal per a Tothom	***Decàleg en suport a la Reforma de l'Avinguda Diagonal*. Plataforma Diagonal per a Tothom. Març de 2010.** Treballar per defensar aquest programa en qualsevol marc de debat ciutadà, ja sigui el procés participatiu engegat per l'Ajuntament

	***Decisió de la Síndica de Greuges referent a la queixa presentada per la Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona - FAVB - en representació de la Plataforma Diagonal per a Tothom, en matèria de participació ciutadana, informació pública de projecte i medi ambient.* 25 de maig de 2015.** Expressa que les entitats que configuren la Plataforma Diagonal per a tothom, s'assabenten de la proposta de reforma de l'Avinguda Diagonal del 2014, a través dels mitjans de comunicació, sense que haguessin rebut informació per cap altra via, com correspondria en tant que entitats que de forma manifesta, han vingut expressant el seu interès en fer aportacions al projecte. Manifesta que van presentar al·legacions al projecte i consideren que la resposta a les mateixes ha estat insuficient en tant que no s'ha incorporat cap modificació al projecte que generi millores mediambientals, ni un increment de la seguretat de vianants i ciclistes i tampoc s'ha iniciat un procés participatiu. En concret, en allò que fa referència a les mesures ambientals, les entitats promotores de la queixa, en essència demanen una reducció en els valors de Co2 i en la circulació de vehicles privats. Manifesten que aquests objectius s'aconseguirien amb la reducció d'un carril de circulació en la plataforma central per tal de millorar l'amplada del carrils reservats al transport públic i sobre tot amb la connexió per l'avinguda Diagonal de les dues línies de tramvia. Informa que l'Ajuntament de Barcelona s'ha reunit en una única ocasió amb els representants de la Plataforma Diagonal per a tothom, mentre que s'ha reunit en nombroses ocasions amb representants de comerciants de l'Avinguda Diagonal per tractar sobre la reforma de l'esmentada Avinguda. Raona que aquesta reforma sols dóna resposta a necessitats d'un col·lectiu concret, i no a tota la ciutadania i a necessitats globals de ciutat. Considera que la inexistència d'un procés participatiu per a una reforma estratègica en una via clau de la ciutat, no respon a la voluntat d'implicació de la ciutadania expressada per l'Ajuntament de Barcelona. Opina que el fet de donar més espai de reunió a un sector social que a uns altres, causa un greuge comparatiu i que l'Administració hauria d'actuar amb equitat i objectivitat.

Catalunya Camina	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Ole Thorson, enginyer de camins i president de Catalunya Camina Des de l'any 1998, quan es va signar el Pacte per la Mobilitat, es va institucionalitzar la participació ciutadana. Per tant, els projectes d'una certa importància que poden canviar els hàbits dels ciutadans s'han presentat al Pacte per la Mobilitat i, per tant, s'han discutit entre totes les organitzacions, associacions i ONG que en formen part. En aquest sentit, crec que hem arribat a una cobertura acceptable de la participació ciutadana. Hi ha uns projectes específics on és necessari anar més enllà del que es pot fer en el Pacte de Mobilitat. Crec que el Pacte és un instrument del qual tots estem contents perquè hem après a parlar l'un amb l'altre amb tranquil·litat. Hi ha projectes que són de més envergadura i necessiten no només la Federació sinó també les associacions de veïns, perquè és una cosa més pròxima, és la seva vida quotidiana la que està en joc. La Diagonal ha passat pel Pacte de la Mobilitat. Des del punt de vista polític, crec que no podem i que no ens convé prendre totes les decisions de manera assembleària. Com a ciutadans hem d'aprendre a delegar a algú les decisions, que poden ser associacions com Barcelona Camina, Catalunya Camina o Prevenció d'Accidents de Trànsit (a les quals jo represento), associacions de veïns o d'altres que són al Pacte de Mobilitat. Finalment, hi ha dues altres vies més de participació ciutadana summament importants: els regidors triats per al ple de l'Ajuntament de Barcelona i els districtes, que també tenen els seus canals. No hem de portar-ho tot a l'estil de Suïssa, per dir-ho així, fins a un referèndum. Si hi ha una demanda de consulta més general probablement és perquè Barcelona Camina, el regidor del districte o dels districtes o potser l'alcalde no han sabut explicar què es fa. Per tant, estem cercant amb totes aquestes intervencions el nivell de participació extraparlamentària que hi ha d'haver. Jo recomanaria que explorem el que tenim abans d'inventar maneres noves, com és la consulta sobre la Diagonal. Hem d'explorar les vies de participació que ja existeixen (que deixen prou possibilitats per canalitzar la veu de la gent) i reforçar les associacions de vianants (Barcelona Camina o Catalunya Camina,) o les associacions de veïns. Perquè si fem massa coses, en general, minvem també la força que pot tenir la participació ciutadana en les dues direccions: cap amunt per punxar l'Administració i els polítics, i cap avall, la relació amb la ciutadania.

FAD	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Miquel Espinet, arquitecte i president del FAD. Pregunta 8: *En un procés de participació ciutadana de temàtica urbanística i arquitectònica com és el que ens ocupa, com es poden combinar els coneixements tècnics, propis dels tècnics, amb el coneixement més immediat de la ciutadania? On comencen i on acaben les atribucions de cadascun? Com es poden donar eines perquè el ciutadà pugui opinar amb criteri i fonament sobre una qüestió determinada?* Quan al FAD vam tenir l'oportunitat de parlar amb els responsables de disseny de l'Ajuntament, vaig fer una pregunta ingènua sobre els precedents al món modern de consultes democràtiques sobre el disseny d'una xarxa urbana. Pensava que dirien que se n'havien fet a Itàlia, a França, a Anglaterra. La resposta va ser zero. Després vaig pensar per què no s'havia fet mai. Potser sí que s'han de preguntar coses a la ciutadania, perquè també tenim dret a opinar. Però si per cada cosa que fem cal una consulta popular, no acabarem mai. Si estem en contra de la manera com ens governen, canviem el govern. Però no canviem la vorera del carrer o d'una via, no canviem les fonts de lloc, perquè tot això està conceptualitzat per uns professionals que saben el que fan.
ORIOL BOHIGAS, arquitecte i urbanista	**J. Subirana. "Crida a favor del consens". Público, 18/05/2010** ORIOL BOHIGAS, Arquitecte i president de l'Ateneu barcelonès "La consulta ha estat mal feta. S'hauria de començar de nou, plantejar uns interrogants, fer un projecte i veure quines solucions ofereixen els tècnics. Tots podem estar d'acord amb una millora de la Diagonal, però el procés s'hauria de fer amb més cura, amb més estudis, amb opinions dels tècnics més intel·ligents i amb menys demagògia". --- **FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Jo no sóc gaire partidari d'aquesta mena de participació ciutadana. No es pot donar una opinió popular si prèviament no es resolen tècnicament els problemes, sobretot si es tracta d'una de les avingudes més importants de la ciutat, si no s'explica com passarà el tramvia pel Cinc d'Oros o pel monument a Verdaguer o per Companys i Marina. Pot ser hi passarà bé, pot ser no i això desfarà l'estructura viària de tot l'Eixample. No s'ha

	informat sobre el que passarà al carrer de Balmes o al carrer de Provença. Si no veig gaire clar el sistema de consulta és perquè es consulten coses sobre les quals no hi ha certeses tècniques. Es podria començar realitzant un concurs per trobar els tècnics adequats a aquest tema, però els tècnics que hi treballen són nomenats sense concurs i sense saber si són els més aptes per fer una feina tan complicada. A més, dels dos projectes finals, sembla que tots dos portaran el tramvia. No es podrà decidir tramvia sí o no. La gent pensa que fer participar el poble vol dir fer participar qualsevol que visqui a la ciutat, però n'hi ha alguns que coneixen el tema i d'altres que no. Jo no sóc del ram i, per tant, no ho conec, però sí una mica més que qualsevol persona que no es dedica a l'urbanisme. I, tanmateix, jo no sé si vull tramvia o no vull tramvia. D'entrada, per exemple, es deuen haver fet estudis, però no els conec. És lògic que un tramvia tingui una línia tan llarga com aquesta? Jo no en conec cap al món. En canvi, hi ha una altra línia de consulta que sí que és factible: la consulta entre grups de tècnics. L'Automòbil Club hi hauria de dir alguna cosa i la mateixa concessionària de tramvies hauria de donar la seva opinió, ben donada i de manera tècnica. També el Col·legi d'Urbanistes, el d'Arquitectes i la Universitat. La sort és que encara que hi hagi una consulta pública s'aconseguirà que hi treballin tècnics solvents, els quals poden tenir prou responsabilitat i prou autonomia per resoldre les coses seriosament des d'un punt de vista tècnic.
LLUÍS PERMANYER, periodista i escriptor	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** És un procés amb trampa, perquè es fa per altres motius. Es vol fer veure que recuperen el diàleg amb la ciutat, però si examinem el que sabem la immensa majoria dels ciutadans sobre el problema de la Diagonal, veurem que no en sabem res. Si votem una cosa, ho farem a cegues. Falta informació per poder votar, però és que la gent no està per això. Desconeixen la realitat i no poden dir si els agrada més una cosa que una altra. No és un problema d'estètica, sinó si això crearà efectes secundaris o no en moltes altres coses. És a dir, és atorgar la confiança en una resposta que després potser no serà la bona.

	Si haguéssim votat el Pla Cerdà, hauria guanyat el no. No s'està qualificat per votar aquestes coses. Es pot votar si es prefereix un estil de fanal o un altre, però hi ha altres qüestions que són molt més profundes. La prova és que fa molt temps que tota una sèrie de tècnics estudien això. És molt complex i no solament afecta la Diagonal, perquè de retruc pot tenir conseqüències gravíssimes.
JOSEP ORIOL, degà del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Crec que en un referèndum s'hauria de preguntar, tot i que és molt difícil, sobre el model de ciutat que volen els ciutadans, si s'imaginen la Diagonal com un passeig, com el passeig de l'àrea metropolitana de Barcelona. També si ha de ser la continuació real dels eixos comercials del passeig de Gràcia i de la rambla de Catalunya. L'eix comercial, del passeig de Gràcia cap a l'oest, sí que funciona. Cap a l'est, la Diagonal és morta comercialment. Crec que aquesta seria la vàlua en una consulta d'aquest tipus, malgrat que és complicat. Insisteixo que no em puc posicionar perquè no sé quina serà la pregunta. Si la pregunta és algun aspecte purament tècnic, donant per fet que es fa d'una certa manera, per a mi el valor és molt més relatiu.
Confederació de Comerç de Catalunya	**FAD. *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. 2010** Miquel Àngel Fraile, secretari general Estem d'acord amb les consultes per recollir opinions, però al final s'haurà de prendre una decisió d'autoritat, perquè caldrà definir un projecte. I el projecte no serà al gust de tothom. Intentaran que tingui la màxima acceptació entre la ciutadania i això no és fàcil, i més en un context com l'actual. Quan es va començar a parlar de la Diagonal era l'any 2007 i ja es veia arribar la crisi. Ara estem en una situació de recessió, i per fer aquest tipus de projectes es requereixen terminis i inversions, il·lusió, confiança... Les coses s'han de veure en el seu context. Pregunta 9: *Qui són els afectats? Per tant, qui ha de tenir dret de vot en la consulta ciutadana de la reforma de la Diagonal? Els veïns i els comerciants de la Diagonal? Tot Barcelona? Caldria considerar altres mecanismes que permetessin donar vot als nombrosos usuaris de la Diagonal no empadronats a la ciutat de Barcelona?* El que nosaltres hem dit a la ciutat i a l'Ajuntament és que estem d'acord

	amb la recollida d'opinions, però que **la consulta sobre l'activitat comercial i econòmica s'ha de valorar de manera diferent de la resta. Per tant, per la importància de l'activitat comercial, la primera qüestió que sempre plantegem és que la veu del comerç, dels serveis i del turisme, implicada a la ciutat globalment i específicament al territori més pròxim, ha de ser diferenciada.**
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona (2010)	***Posicionament del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona en relació al projecte de reforma de la Diagonal*. Abril 2010** Valora de manera molt positiva la consulta de l'Ajuntament als diferents estaments ciutadans per recollir el major nombre d'opinions a l'hora de perfilar el projecte definitiu. En aquest sentit, la consulta al sector comercial ha de ser diferenciada de la dels veïns i ciutadans, considerada i valorada específicament. Demana un comitè d'enllaç i seguiment de la direcció del projecte amb la participació dels seus delegats a la zona.
MIQUEL LAHOZ CASARRAMONA, Estudiant d'Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Projecte bàsic de reforma de l'Avinguda Diagonal entre Plaça Francesc Macià i Plaça Glòries. Connexió de la xarxa tramviària: Trambaix i Trambesòs*, UPC, juny de 2015** "En el procés de participació ciutadana *I.DE.A Diagonal*, previ a la Consulta de 2010 (juny setembre de 2009), es recullen 175.000 aportacions, provinents de més de 30.000 persones. D'elles, el 80% es mostra a favor de la transformació de la Diagonal i el 75% de la implantació del tramvia. El procés que duu a la consulta, el seu desenvolupament i resultat són fortament polititzats, en un debat mediàtic que té ben poc a veure amb les característiques tècniques de cada opció i que s'ha qualificat de "precampanya electoral". Finalment, s'imposa l'opció C, "cap de les anteriors" amb el 80% dels vots (Ulied et al., 2011). Des dels diferents grups polítics s'interpreta aquest resultat com un rebuig de la ciutadania a la reforma i el projecte queda aparcat".
MACARENA TARAVILLA, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Prognosi dels impactes socials i urbanístics de la "unió del Trambesòs i Trambaix"*, UPC, abril de 2010** "El procés de participació en la reforma de l' Av. Diagonal ha estat un dels temes més mediàtics del primer semestre de l'any 2010. Comerciants, partits polítics, entitats i col·lectius, tècnics, enginyers i arquitectes,

	Empreses nacionals i internacionals i sobretot, la població de Barcelona, han expressat el seu parer. Finalment la situació econòmica de crisis, la tessitura política pre-electoral i el *modus operandi* de l'Ajuntament de Barcelona, han provocat el rebuig d'una població *sobirana*, a reformar una Av. Diagonal que incorporava la Unió de les xarxes de Tramvia. Una Unió que experts en mobilitat, tècnics de trànsit i defensors del transport públic havien qualificat de factible, viable i necessària".
HELENA ANDRÉS HILARIÓN, Estudiant de Màster en Enginyeria de Canals, Camins i Ports	***Criterios de trazado para la inserción urbana del tranvía*, UPC, juny de 2010** "Un proyecto de transporte colectivo en superficie conlleva una remodelacion de las vias por las que discurre. Su ambito de influencia no solo está circunscrito a dichas vias, sino tambien a su entorno más proximo. Para apreciar el impacto de la insercion urbana del tranvia, se puede equiparar el espacio público a un ecosistema, donde cualquier modificacion de un parámetro cambia el estado de equilibrio global. La mayor parte de proyectos tranviarios se desarrollan en ecosistemas ya creados; con el objeto de llegar a un nuevo equilibrio es necesaria la concertacion de los diferentes agentes del ecosistema".

5. CONCLUSIONS

La pluralitat d'interessos en aquest cas de decisió pública és complexa, s'ha escrit molt sobre la connexió de les dues xarxes tramviàries de la ciutat de Barcelona, però encara més de la reforma global del tram central de l'Avinguda Diagonal, el qual transcorre entre la plaça Francesc Macià i la de les Glòries.

Una primera constatació és que el debat públic no ha estat estàtic. És a dir, el debat a l'arena política i social ha tingut moments d'altibaixos, fins i tot, podríem arribar a dir que s'han produït diferents debats en el temps. Per això, cal diferenciar els diferents moments del debat en aquests darrers anys.

No és el mateix observar com va sorgir el debat l'any 2008, quan va aparèixer la proposta de la connexió dels tramvies al Pla d'Actuació Municipal, que com aquest debat es transformà des de finals de 2009, absolutament condicionat per altres factors que no eren estrictament cientificotècnics o de model de ciutat, sinó que feien referència a participació ciutadana (si s'havia fet més o menys bé el procés, etc.), a la reforma urbanística de l'avinguda en el seu tram central, etc.

Posteriorment, la proposta de connexió dels tramvies va tornar a sorgir tímidament en el debat públic en dos moments de la legislatura 2011-2015: d'una banda, en la formulació del nou Pla d'Actuació Municipal, que no la recollia com a prioritat, i de l'altra a propòsit de la reforma de l'espai que va plantejar l'equip de govern d'aleshores. En cap dels dos casos es va contemplar la introducció de la mesura i es va voler aparcar el debat.

Aquest ha tornat a ressorgir aquest 2015 arran de la declaració d'intencions del nou equip de govern de tirar endavant la proposta de connexió. En el moment actual, el debat públic que es pugui mantenir ha de tenir en compte dos elements centrals, sense els quals cauria en un error majúscul. Aquests són la influència de la consulta de 2010 i les diferents interpretacions que se'n deriven, sobre les quals no existeix un consens explícit, i la reforma ja feta l'any 2014, les conseqüències i efectes de la qual s'han d'avaluar en múltiples nivells. Sense contemplar aquestes dues fites temporals no podrem en tendre els posicionaments actuals.

En aquest estudi hem intentat fer-nos ressò dels posicionaments, arguments, opinions i notícies que han sorgit des de 2008 i l'evolució d'aquests es pot percebre al llarg del temps a la matriu de posicionaments. Per a alguns col·lectius el debat que es planteja, el de la connexió dels tramvies, és un debat amortitzat, que queda resolt atenent el resultat de la consulta de 2010. Això dificulta la generació i aportació de continguts i arguments més elaborats o de contingut tècnic per part d'aquests actors.

Per tant, ens trobem davant d'una situació en la qual els graus de prioritat d'aquesta actuació (la connexió tramviària) són molt diferents en funció dels diferents actors: esdevé completament prioritari per a entitats com la PTP -que ha evolulcionat el seu posicionament per fer una proposta prou concreta en les darreres setmanes aprofitant el ressorgiment del

debat-, però innecessària per a altres com l'Associació Diagonal Barcelona, de veïns, professionals, amics i comerciants de la zona central de l'avinguda. A la vegada, actors que en algun moment del procés s'han pronunciat, sobretot en el gran debat públic de 2010 al voltant de la consulta, en els darrers anys han passat a un segon pla i no han manifestat la seva opinió, com per exemple les organitzacions de taxistes.

Tanmateix, l'element més positiu que ens agradaria destacar d'aquest debat és que, per primer cop en aquest procés, estem en condicions de centrar i enfocar el debat. Això vol dir que el debat actual és sobre un sol tema, la connexió dels tramvies, amb condicionants que no podem oblidar, però sense barrejar-hi altres qüestions que podien dificultar una anàlisi el més acurat i fonamentat possible.

Aquest fet representa una oportunitat per realitzar un debat públic de qualitat sobre la qüestió, a partir d'una informació i un coneixement cientificotècnic el màxim d'exhaustiu i complet possible. La influència que la consulta de 2010 pot haver tingut sobre la política de participació de l'ajuntament també s'ha de transformar en aquest cas en un procés d'aprenentatge a partir del qual intentar construir noves formes de treballar que afavoreixin el consens entre els diferents agents implicats.

Les amenaces ja han estat enumerades: la dificultat de mantenir un debat si aquest es considera amortitzat i altres factors de caire extern que puguin arribar a influir.

Per tant, doncs, els propers mesos poden ser propicis per posar la qüestió sobre la taula i, tot aprenent de possibles errors del passat, per establir un debat públic de qualitat que compti amb la participació de tots els agents amb interessos en el tema.