

Declaració del Consell Econòmic i Social de Barcelona sobre el projecte de transformació de la Diagonal



Declaració del Consell Econòmic i Social de Barcelona sobre el projecte de transformació de la Diagonal

Aquesta declaració ha estat aprovada per la Comissió Executiva
del dia 5 de maig de 2010



Consejo Económico y Social de Barcelona

Passeig de Gràcia, 2, 2n 2A

08007 Barcelona

Telèfon: 933 426 470

Adreça web: <http://www.bcn.cat/cesb>

Correu electrònic: cesb@bcn.cat

Dictàmenes 2010

Edita: Consell Econòmic i Social de Barcelona

Copyright de l'edició: Consell Econòmic i Social de Barcelona

Impressió: Ajuntament de Barcelona. Imatge i Producció Editorial

Imprès en paper ecològic

ISBN:

D.L.:

www.bcn.cat/cesb

Índex

I. Antecedents

II. Contingut

- II.1 La reforma de la Diagonal en el context de les darreres transformacions urbanes de Barcelona
- II.2 Sobre el projecte de transformació de l'avinguda Diagonal i el seu impacte socioeconòmic
- II.3 Sobre el projecte de transformació de l'avinguda Diagonal i la seva afectació a la mobilitat
- II.4 Els dos projectes presentats per l'Ajuntament de Barcelona
- II.5 Sobre el projecte de transformació de l'avinguda Diagonal i la consulta ciutadana

III. Valoracions

- III.1 Sobre la transformació urbana de Barcelona
- III.2 Sobre l'impacte socioeconòmic
- III.3 Sobre la mobilitat
- III.4 Sobre la consulta ciutadana

I. Antecedents

A l'empara del títol VIII de la Carta Municipal de Barcelona que estableix que el Consell Econòmic i Social de Barcelona elabora estudis, dictàmens i propostes sobre matèries econòmiques i socials, així com de les grans actuacions i projectes de transformació de la ciutat, a sol·licitud dels òrgans de govern municipals o per iniciativa pròpia, d'acord amb l'article 3 dels seus estatuts s'emet la següent

DICTAMEN

I. Antecedents

El projecte de transformació de la Diagonal va més enllà d'una simple modificació del traçat urbà de l'esmentada avinguda. Tindrà repercussions socioeconòmiques i mediambientals, alhora que modificarà d'altres paràmetres com la mobilitat interna de la ciutat i la connectivitat entre el Barcelonès Nord i el Baix Llobregat.

També cal assenyalar que ha estat una voluntat expressa de l'equip de govern de l'Ajuntament de Barcelona sotmetre'l a un procés de consulta ciutadana que es desenvoluparà entre els dies 10 i 16 de maig de 2010 a la ciutat de Barcelona on estan convocades gairebé un milió i mig de persones.

La Diagonal amb onze quilòmetres de longitud és la via més llarga de Barcelona i una de les seves artèries més importants. Degut a la importància urbanística i econòmica del projecte de transformació de la Diagonal, el Consell Econòmic i Social de Barcelona a les reunions extraordinàries de la Comissió Executiva de 26 d'abril i 3 de maig de 2010 va debatre el projecte. A la reunió del dia 3 de maig de la Comissió Executiva va comparèixer el quart tinent d'alcalde, senyor Ramon García-Bragado.

S'ha posat a disposició de la Comissió Executiva del CESB diversos documents sobre el projecte de transformació de la Diagonal:

- La reforma de l'Avinguda Diagonal. Informe de Mobilitat. Ajuntament de Barcelona
- Posicionament del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona.
- Posicionament de CCOO del Barcelonès.
- Posicionament de la UGT de Catalunya.
- Acords del Pacte per la Mobilitat sobre el Projecte Diagonal.
- Valoracions i aportacions al procés participatiu del Consell de Ciutat.

II. Contingut

II.1 La reforma de la Diagonal en el context de les darreres transformacions urbanes de Barcelona

Els Jocs Olímpics van suposar el tret de sortida d'una gran transformació urbanística que va continuar amb el Fòrum de les Cultures i la conseqüent transformació del Llevant de Barcelona (el 22@Barcelona, Glòries, la Verneda Industrial i el Torrent de l'Estadella i Sant Andreu-Sagrera) i, van posar les bases cap a un nou model econòmic i productiu.

Bona part de la transformació del Llevant de Barcelona ha estat possible, com recull el document del CESB *“Barcelona: La reinvençió com a estratègia. Del Pla Cerdà a la societat creativa”*, gràcies a l'arribada de la Diagonal al mar, 145 anys després d'haver estat definida. Aquest fet va suposar la finalització del pla Cerdà en l'aspecte urbanístic però també va coincidir amb la decadència del model productiu (industrial-manufacturer) que el va impulsar.

Ens trobem ara a les portes d'una nova gran transformació socioeconòmica de la ciutat que té com a eixos bàsics l'adaptació de la trama urbana als requisits que planteja el nou model econòmic i un nou sistema de mobilitat que té com a base el desenvolupament d'una xarxa d'infraestructura ferroviària, amb gran capacitat intermodal per donar resposta a les necessitats de Barcelona.

Aquesta “revolució” ferroviària té com a actuacions principals: el tren d'alta velocitat, el Pla de Rodalies de Barcelona 2008-2015 (del qual destaquem l'impacte econòmic i sobre la mobilitat que suposarà la nova Estació de la Sagrera; i la construcció de nous intercanviadors), la perllongació de la xarxa de metro: ampliació de la L2, L4 i L5, i especialment la construcció de la nova línia L9, així com la millora i prolongació de diferents línies dels Ferrocarrils Catalans. De totes aquestes actuacions destaquem l'estació de la Sagrera, que serà un intercanviador d'alta velocitat,

rodalies, metro, autobús urbà, interurbà, taxi i vehicle, per convertir-se en un important pol de connectivitat de la ciutat.

Amb aquests projectes, pren força un nou model urbà, en el qual l'Eixample ja no és estrictament el centre de la ciutat, sinó el d'un continu urbà format per més d'una trentena de municipis que estaran units mitjançant un nou sistema configurat per aquestes connexions ferroviàries.

En aquest context de reforma de la ciutat, el paper de la Diagonal és cabdal. Com hem comentat abans la seva arribada al mar ha propiciat una transformació, sense precedents del Llevant de la ciutat i resta pendent la transformació del ponent. Aquesta necessitat, juntament amb l'aprovació l'any 2008 del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona, que considerava necessari la reducció del trànsit a la Diagonal, van permetre obrir el debat sobre la seva reforma.

El CESB considera que aquest procés de reforma no hauria de ser una actuació de caire merament estètic, sinó l'oportunitat per consolidar, millorar i reforçar el teixit econòmic i comercial que presenta la Diagonal actualment, així com l'ús ciutadà del seu espai públic.

II. Contingut

II.2 Sobre el projecte de transformació de l'avinguda Diagonal i el seu impacte socioeconòmic

L'impacte econòmic que genera a la ciutat un projecte de la dimensió de la reforma de la Diagonal pot ser de gran envergadura. La millora de la mobilitat que pot suposar la connexió de les línies de tramvia i, per tant, de les comarques del Baix Llobregat i el Barcelonès Nord, implica un avenç en aquest sentit. Aquest fet, juntament amb altres actuacions com l'estació de la Sagrera i, les connexions ferroviàries amb l'aeroport i el port, enforteixen els atractius de la ciutat com a pol productiu i, per tant, augmenten la seva capacitat per atraure empreses i talent, la qual cosa suposa consolidar el model econòmic en el qual es troba immersa la ciutat.

Per altra banda, tal com ha quedat demostrat amb els altres projectes de peatonalització que s'han realitzat a la ciutat amb l'ampliació de les voreres i l'increment de l'espai per als vianants, han significat un element positiu per a la revitalització del comerç de proximitat i la restauració.

Altre benefici econòmic indirecte que pot generar aquesta reforma és l'impacte, sobre les xifres de negoci i sobre la demanda de treballadors, que suposarà aquesta inversió per a les empreses implicades en la realització del projecte (fabricació i manteniment dels vehicles i infraestructures ferroviàries, empreses de construcció, proveïdors de mobiliari urbà i elements de jardineria, etcètera). És a dir, una reforma urbana d'aquesta magnitud, a més de l'impacte sobre el teixit econòmic de la zona, pot oferir una millora de les oportunitats de negoci i de creació d'ocupació de les empreses implicades en la reforma. En aquest cas no es limiten a les que portaran a terme les obres o la urbanització del carrer, sinó també als proveïdors i constructors relacionats amb el projecte d'ampliació del tramvia (projecte que suposarà la necessitat d'un important increment del nombre de vehicles, senyalitzacions,

equipaments, etcètera, amb efectes directes sobre les empreses proveïdores). Al mateix temps, augmentarà la demanda de mà d'obra, tant pels negocis establerts com per les noves empreses que es puguin ubicar a la zona i, com hem assenyalat, per empreses directament implicades en la realització del projecte.

Les repercussions econòmiques d'aquesta reforma sobre els negocis de la zona, semblen evidents en el cas del comerç i la restauració, sectors molt dependents del tipus de trama urbana on s'ubiquen i, que es veuen especialment afectats per les millores de l'espai urbà com les que implica la reforma de la Diagonal.

L'avinguda Diagonal és un important espai comercial i d'oficines, encara que el seu potencial no s'ha desenvolupat plenament, doncs es troba condicionat pel reduït espai existent per als vianants. La utilització comercial de les voreres es complica pels múltiples usos que se li donen. Els carrils bici i aparcaments de motocicletes i bicis, redueixen l'atractiu del carrer en termes comercials i d'ús de l'espai públic, per als vianants.

A més, els efectes sobre la millora del benestar actual que suposa aquest projecte resulten evidents. L'augment de l'espai reservat al vianant és, en sí mateix, un element de gran importància per millorar la qualitat de vida, ja que no només incrementa les possibilitats d'utilització del carrer per part dels ciutadans, sinó que la reducció del transit té efectes clarament positius sobre els veïns afectats: reducció del soroll, millora de la qualitat de l'aire, menor taxa d'accidentalitat (actualment aquesta via té una mitjana de 1.547 accidents per milió de vehicles mentre que la mitjana de la ciutat és de 669). La reforma, també pot esdevenir una oportunitat per eliminar les barreres arquitectòniques, ja que el 63% del comerç de la Diagonal no té accessibilitat per les cadires de rodes.

II. Contingut

II.3 Sobre el projecte de transformació de l'avinguda Diagonal i la seva afectació a la mobilitat¹

L'avinguda Diagonal és un eix d'accés i connexió als barris propers, només un 8% del trànsit que entra per la Zona Universitària realitza el recorregut més enllà de Pau Claris.

Les propostes de transformació urbanística de la Diagonal, que inclouen la pacificació del trànsit- que es vol reduir en 51.000 turismes -van acompanyades d'una important millora de la xarxa de transport públic. Ara per ara, la Diagonal és un important eix de transport públic en superfície, que ha arribat al límit de la seva capacitat pel gran nombre de línies i la seva freqüència.

La clau per aconseguir reduir l'ús del transport privat és oferir una veritable xarxa de transport públic, accessible i sostenible. En aquest sentit, la connexió del Trambaix i Trambesòs a través de la Diagonal, juntament amb la posada en marxa de la L9, són elements imprescindibles per garantir l'atractiu i accessibilitat del transport públic. Amb aquestes mesures es facilita la mobilitat de tipus laboral, amb el que això representa en quant a substitució de l'ús del vehicle privat i la conseqüent reducció de l'accidentalitat "in itinere".

Per altra banda, la connexió de les dues xarxes de tramvia s'unirà amb quatre línies de metro (L2, L3, L4, L5) i amb la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat. El tramvia connectarà tota la xarxa de transport públic amb el Baix Llobregat i el Barcelonès Nord, circularà a una velocitat comercial de 18 km per hora, inclouent-hi les parades i passarà amb una freqüència de tres minuts. Això, suposarà una reducció del 2,5% dels viatges de vehicles privats en tot el seu àmbit d'afectació. A més, es calcula que l'efecte del tram-

via dissuadirà de realitzar 11.486 desplaçaments en cotxe, que representa 9.500 vehicles. L'efecte de la L9 sobre el transport privat és el traspàs de 22.971 desplaçaments o 19.000 vehicles.

Cal afegir que la connexió del tramvia i la incorporació d'autobusos d'alta prestació permetrà eliminar algunes de les 14 línies d'autobús actuals. Els autobusos d'alta prestació passaran amb freqüències d'entre 3 i 5 minuts, tindran prioritat semafòrica, plataformes segregades del tràfic i les parades estaran més separades que les convencionals.

Aquestes noves infraestructures de transport aniran acompanyades de mesures d'ordenació del trànsit que inclouen diferents accions com la modificació dels repartiments semafòrics de les cruïlles de l'avinguda Diagonal, la millora de la coordinació semafòrica de l'Eixample i la reordenació dels semàfors de la plaça Francesc Macià.

¹ Les dades incloses en aquest apartat corresponen a l'informe de mobilitat "La reforma de l'avinguda Diagonal". Ajuntament de Barcelona.

II. Contingut

II.4 Els dos projectes presentats per l'Ajuntament de Barcelona

A partir de l'anàlisi de l'estat de l'arbrat de la Diagonal, considerat una senyal d'identitat que cal preservar, i de les diferents xarxes de serveis del seu subsòl i tenint en compte la necessitat de reduir el trànsit en vehicle privat i la millora del transport públic que fixava el Pla de Mobilitat Urbana, per tal de millorar la saturació del trànsit a l'Eixample, l'Ajuntament va confeccionar fins a dotze opcions de reforma de l'avinguda Diagonal.

Una vegada analitzats els efectes sobre el trànsit, els vianants i el teixit econòmic, es van seleccionar dues opcions de transformació del tram de 3,5 km entre Francesc Macià i Plaça de les Glòries: un bulevard (proposta A) que dedica la part central de l'avinguda al trànsit, obrint grans espais per al vianant i altres usos als laterals, o bé una rambla (proposta B) on la part central esdevindrà un passeig per a vianants i els laterals es reservaran per al transport públic i privat.

La transformació suposa intervenir sobre 290.000 m², l'equivalent a 29 illes de l'Eixample. Malgrat la magnitud d'aquesta obra i per tal de reduir el màxim els efectes negatius sobre veïnat i teixit comercial, el projecte aposta per compartimentar la seva execució en cinc fases, sense talls de circulació i amb l'objectiu que les obres no afectin cada façana més de set o vuit mesos.

Els terminis d'execució de l'obra es realitzaran per fases, tot i que aquestes se solaparan entre elles. Així, el termini total establert serà com a màxim de 34 a 38 mesos, segons les previsions inicials. Per altra banda, el pressupost d'execució d'ambdós projectes d'urbanització és molt similar i ronda els 70 milions d'euros. A aquesta xifra se li haurà d'afegir 50 milions d'euros, que és el cost estimat per a la connexió del tramvia i que va a càrrec de l'empresa gestora.

II. Contingut

II.5 Sobre el projecte de transformació de l'avinguda Diagonal i la consulta ciutadana

La consulta per la reforma de la Diagonal va ser aprovada per unanimitat del Ple de l'Ajuntament de Barcelona i resulta una experiència pionera en matèria de participació ciutadana.

Per aquesta consulta hi ha convocades 1.415.065 persones empadronades a Barcelona amb anterioritat a l'1 de gener de 2010. Com a novetat, podran votar 25.324 joves de 16 a 18 anys i 250.000 immigrants empadronats a Barcelona.

La votació, que serà exclusivament en format electrònic, es podrà realitzar per Internet o presencialment en qualsevol dels 108 punts que a aquest efecte es distribuïran per tots els barris de la ciutat. El procés s'iniciarà el dilluns 10 de maig i finalitzarà el diumenge 16 de maig.

El redactat específic de la pregunta que es farà a la ciutadania és: "Quina de les següents opcions elaborades per l'Oficina Tècnica de Diagonal amb les aportacions ciutadanes en el procés participatiu, considera més adequades per dur a terme la transformació de l'Avinguda Diagonal?".

OPCIÓ 1: Proposta presentada amb la lletra A (bulevard)

OPCIÓ 2: Proposta presentada amb la lletra B (rambla)

OPCIÓ 3: Cap de les dues anteriors.

La consulta se suporta en una plataforma de vot electrònic que dóna cobertura a les funcions de constitució de la secció d'acreditació, votació, escrutini, i tractament de resultats. La plataforma compleix amb elevats requeriments de vot i seguretat i amb un comitè d'experts que vetllaran per la seva transparència al llarg de tot el procés. També cal fer esment que la plataforma comptarà amb el suport de xarxes informàtiques de diverses institucions per facilitar l'accés a tot(e)s els ciutadan(e)s que vulguin exercir el seu dret a votar.

III. Valoracions

III.1 Sobre la transformació urbana de Barcelona

Barcelona necessita accelerar la transformació de la ciutat, amb l'objectiu d'adaptar la seva trama urbana i el sistema de mobilitat als reptes que planteja el model econòmic de Barcelona i la millora de la qualitat de vida de la ciutadania.

El CESB considera que aquesta transformació passa per la modernització i potenciació de la xarxa ferroviària, TAV, rodalies, corredor mediterrani, metro, FGC. Aquestes infraestructures són imprescindibles per mantenir la nostra ciutat i el seu entorn metropolità com un important pol de desenvolupament econòmic.

La millora de la mobilitat i de la connectivitat de la ciutat esdevé un element competitiu que atrau empreses i talent.

III. Valoracions

III.2 Sobre l'impacte socioeconòmic

El CESB considera que la reforma de l'avinguda Diagonal ha de ser una oportunitat per millorar el potencial comercial i empresarial d'aquesta zona de la ciutat, com ha quedat demostrat en altres projectes de peatonalització de la ciutat.

Una reforma urbana d'aquesta magnitud, a més de l'impacte sobre el teixit econòmic de la zona, significarà també una millora de les expectatives de futur de les empreses implicades en la reforma (empreses de construcció i proveïdors), així com les del sector de fabricació i manteniment de les unitats de transport.

El CESB també considera que els efectes d'aquest projecte en la generació de llocs de treball i d'oportunitats de negoci per a les empreses són clarament positius, tant per fer front a la crisi econòmica que patim, com per situar Barcelona amb avantatges competitius en el seu desenvolupament productiu.

L'augment de l'espai per als vianants i la conseqüent pacificació del transit que implica la transformació de la Diagonal, presenta segons el criteri del CESB efectes clarament positius sobre la qualitat de vida: reducció del nivell de soroll, millora de la qualitat de l'aire, menor taxa d'accidentalitat. El CESB creu que ha de servir també per eliminar les barreres arquitectòniques existents.

III. Valoracions

III.3 Sobre la mobilitat

Els objectius de millora de l'accessibilitat a la ciutat mitjançant el reforç del transport públic, la mobilitat sostenible i la reducció de l'ús del vehicle privat són valorats positivament pel CESB. En aquest sentit, el CESB considera que el projecte de reforma de la Diagonal és una oportunitat per potenciar una xarxa de mobilitat pública sostenible i eficient, on té un

gran paper, juntament amb la futura L9 del metro, la connexió de les dues xarxes actuals de tramvia que cobreixen els dos extrems de l'avinguda Diagonal, Trambaix i Trambesòs, entre les comarques del Barcelonès Nord i el Baix Llobregat i, en definitiva, es contribueix a cohesionar el territori de l'àrea metropolitana de Barcelona.

III. Valoracions

III.4 Sobre la consulta ciutadana

El CESB constata que el procés participatiu engegat, i especialment la consulta dels propers dies, ofereix a la ciutadania l'oportunitat de decidir sobre una transformació important per a la ciutat, i pot esdevenir en una bona pràctica afavoridora de la participació ciutadana, de la qual a posteriori s'haurà de fer la corresponent valoració.

En aquest sentit, el CESB fa una crida a la participació en aquesta consulta i recomana qualsevol de les opcions transformadores.

A Barcelona, 5 de maig de 2010

José Antonio Fernández Manrique
Secretari general del CESB

Vist i plau
Rosa Virós i Galtier
Presidenta del CESB