

ACORDS DEL PACTE PER LA MOBILITAT SOBRE EL PROJECTE DIAGONAL

Barcelona, 1 d'abril de 2009

El Pacte per la Mobilitat promou la consulta i la participació de les entitats que en formen part per construir el model de mobilitat que volem per a la Barcelona del segle XXI. Dins de la constant evolució de la ciutat i les millores a la via pública com a espai comú de tots els ciutadans i ciutadanes, la reforma de la Diagonal és un procés fonamental. La Diagonal com a eix vertebrador de la mobilitat ens implica a totes les entitats del Pacte.

El febrer d'aquest any es van crear quatre grups de treball segons el mode de mobilitat, i les entitats han pogut fer les seves propostes per dissenyar la mobilitat de la futura Diagonal. Una vegada recollides, analitzades i consensuades, es prenen els següents acords, que posteriorment es faran arribar a l'Oficina Diagonal:

Acord 1

- Vianants, bicicleta, transport públic i altres mitjans de transport sostenibles han de ser els protagonistes del nou disseny.

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 3

- La regulació semafòrica de les cruïlles ha de ser especialment curosa amb el vianant permetent-li creuar amb facilitat de façana a façana. El temps d'espera i la durada per creuar ha d'estar calculat en base a una velocitat dels vianants de 0.8 m/s (95% de la població), i amb els dispositius tecnològics que facilitin la màxima informació del temps de fase disponible.

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 5

- La Diagonal ha de continuar sent un eix eficient i estructurant de la xarxa de carrils bicicleta, amb connexions directes i segures amb la resta de la xarxa. S'ha de segregar dels vianants, i cal afavorir l'intercanvi modal amb el transport públic; per tant, s'han de preveure estacionaments de bicicleta i estacions Bicing, que estiguin vinculats a les parades de bus, metro i tramvia, sense envair l'espai dels vianants. Es poden plantejar alternatives a un carril bici convencional, com un espai destinat a vehicles sostenibles lleugers.

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 7

- S'ha de garantir l'accés, la circulació i la sortida del taxi a la Diagonal, però cal racionalitzar la recollida de clients creant reserves específiques a les cantonades amb la xarxa ortogonal o en la mateixa Diagonal.

- El taxi, com a part de la cadena de transport públic, ha de gaudir de les mateixes prioritats de servei.

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.

Acord 9

- L'accés al transport públic regular, al taxi i l'encotxament i desencotxament al transport públic discrecional s'ha de preveure en llocs segurs, còmodes i amb un disseny que permeti l'operativa amb la màxima confortabilitat i accessibilitat.

Acord 10

- Cal compatibilitzar la prioritització del transport públic de la Diagonal amb les línies d'autobús que circulen per la xarxa ortogonal amb el sistema semafòric adient.

Acord 11

- Cal garantir la distribució de les mercaderies a les vivendes i els comerços de la Diagonal, amb espais en superfície reservats per a la càrrega i descàrrega, a ambdós costats de la via, amb suport de microplataformes logístiques. L'ús d'aquestes microplataformes s'ampliarà als comerços dels entorns de la Diagonal.
- La distribució de mercaderies s'ha d'adequar a les diferents tipologies de producte, de forma que cada comerciant pugui escollir com fer el proveïment, sempre amb regulació d'horari i d'espai. La gestió d'aquests espais s'ha de fonamentar en l'aplicació de noves tecnologies i en una gestió eficient de les mercaderies, com ara les descàrregues nocturnes.

Acord 12

- Preveure una oferta suficient de *car-sharing* a les proximitats de la Diagonal.

Acord 13

- Preveure zones d'encotxament i desencotxament per a autocars i taxis a les proximitats dels punts d'atracció turística.

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 15

- Aprofitar aquest projecte per implantar noves tecnologies de gestió de la mobilitat i de foment de la seguretat viària.

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.

Acord 17

- Garantir una bona explotació i aprofitament de les places d'aparcament existents i proposar, en funció de les necessitats reals de cada sector, la construcció de nous. S'ha de preveure l'estacionament de motocicletes i ciclomotors a la Diagonal i al seu entorn.

Acord 18

- Millorar la seguretat de la circulació de motocicletes i ciclomotors. S'han de preveure espais de protecció de les motocicletes i ciclomotors com les zones avançades a les cruïlles.

Acord 19

- El projecte ha de ser curós en el disseny i la col·locació dels elements de mobiliari urbà i la senyalització, amb criteris de seguretat i no lesivitat.

Acord 20

- Incloure un estudi d'impacte i de mobilitat de les fases d'obra per tal de compatibilitzar l'execució d'aquestes obres amb l'activitat de la Diagonal, especialment quan ja existeixin restriccions de circulació però no es disposi encara de l'increment d'oferta de transport públic.