

ACTA DE LA SESSIÓ AMB EL GRUP IMPULSOR DE SANT ANTONI

A Calàbria66, el dimarts 13 de juny de 2017 es reuneixen els representants d'Ecologia Urbana i del districte de Sant Antoni amb el Grup Impulsor de la Superilla de Sant Antoni.

Assisteixen a la reunió:

Isabel Leonart, FEM Sant Antoni
Eva Caballero, Ampa Ferran Sunyer
Nuria Amorós, Ampa Tres Tombs
Maria Angels Francia, Espai Gent Gran St. Antoni
Evaristo Sender Borrell, St. Antoni Comerç
Vicenç Gasca, President Sac
Emilia Francía, Espai Gent Gran, St. Antoni
Eva Caballero, Ampa Ferran Sunyer
Jordi Riera, CC Cotxeres Borrell
Eugeni T, Mercat Sant Antoni
Montse Ros, Encants Sant Antoni
Silvia Aznar, Tot Bates
M Carme puig, Encants Sant Antoni
Xavier Caballé, Fem Sant Antoni
Eva Maciocco, Projecte Xeix
Rebeca Diaz de la Peña, Associació de veïns

Rosa López, tècnica d'Ecologia Urbana
Anna González, tècnica d'Urbaning
Jordi Calbetó, tècnic VAIC
Carlos Domínguez, tècnic VAIC
Francesc Magrinyà, Conseller districte Eixample
Carmelo Alcaide Cornejo, Tècnic de barri de Sant Antoni

Francesc Magrinyà, conseller del districte de l'Eixample, obre la sessió i la contextualitza en el marc de la superilla. Explica que es realitzaran un conjunt de sessions focalitzades per grups: AMPA, comerciants, veïnat, etc.

Rosa López comenta que a continuació es mostrarà el treball i el desenvolupament d'una de les propostes que ja es va estar treballant amb el Grup Impulsor, i que va ser la que més acolliment va rebre. Es tracta de l'alternativa 3 que, alhora, és la proposta menys radical o més conservadora de les tres. Recorda que l'objectiu d'aquesta actuació és la millora significativa de l'espai públic del barri de Sant Antoni, que actualment és escàs i, per tant, la millora de la qualitat de vida dels veïns. Per a fer-ho, es proposa la racionalització (o restricció) de la mobilitat del barri.

Carlos Domínguez, tècnic de VAIC, explica la proposta de jerarquies de vies i l'esquema de mobilitat. Exposa la proposta d'Eixos Cívics del districte, i explica com s'aterra tot això al barri de Sant Antoni: proposta d'eixos cívics a llarg termini, xarxa viària bàsica i guany d'espai públic a curt i a llarg termini amb la implantació de la proposta. A continuació, s'explica la manera d'aconseguir tot això a través de l'ordenació de la mobilitat del barri i la millora de l'habitabilitat: proposta d'eixos cívics, vies bàsiques i vies veïnals.

Intervenció: el carrer Parlament hauria de ser xarxa viària local i no s'ha considerat com a tal.

Carlos Domínguez exposa les simulacions de trànsit associades a l'esquema de mobilitat proposat (a llarg termini).

Vàries intervencions: hi ha queixes respecte l'increment del trànsit al carrer Viladomat, ja que es troba excessiu. Aquest carrer augmentarà el trànsit en un 70% respecte la situació actual, ja que passarà de 10.000 a 17.000 vehicles. Es comenta també que amb l'obertura del mercat encara vindran més cotxes dels que es mostren a la simulació.

Resposta: la simulació ja té en compte l'obertura del mercat i, per tant, aquest trànsit ja està comptabilitzat.

Intervenció: respecte els números de la simulació, es comenta que el que es resta de trànsit dels carrers no suma l'augment de trànsit a la resta.

Rosa Lopez: no suma exacte perquè no es tracta d'un valor absolut en un punt concret, sinó d'una mitja de tot el carrer.

Intervenció: alguns carrers van a millor però uns altres empitjoraran la seva situació actual. Per tant, uns es beneficiaran de l'actuació però, alhora, hi ha uns altres que quedaran molt perjudicats.

Eva Caballero: els sorprèn que aquesta sigui l'última proposta, ja que considera que no s'estan tenint en compte el que les AMPAs van manifestar.

Carlos Domínguez continua l'explicació de la proposta. S'expliquen les actuacions estructurants, tàctiques i bàsiques, i es mostren exemples de com quedaria un dels trams després d'una actuació d'urbanització (carrer de Comte Borrell entre Sepúlveda i Florida blanca).

Intervenció: com es farà per a que no passi com a Enric Granados amb totes les terrasses dels bars?

Francesc Magrinyà comenta que això va lligat al Pla d'Usos i, per tant, ja es farà prèviament per a que no passi. El criteri serà mantenir les terrasses que ja hi ha actualment, sense augmentar-les.

Intervenció: amb l'actuació s'hauria de procurar ocupar molt parterre i espais amb àrea verda, que de per si ja limitaran les terrasses.

Intervenció: està d'acord amb el que es comenta. No obstant, els parterres no hauran d'estar massa al mig per a evitar que el carrer estigui tot ocupat, sinó que s'haurà de poder caminar còmodament i fer ús d'aquest espai per a diferents activitats.

Rosa Lopez: això que esteu comentant és el projecte, és a dir, és molt nivell de detall. Per tant, quan es discuteixi el projecte és quan s'haurà de parlar de tot això.

Francesc Magrinyà recorda que l'espai per a fer activitats també seran les noves places. A continuació, mostra les fotografies de l'estat actual de la superilla del Poblenou, com a exemple de les diferents actuacions tàctiques que s'han dut a terme.

Carlos Domínguez explica les actuacions de senyalització de l'horitzó 2019 i com quedarà la xarxa funcional amb la proposta: carril bici, autobusos, estacionament i càrrega i descàrrega.

Intervenció: s'hauria de prioritzar l'àrea verda. Amb la proposta es perden moltes places d'àrea verda i, en canvi, no tantes de zona blava. Es proposa canviar places de zona blava per zona verda, per a que la pèrdua d'aquesta segona no sigui tan elevada.

Resposta: BSM està estudiant l'oferta i la demanda d'aparcament del barri amb detall per tal de valorar millor tots els impactes i per a veure, amb la proposta, a quina distància s'haurà d'aparcar, així com comprovar que el barri és capaç d'absorbir la demanda d'aparcament actual amb l'actuació que es planteja.

Rosa López apunta que s'ha d'incentivar i aprofundir en analitzar tota l'oferta d'aparcament del barri actual, i no només la que està en superfície. S'ha de veure que passa i per què la gent no utilitza molts dels aparcaments disponibles (preu, distància, etc.), ja que existeixen 12.294 vehicles censats al barri i, amb la proposta, s'oferiran 13.129 places d'aparcament. Per tant, places hi ha, el que s'ha de veure és per què no s'utilitzen i com es pot incentivar el seu ús.

Vicenç Gasca: en primer lloc, agraeix tot el treball que s'ha fet per arribar a sintetitzar i formular aquesta proposta. Considera que s'han tingut en compte i s'han agafat els inputs més significatius de cada estament, i opina que hi força consens per part del grup impulsor. Assenyalava que s'haurà de mirar i estudiar cada cosa al detall, com per exemple la senyalització. Finalment, demana que la "L" del mercat (carrer Tamarit amb Borrell) a part de ser plataforma única, tingui senyalització de prohibit circular vehicles excepte veïns, CID, emergència, etc.

Eva Caballero comenta que la proposta no està tenint en compte el que es va comentar per part de les AMPAs, ja que tot i que es farà la placeta de Borrell-Viladomat i l'entorn serà més amigable, seguiran passant autobusos per Viladomat i, a més, el trànsit s'incrementarà molt en aquest carrer. Per tant, no només no es redueix el nivell acústic de Viladomat, sinó que a més s'incrementa. Demana que es facin medicions de soroll dins de l'escola Ferran Sunyé amb les finestres obertes, ja que és impossible fer classe així. L'escola, actualment, pateix un soroll i una pol·lució molt elevats.

Rosa López comenta que hi han altres mètodes per a millorar el confort acústic, com incloure pantalles acústiques vegetals, millorar l'aïllament de les finestres, aïllament de la façana, etc. Per tant, s'hauran d'estudiar totes elles per a veure com millorar la situació i pal·liar el problema.

Eva Caballero comenta que s'hauria de reduir la velocitat màxima dels vehicles al carrer Viladomat i, alhora, fer que aquesta velocitat es compleixi amb radars.

Francesc Magrinyà assenyala que s'estudiaran totes les mesures que es poden prendre per tal de reduir el soroll a l'escola Ferran Sunyé.

Maria Àngels Francia: amb aquest projecte certes coses milloren però hi ha d'altres que empitjoren (per exemple l'augment del 70% de trànsit a Viladomat). Per tant, per tal de millorar aquest carrer i compensar aquest augment de trànsit, s'hauria d'incrementar el verd a les voreres.

Rosa López remarca que, efectivament, als carrers de la xarxa bàsica es podran dur a terme diferents actuacions, com per exemple col·locar escocells correguts (parterres amb verd continu), voreres passants, etc.

Xavier Caballé opina que, en general, s'ha de plantar molt més verd. Que es guanyi espai públic per a verd i, per tant, que no es puguin posar tantes terrasses com a Enric Granados, perquè l'espai s'haurà colonitzat prèviament. A més, remarca que certs trams, per les seves característiques o problemàtiques (per exemple Viladomat on està l'escola Ferran i Sunyé) s'haurien de tractar amb especial cura i trobar solucions específiques.

Creu que el carril bici hauria de ser d'una sola direcció, ja que els que són bidireccionals són molt perillosos (tant per a vianants com per a ciclistes).

Per últim, no li queden clars els números que s'han donat respecte l'aparcament. Assenyala que les places del mercat no seran fixes per als veïns, sinó que seran per a la gent que vingui al mercat i, per tant, s'han de donar solucions per a aquells que, degut a l'eliminació de zona verda, es trobin que no podran seguir aparcant al carrer.

Vicenç Gasca proposa passar les zones blaves a verdes per a prioritzar aquesta última.

Jordi Riera comenta que el xamfrà que s'ha fet al Paral·lel, al costat del Centre Cívic Cotxeres, amb el pas dels vehicles és incòmode i resulta perillós fer-hi activitats. Respecte l'actuació E6, pregunta com es vol fer, ja que si amb la NXB ha de passar el bus per allà, això resultarà molt perillós. Per tant, creu que s'hauria de posar algun tipus de protecció o barrera arquitectònica.

Francesc Magrinyà comenta que podrien posar-se jardineres verticals i s'estudiarà alguna proposta de distribució. Apunta que la prioritat, per tant, serà millorar les voreres de Viladomat i posar més elements verds per tal de compensar part de l'augment de trànsit.

Intervenció: es pregunta si es farà algun tipus de prova pilot a les places per a veure com quedaran amb les actuacions tàctiques.

Resposta: es comenta que el millor és anar a veure l'exemple del Poblenou.

Intervenció: es pregunta si el carrer Borrell entre Florida Blanca i Tamarit serà plataforma única, ja que es tracta d'una zona amb molta càrrega i descarrega.

Rosa López respon que si que serà plataforma única i es podrà fer càrrega i descarrega amb uns horaris específics.

Intervenció: es demana més verd a Viladomat i Manso i, alhora, reflexionar sobre com quedarà l'àrea de Campo Sagrado.

Finalment, el **Francesc Magrinyà** exposa el calendari de les properes reunions sectorials previstes (AMPA, comerciants, etc.).

I sense més intervencions es dona la reunió per finalitzada.