

ACTA DE LA SESSIÓ AMB LES AMPAS DE SANT ANTONI

A Calàbria66, el dimecres 14 de juny de 2017 es reuneixen els representants d'Ecologia Urbana i del districte de Sant Antoni amb les AMPAS de la Superilla de Sant Antoni.

Assisteixen a la reunió:

Eva Caballero González, Ampa Ferran Sunyer
Mar Trallero, Ampa Ferran Sunyer
Natàlia Olcina, Projecte comunitari Camí Amic
Albert Vendrell, Ampa Tres Tombs

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

Xavi Valls, tècnic d'Ecologia Urbana, obre la sessió i la contextualitza en el marc de la superilla.

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.

Albert Vendrell apunta que el carrer Aldana es tracta d'un carrer molt curt i amb molt poc trànsit. Per tant, estaria molt bé incloure'l a l'horitzó 2019 ja que és fàcil i actualment ja funciona gairebé com a eix cívic.

Carlos Domínguez exposa les simulacions de trànsit associades a l'esquema de mobilitat proposat (a llarg termini). Comenta que Viladomat és el carrer en el que puja més el trànsit amb aquesta proposta, ja que serà l'únic carrer que baixarà sencer, donat que els altres dos de baixada és on es faran els talls de continuïtat.

Així mateix, actualment Viladomat és el carrer de la xarxa bàsica que té menys trànsit i, a l'escenari futur, seguirà sent un dels que menys trànsit té. Actualment, a més, a la part de sobre de Gran Via ja té aquesta intensitat i, per tant, pot assumir-la.

Mar Trallero considera que això no pot ser, perquè l'escola Ferran Sunyer no pot esperar a que "mica en mica" vagi baixant i disminuint el trànsit a la ciutat. L'escola actualment pateix un soroll i pol·lució fortíssims, fet que produeix malalties respiratòries, estres, etc. i, a més, ara el que es planteja és empitjorar tot això. Apunta que els autobusos de la NXB passaran amb més freqüència i això també empitjorarà la situació.

Albert Vendrell: proposa buidar o alliberar Viladomat a partir de c. Manso, obligant als cotxes a girar i anar cap al Paral·lel per c. Manso.

Francesc Magrinyà comenta que el carrer Viladomat haurà de seguir sent un carrer de la xarxa bàsica perquè això no ho poden canviar, donat que ve definit al PMU. No obstant, es podria estudiar la proposta de que, a partir de c. Manso, sigui només d'un carril i, alhora, augmentar un carril de circulació a c. Manso a partir de Viladomat. Per tant, s'aconseguiria alliberar espai a c. Viladomat i desviar els vehicles per c. Manso.

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 Comte Borrell entre Sepúlveda i Floridablanca). A continuació, es mostren els renders del mercat (Comte Borrell entre Tamarit i Manso) i s'ensenyen les imatges de les actuacions tàctiques de la superilla del Poblenou. Per últim, s'explica com afectarà tot això a la xarxa funcional: bicicletes, bus, aparcament i càrrega i descarrega.

Intervenció: Es comenta que la modificació de la línia 13 és molt positiva ja que amplia bastant la se zona de cobertura.

Mar Trallero comenta que tots els busos aniran per c. Manso i, probablement, hi haurà queixes per part dels veïns. Apunta que s'haurien d'habilitar espais fora del barri, ben comunicats amb transport públic, per a que la gent pugui aparcar (espai d'aparcament gratuït o a cost simbòlic + autobús). Assenyala que si es redueixen les places d'aparcament sense donar cap contraprestació, la gent veurà només lo negatiu de l'actuació i els veïns es posaran en contra. Per tant, remarca que s'hauria d'incidir en mesures complementàries, perquè no pot ser que la gent només visualitzi la part dolenta sense veure el guany que tota aquesta actuació suposa.

Albert Vendrell proposa canviar places d'aparcament de zona blava per places de zona verda, per a que la pèrdua no sigui de tantes places d'àrea verda. A més, comenta que les noves places d'aparcament del mercat ja faran la funció d'àrea blava.

Mar Trallero apunta que aquesta proposta funcionaria a curt termini, però a llarg termini no li sembla una bona alternativa. A més, els cotxes quan busquen aparcament donen voltes i incrementen la circulació i el trànsit del barri.

Resposta: això no és del tot així, ja que quan els usuaris saben que no trobaran aparcament en un lloc determinat, ja no van a buscar-ne. Així mateix, BSM està estudiant l'oferta i la demanda d'aparcament del barri amb detall per tal de valorar millor tots els impactes i comprovar que el barri és capaç d'absorbir la demanda d'aparcament actual amb l'actuació que es planteja.

Francesc Magrinyà comenta que amb totes les mesures que es proposen, es preveu reduir un 10% els vehicles de la ciutat.

I sense més intervencions es dona la reunió per finalitzada.