

Acta del Grup Impulsor de la Superilla de la Dreta de l'Eixample

Dia 20 de març de 2018. Carrer de València, número 307

Assistents:

Dolors Ylla Català, de l'AVV Dreta de l'Eixample

Oriol Padró Roig, de l'AMPA La Concepció

Mireia Trias Gallego, de l'AMPA La Concepció

Maria José Calvo, AVV Dreta de l'Eixample

Josep Serra, veí

Elisabet Prat, Cor Eixample

Silvia Puy Pérez de Obanos, Cor Eixample

Luis Lumbreras Palomares, AVV Dreta de l'Eixample i Amics Passeig S. Joan

Marc Pinell Pitarca, arquitecte

Maria Bonet, Tècnic Llicències Districte

Marc Miguel, Tècnic Districte Eixample

Marina Barjou, Tècnic Llicències Districte

Núria Hernández, Tècnica de barri

Jordi Matas, Conseller Tècnic

Tere Gómez, Districte Eixample

Albert Viladot, Conseller

Joan Ramon Muset, Districte Eixample

M^a Carme Méndez, Consellera Dreta Eixample

Francesc Magrinyà, Conseller Dreta Eixample

Maria Lacorte, Comunicació Ecologia Urbana

Rosa López, Arquitecta Ecologia Urbana

Dani Alsina, Bimsa

Carlos Dominguez, VAIC

Jordi Collbató, VAIC

Xavi Valls, Participació Ecologia Urbana

Bernat Marco, Urbaning

Inicia la sessió Carme Méndez, consellera, explicant que es continuen treballant les propostes que hi ha pel carrer Girona. S'agraeix el treball realitzat per Josep Serra i es comenta que Francesc Magrinyà, conseller, arribarà una mica més tard.

Comença Rosa López, arquitecte d'Ecologia Urbana, a presentar el document de treball. Recorda la motivació del projecte: revertir l'ús dominant del cotxe i millorar l'habitabilitat i sostenibilitat. L'objecte de treball de la sessió serà el carrer Girona. S'identifiquen els problemes principals de la zona d'actuació. La manca de verd és evident i remarcable, hi ha sobreocupació de les voreres, els recorreguts que han de fer els vianants no són rectilinis a les cruïlles, etc.

Es recorda quin és l'esquema de mobilitat a nivell de ciutat, a l'Eixample i a la Dreta de l'Eixample, explicant que aquí només tenim vies bàsiques i locals. No hi ha vies veïnals. A nivell de carrils bici, s'explica que actualment hi ha carrils al Passeig St. Joan i a Girona. Fins a Passeig de Gràcia (via ciclable) no hi ha més opció. En horitzontal, per altra banda, n'hi ha alguns més. No tenim parcs ni places, només voreres. Això marca la forma d'intervenir.

La proposta de l'equip tècnic es troba marcada per alguns condicionants: existeix una limitació pressupostària i no es pot actuar encara als vials horitzontals, almenys de manera decidida. D'altra banda, es valora positivament l'existència d'un teixit associatiu favorable al canvi que impulsa i dinamitza les actuacions.

S'expressa que plantejar una pacificació total del carrer Girona no és possible ara mateix, sobretot perquè hi ha un carril bici bidireccional pel qual hi circulen unes 2.000 persones a diari. La idea és mantenir un carril bici de pujada i desdoblant el carril bici de baixada. El tipus d'actuació és tàctica. Les propostes parteixen del desdoblament del carril bici, i es planteja la baixada per Bruc. Així s'aconsegueix començar a pacificar Girona i iniciar un canvi a Bruc (que no podrà ser pacificat del tot perquè és vial local).

Possibles actuacions a Girona (també combinables):

- 1.) Actuar només a les cantonades de cruïlles, recuperar la cantonada per fer-hi una petita plaça. Se'n podrien fer un total de set, no afectaria quasi els aparcaments;
- 2.) Actuar en el tronc dels carrers, a la vorera, amb una ampliació de 4-5 metres. Es podria potenciar més verd, bancs, etc. Afectació més gran a les zones verdes i blaves. Es podrien fer uns 4-5 trams;
- 3.) Actuació al tronc del vial amb manteniment d'alguna plaça d'aparcament;
- 4.) Actuació al tronc i a les cruïlles al mateix temps. Es faria carril bici, carril de cotxes i ampliació tàctica de vorera. A més de l'ampliació de vorera, s'afegirien les cantonades de cruïlles per a fer places (guanyant recorregut rectilini pels vianants).

S'inicia un torn obert de paraules:

Oriol Padró pregunta si es podrien col·locar els carrils bici, en els dos sentits, a c. Bruc per alliberar c. Girona. En Carles Domínguez, VAIC, comenta que actualment des de l'Ajuntament de Barcelona es promouen els carrils bici unidireccionals per evitar accidents. No obstant això, si es proposes carril bici bidireccional amb les actuals amplades recomenades, la franja de seguretat necessària per a carrils bidireccionals és més gran, ocupan més espai, i es veuria afectat el carril de serveis (aparcament) que es vol mantenir. Ara bé, es pot valorar.

Rosa López comenta que a mig termini la idea és treballar el projecte de tot el carrer Girona, de dalt a baix, amb la possibilitat de pacificar també c. Ausiàs March. D'entrada la pacificació dels carrers Ausiàs March amb Girona es podria executar abans. S'exposa un carrer *model* com a exemple dels carrer de les superilles per mostrar com quedaria després de les actuacions: recorregut no rectilini pels vehicles, prioritat vianant, circulació de les bicis en convivència i a baixa velocitat, més vegetació, paviment permeable, etc. Hi hauria zones de CID amb control horari. Tot seria plataforma única amb banda de botons al paviment per a orientar les persones cegues. Es mostren exemples de l'àmbit de superilles de Sant Antoni.

Es pregunta si a Sant Antoni es farà amb formigó el paviment i pas. Rosa López diu que sí, insisteix que la idea és desdibuixar el pas del cotxe perquè no se senti còmode en l'entorn, que se senti en un espai aliè. Elisabet Prat pregunta on es reubicarien les places d'aparcament per a minusvàlids. Es respon que es ressituarien totes, que es farà el més a prop possible de les originals, en carrers locals o bàsics, a una distància màxima de 100 metres.

Rosa López explica que el procés de transformació afectarà la Fira Modernista que es fa a la Dreta de l'Eixample, que causarà una reducció de les possibilitats d'ocupar l'espai per part de les parades. Dóna com a opció desplaçar part de la fira cap al c. Consell de Cent. En general, no és una qüestió que preocupi, s'entén que són només dos o tres dies de fira a l'any i que es poden trobar alternatives. Dolors Ylla planteja que es pot aprofitar la propera fira per a divulgar els treballs que es fan des del grup impulsor, per aproximar-ho al veïnat. Es respon que s'estudiarà per parlar-ho al a propera trobada del GI.

S'aclareixen les diferències entre les propostes 2.2 i 2.1 que presenta Rosa López arran d'una pregunta d'Elisabet Prat.

Es pregunta quines alternatives tindria per traslladar-se el carril bici del c. Girona, sent només en sentit de pujada. Rosa López comenta que per la baixada el més adient és c. Bruc, però que per la pujada s'està estudiant carrer Llúria. Comenta que hi ha moltes coses a valorar i que s'ha

d'anar a poc a poc, que a curt termini encara no es pot plantejar per la actualment intensitat d'ús del carrer, que hi ha temps.

Es pregunta per les actuacions tàctiques, sobre la seva durada i termini d'implantació. Es respon que la durada serà d'uns cinc anys, que després ja s'hauria d'anar desenvolupant una proposta definitiva (estructurant).

Carme Méndez afirma que la proposta que més interessant li sembla és la mixta, la que planteja recuperar cruïlles i ampliar voreres. No veu compatible això amb el manteniment d'aparcaments per a vehicles al mig. Dolors Ylla diu que analitzaran degudament el material però afirma, d'entrada, que coincideix amb la Dolors sobre el model mixt. Dolors Ylla diu que li sembla que es podria valorar una alternativa de disseny de plaça, perquè considera desagradable una plaça en la qual es manté la circulació de vehicles. Al respecte, es considera que la plaça és gran, que predominarà la disminució del trànsit. Rosa López comenta que el model exposat és només un exemple que es treballarà a les sessions, que pot variar. A nivell de plaça, no hi haurà aparcaments i es redueix al màxim qualsevol altra "interferència" a l'ús i gaudi ciutadà.

Dolors Ylla considera que no és coherent un projecte que inclogui aparcament al vial, que l'objectiu final és no tenir aparcament, i que ara seria interessant avançar cap aquí. Mireia Trias creu que s'ha abandonat la idea de fer una mena de rambla. Pregunta quan començaria a implantar-se tot. Dani Alsina, BIMSA, explica que hi ha un mínim d'un any de procés (després de l'acceptació del projecte cal tramitar-lo) i que hem de preveure almenys un any i dos mesos. L'important és que es faci l'adjudicació del projecte i es liciti abans d'eleccions.

Hi ha un cert intercanvi d'opinions sobre la conveniència d'avançar en un projecte tàctic que vagi en la línia del que es pretendria com a objectiu final. Es considera que l'actuació que inclou l'ampliació de les voreres i al mateix temps l'actuació a les cruïlles és el més interessant. En Xavi Valls, participació ciutadana, comenta que més enllà de les sessions hi haurà seguiment del projecte, que no queda tot a la sessió i ja està, tant en relació a la intervenció tàctica com estructurant.

Elisabet Prat pregunta sobre el funcionament del CID al projecte que sembla que genera més consens, el que inclou intervenció a les cruïlles i a les voreres. Rosa López diu que seria fora de l'àmbit d'actuació. Es podria parar un moment, però el CID caldria fer-lo als carrers adjacents.

A en Josep Serra li sembla discutible que no es facin carrils bidireccionals de bicicletes perquè al final s'acaba estenent més la xarxa de bicis i s'ocupa més espai dels vianants.

Es pregunta sobre la possibilitat de fer per trams, per trossos, el projecte mixt d'intervenció a les cruïlles i voreres, en vistes a actuar especialment a les zones on hi hagi equipaments. La resposta de l'equip tècnic és que sí, però que perdríem el sentit de conjunt del projecte, que seria

una proposta menys intensa. Carme Méndez pensa que el projecte dels entorns escolars va en la línia de crear aquests espais segurs i que podria complementar la idea de pacificar determinats punts d'interès. Els entorns escolars van en la línia de la proposta d'actuació per trams o trossos, en el fons, i per això no li sembla tant interessant com a proposta.

Es pregunta també quina és la prioritat en quant a zones d'aparcament. Rosa López afirma que primerament són les places per a minusvàlids, després els CID, després serien les zones verdes i les blaves. S'està realitzant un estudi al respecte sobre el tema de l'aparcament com el que es va fer a Sant Antoni. En aquell cas va revelar que hi ha més aparcament del que percep la gent (sobretot subterrani).

Dolors Ylla pregunta si es podria incidir en els preus dels aparcaments subterranis, i es comenta que és una cosa que es podrà valorar a la llarga, perquè oferta d'aparcament subterrani n'hi ha i creiem que és suficient (a comprovar amb els estudis).

Francesc Magrinyà, conseller, explica que a la Dreta de l'Eixample, per les oficines i comerços, hi ha força zones blaves i poques verdes. Diu que si començar a augmentar les zones verdes pot ser un pas enrere en tant que s'incentivarà que els cotxes de residents que ara ocupen places soterrades, surtin més al carrer. Es pregunta si ho voldríem, això. També comenta que es pot valorar si les zones blaves són excessives.

Jordi Mates, conseller tècnic, apunta que s'ha d'avançar cap a la pacificació i valora positivament el desdoblament del carril bici, afirma que és una demanda dels col·lectius i que és la millor opció per a vianants i ciclistes. Minimitza els accidents i els riscos. Si la gent s'acostuma a baixar per c. Bruc, que anirà més ràpid que per c. Girona, ja estarem fent un pas endavant.

Un veí comenta que les places recuperades de les cruïlles no li semblen prou reeixides i creu que Sant Antoni segurament servirà d'exemple per a valorar l'actuació estructurant per després. Josep Serra creu que es podria replantejar el fet que no sigui possible pacificar del tot c. Bruc, i diu que a encreuaments com c. Provença amb c. Girona, per exemple, es podria estudiar de fer millors places que les de les recuperacions de les cruïlles. Rosa López diu que encara han de valorar en profunditat el seu treball, que no han tingut temps d'aprofundir-hi, però que els sembla molt interessant.

Francesc Magrinyà afirma que és important guanyar espais en horitzontal, en els encreuaments entre dos carrers. Això és possible a c. Ausiàs March amb c. Girona. Després anirem més enllà. Comencem per c. Ausiàs March o c. Provença i avancem. Considera que la bicicleta és un vehicle molt útil a la ciutat, i que s'ha d'afavorir. Tenim Passeig de Gràcia i Passeig de Sant Joan, i ara veurem com ho fem amb c. Girona. És lògic tenir el sentit de pujada per c. Girona i fer la baixada per c. Bruc. El doble sentit a c. Girona és perillós. La discussió serà si fem c. Girona i c.

Bruc o c. Bruc i c. Llúria pel carril bici. Li sembla que la millor proposta és la que preveu la intervenció doble, a les cruïlles i les voreres.

Es pregunta si el projecte estructurant reduirà terrasses. Es comenta que es respectarà el que hi ha, però que els espais hàbils seran més limitats per a les terrasses degut a la implantació de més arbres i parterres, zones d'estada, zones de joc, etc... Les terrasses hauran de conviure amb tots els altres usos que hi haurà.

Dolors Ylla pregunta què passarà si hi ha un increment de sol·licituds de terrasses i que quan es farà el pla d'usos. Alguns veïns i veïnes creuen que s'hauria de fer el pla d'usos el més aviat possible. Hi ha, també, algunes queixes per l'obertura de nous establiments tipus bar, per exemple, al carrer Girona. Francesc Magrinyà diu que està previst fer-ho però que cal tenir en compte que el pla d'usos depèn del que votin els partits del consistori. Creiem que hi ha consens veïnal en relació a la proposta de canvi, i això ho hauria de facilitar. No hi ha cap acord per a incrementar establiments o terrasses.

Es planteja que en un mes o un mes i poc es podria fer la següent trobada per a cercar el retorn de les propostes i continuar avançant. Es valora dur una proposta per a treballar amb més col·lectius o amb alguns col·lectius específics. Es convida el veïnat a visitar Sant Antoni per veure i valorar les actuacions que s'han fet. Rosa López creu que seria més interessant obrir aquests canals de participació després de la inauguració de Sant Antoni. Queda pendent de tractar millor el proper dia.

Sense més intervencions, es dona per tancada la sessió.