

## Acta del Grup Impulsor de la Superilla de Consell de Cent

Dia 22 de maig de 2018. IES Viladomat, c. Consell de Cent, 127-129

Els assistents a la sessió van ser:

AAVV Esquerra Eixample i Àgora, AFA Diputació, AFA Llorers, AFA Viladomat, AMPA Joan Miró, Associació Jardins d'Elna, AVV Esquerra Eixample, Ballets de Catalunya / RC, Biblioteca Joan Miró, Camí Amic, Casal de Joves Queix, Centre Cívic Urgell, Comerç Mr. Florist, Mercat de Pagès, Sunday Surf Cafe així com alguns veïns i veïnes a títol individual.

Arnau Miró, Conseller

Francesc Magrinyà, Conseller Dreta Eixample

Eulàlia Corbella, Consellera de Participació

Jordi Matas, Conseller Tècnic

Immaculada Aguilar, Tècnica de barri

Rosa López, Arquitecte Ecologia Urbana

Carles Domínguez, de VAIC

Jordi Calbetó, VAIC

Bernat Marco, Urbaning

Francesc Roma, Participació Ecologia Urbana

Xavi Valls, Participació Ecologia Urbana

Presenta la sessió Francesc Magrinyà, conseller, explicant el context de la sessió, el marc històric i introduint les temàtiques de debat. Explica que la proposta d'Ecologia Urbana pauta el marc general amb el que s'analitza una perspectiva de més llarga durada.

Rosa López, arquitecte d'Ecologia Urbana, explica els motius d'aquest programa i quin és l'impuls que hi ha al darrere i justifica totes aquestes propostes d'actuació de canvi de model de la ciutat: nivells de contaminació atmosfèrica i acústica, manca d'espais verds, accidentalitat, manca de camins i espais de joc segurs, etc. Comenta que a l'Eixample és on aquest canvi resulta més necessari i, alhora, on és més difícil.

El model superilles és el que passa d'un esquema d'una xarxa de ciutat en que tots els carrers tenen el mateix ús i funció amb una capacitat de circulació similar, a un esquema on es considera l'habitabilitat de l'espai a través de la diversificació i categorització dels carrers, de manera que uns carrers tenen la funció de connexió amb vehicle motoritzat i, alhora, s'alliberen uns altres per a tenir un ús més pacificat per a vianants.

Explica també les diferents maneres o mecanismes d'actuar per a canviar el funcionament dels carrers: a nivell bàsic intervenint en la mobilitat (carril bus, carril bici, canvis de sentit, senyalització, semàfors, etc.), amb actuacions tàctiques (pintura i mobiliari) i, per últim, mitjançant actuacions estructurants (re-urbanització).

Seguidament, el Carles Domínguez de l'empresa VAIC explica i concreta l'aplicació d'aquest programa en aquest àmbit, explicant el seu estat actual (espai públic, funcionament de les vies i simulacions de trànsit), la problemàtica existent i la proposta d'actuació de l'àmbit.

A continuació, s'obra el debat i el veïnat i les associacions presenten la seva posició.

En primer lloc, es comenta la necessitat de buscar alternativa al carril bici del carrer Consell de Cent, un cop aquest carrer es pacifiqui i es tregui el carril bici. L'equip tècnic explica que està estudiant aquest tema. S'està fent un comptatge del volum de bicicletes a l'últim tram d'Enric Granados (un tram pacificat i sense carril bici segregat), per veure si el cas és equiparable a la proposta de Consell de Cent i estudiar els possibles impactes de la retirada d'aquest carril bici.

Es pregunta si el Grup Impulsor s'ha de centrar a treballar en algun àmbit concret o s'ha de treballar tot l'àmbit, i s'aclareix que el full de ruta és de tot l'àmbit. Rosa López explica que primer s'ha d'arribar a un consens sobre si això que s'ha explicat i aquesta nova ordenació es troba correcte i, quan això passi i la ciutadania ho validi, s'haurà de veure per on es comença a treballar i quines fases s'estableixen en funció de la prioritització de cada actuació.

En **Xavier** comenta que, a l'hora de fer tot aquest treball, s'haurà de tenir en compte que aquest barri té història, ja que porten parlant de la pacificació de Comte Borrell des de fa anys i s'està fent força d'acord entre les diferents entitats del barri. Comenta també que, a banda del pla de treball,

es podria anar avançant ja, de cara a l'octubre, una intervenció tàctica a Consell de Cent amb Compte Borrell, on s'obrirà el nou institut.

En **Josep** comenta que a Consell de Cent, davant del nou institut que s'hi està construint, hi ha un carril bici i això s'ha de tenir en compte, ja que podria crear problemes. Per tant, creu que s'haurà de canviar el disseny d'aquest carril bici, o canviar-lo a la vorera de dalt (banda muntanya) per evitar que doni problemes.

Considera que, el més rellevant i que dona la idea global de perquè és volen fer tots aquests canvis, és la diapositiva inicial de les línies de recorregut dels diferents usuaris de l'espai públic, és a dir, el canvi de prioritats d'ús dels carrers de la ciutat, donant prioritat als vianants.

Comenta que, sota el seu punt de vista, faltaria afegir i analitzar la tipologia de comerços de cada carrer, ja que no és el mateix un carrer amb molta restauració o botigues de roba, que potser interessa més que es pacifiqui, que un carrer amb algun altre tipus d'activitat que requereix que hagin de poder accedir i arribar cotxes (com tallers de moto o reparació de cotxes, etc.). Es respon que això s'està analitzant actualment ja que s'està fent amb totes les superilles. A més, també s'està analitzant el tema de l'aparcament i la càrrega i descàrrega de tot l'àmbit.

En **Xavier** comenta que falta explicar a les diapositives la necessitat d'espai per als infants i un ús de la ciutat sota la mirada dels infants. Considera que és un element que ha d'aparèixer, s'ha d'analitzar i s'ha d'explicar. Rosa López respon que això es té molt en compte, però en aquesta versió "curta" de la presentació no apareix.

El **Xavier** repeteix, de nou, el tema dels antecedents, ja que amb aquesta Superilla no es parteix de zero, ja que al barri ho porten treballant ja fa molts anys i, a més, l'anterior mandat ja va fer-se un procés participatiu. Com s'ha dit abans, moltes entitats plantegen una acció més directe davant del nou institut.

La **Laura** felicita als tècnics per la presentació, ja que creu que ha sigut molt clara i entenedora. Pregunta en base a que s'ha realitzat la definició dels eixos i categories de la xarxa (veïnal, local i bàsica) que s'han explicat, ja que si es miren les dades de trànsit que s'han donat, per exemple, tant Rocafort, Calàbria com Viladomat tenen una intensitat de vehicles similar. Per tant, perquè és fa només un eix? Es tracta d'una limitació perquè sinó no podria absorbir-se tot el trànsit?

Rosa López respon que, en aquests moments, no fer més vies veïnals perquè el trànsit desviat no podria absorbir-se. Francesc Magrinyà afegeix que la xarxa de bus és un altre element que limita la creació de més vies veïnals, ja que els carrers per on passen línies d'autobús han de ser vies bàsiques. Així mateix, es comenta que si es pacifica el c. Rocafort, és perquè aquest carrer té més comerç i equipaments i, alhora, uneix altres eixos verds i fluxos de vianants actuals.

En **Joan** assenyala, com en Josep, la importància de l'esquema de les línies de recorregut dels diferents usuaris de l'espai públic (vianants, bicicleta, transport públic i transport privat) i el canvi de prioritats d'ús dels carrers de la ciutat, per tal de convèncer a la ciutadania de la importància i la necessitat de les superilles. Li sembla un defecte que, actualment, el recorregut del transport públic no sigui una línia recte i troba positiu que se li doni a aquest la característica de directe i ràpid.

Comenta també que el plànol on apareix el guany d'espai públic, la zona de Germanetes no hauria d'aparèixer verd perquè acabaran sent tot equipaments, tot i que molts dels veïns segueixen reivindicant per a canviar el planejament i salvar aquests 600m de verd. Comenta que la transformació d'això en els últims anys ha comportat una gran fractura al barri i, per tant, salvar això és important.

La **Rosa** felicita pel treball i l'explicació de la realitat que s'està produint al sector de Sant Antoni. Comenta que s'haurien de buscar maneres de millorar la qualitat de l'espai de les vies bàsiques, que seran les que sortiran més perjudicades per l'increment de trànsit que patiran. Comenta que els caps de setmana es redueix molt la intensitat del trànsit en aquestes vies però els vehicles van a molta més velocitat. Per tant, demana fer medicions en caps de setmana i durant les nits per aquestes vies per veure si és possible modular o fer algun tipus d'operació funcional en aquests carrers, durant els caps de setmana o les nits (regulació semàfors, permetre aparcament nocturn o de cap de setmana, etc.) per tal de reduir l'impacte per als veïns que viuen en aquests carrers.

**Rosa López** respon que, de cara al futur, en aquests carrers bàsics la manera de pacificar-los és, per exemple, implantant carril bus i bici.

En **Jordi** comenta que ha trobat a faltar que s'hagi incorporat a l'estudi i la presentació les zones qualificades de verd per executar. Donat que s'està parlant de futur, considera essencial incloure aquestes zones. D'altra banda, segons l'estudi sembla que tothom "vagi" i "es desplaci cap a" llocs específics, però en canvi els nens i la gent gran no es desplacen gaire lluny, sinó que "s'estan" al carrer. Comenta que a Amsterdam, amb totes les bicicletes que hi ha, és molt perillós parar-se o estar-se a certs llocs perquè poden atropellar-te. Per tant, no troba que les zones compartides de bicicletes i vianants sigui una bona solució, sobretot de cara a la gent gran i els nens petits.

El **Guillem** considera que podem aprendre de tot el que ha passat a Poblenou i Sant Antoni. No obstant, considera que en els últims anys s'està produint un procés d'expulsió dels veïns i les escoles dels barris, degut a la gentrificació i aquesta plusvàlua que s'està generant. Per tant, tot això, junt amb el dret a l'habitatge també són elements que s'haurien d'incorporar a l'estudi. Afegeix també que és vital incorporar la reflexió dels comerciants en tot això, i s'ha de tenir present també el Pla d'Usos, per evitar crear nous "carrers Blai Enric Granados".

Un veí reflexiona sobre l'espai que suposarà el nou institut. La porta principal estarà al pas de vianants de Consell de Cent, per on també hi ha un carril bici. Per tant, si es planteja que el curs que be hi haurà uns 200 joves, la vorera de l'entrada es col·lapsarà de gent esperant per entrar a l'institut. El curs següent, estarem parlant de més alumnes, i el problema s'incrementarà. Per tant, pregunta si es planteja fer alguna actuació al respecte en aquesta vorera.

Un altre veí comenta que s'haurien de plantejar reduccions de trànsit a trams que podrien convertir-se en zones 30 i plantejar mesures indirectes de reducció de velocitat en alguns trams amb escoles o equipaments.

**Francesc Magrinyà** comenta que, per exemple, es preveu que al c. Diputació disminueixi el trànsit passant de 12.000 a 10.000 vehicles.

**Rosa López** comenta que aquest procés és molt més complex del que sembla a primera vista i, per això s'ha de seguir treballant en tot això, anar responent totes les qüestions que s'han plantejant avui i anar buscant solucions. Comenta que tot el que s'ha dit avui queda recollit i es seguirà treballant per a donar respostes, i convida als assistents a seguir plantejant preguntes durant les properes sessions. Addicionalment, moltes de les qüestions i dubtes que s'han plantejat s'estan fent en paral·lel (busos, mediacions, solars, bicicletes, etc.) però no són directament ells qui ho porten amb aquest programa.

Pel que fa als carrers als que ells anomenen de vianants, on també poden accedir bicicletes i cotxes, recorda que la prioritat en tot moment és del vianant. En aquests carrers no hi ha carril bici, sinó que hi ha convivència i, per tant, funciona d'una manera diferent al que s'ha comentat, on ni el cotxe ni la bici tenen prioritat. Per evitar que els cotxes i les bicicletes vagin ràpides, s'ha de "desdibuixar" per on passen.

D'altra banda, en **Francesc Magrinyà** comenta que la seva experiència és que allà on es fa superilles també es fa Pla d'Usos. Explica que l'altre dia va haver una xerrada sobre el tema d'habitatge on s'explica que, malgrat no s'ha pogut baixa el preu dels pisos, si s'han pogut estabilitzar els preus de lloguer.

**Xavi Valls, participació ciutadana** aclareix quin és l'objectiu de l'espai, el Grup Impulsor, i explica el calendari previst per al procés de participació de la superilla de Consell de Cent; treballar la proposta del Pla d'Acció amb el GI abans de vacances d'estiu, a la tardor treballar-la amb col·lectius i fer una sessió oberta al veïnat a finals d'any.

**Xavi** insisteix en que cal treballar l'espai públic de davant l'institut abans que comencin les classes al setembre. També es pregunta en relació a l'espai que suposarà l'institut i el neguit pel nombre de joves que hi haurà a l'acera.

**Francesc Magrinyà** respon que s'estan estudiant possibilitats per augmentar l'espai públic en aquella zona de cara a facilitar l'accés a l'equipament.

Una última intervenció demana si es podrà enviar la presentació amb la que s'ha treballat abans del cap de setmana, ja que hi ha una activitat al carrer i pot ser un bon moment per explicar la superilla als veïns i veïnes.

**Xavi Valls** demana prudència alhora d'explicar la proposta de superilla al veïnat. El GI és un òrgan que primerament hauria d'aprovar una proposta per després obrir-la a col·lectius i veïnat. És bo que siguem transparents amb el procés però explicar bé la superilla pot ser complex i de vegades sorgeixen dubtes i pors que es resolen millor si parlem sobre una proposta ben treballada. Tot i així es compromet a enviar, si és possible, la presentació en un parell de dies.

Sense més intervencions, es dona per finalitzada la sessió.