

Acta del Grup Impulsor de la Superilla de Sant Gervasi

Dia 26 de juny de 2018. Centre Cívic Vil·la Florida

Assistents:

AVV Sant Gervasi - La Bonanova, Barnavasi, AMPA La Salle Bonanova, Mercadona SA, Hotel Silken, Centre Cívic Vil·la Florida, CS de l'ajuntament i veïnat a títol individual.

Montse Cantin Mas, Grup PDCat

Boris Valls, Grup PP

Pedro Miret, Grup Cs

Ines Garriga, representant del districte

Xavier Patón, gerent de districte

Eva Albadalejo, referent de Democràcia Activa

Concepció Sampe, directora de Serveis a les Persones i al Territori

Xavi Valls, participació Ecologia Urbana

Rosa López, arquitecta Ecologia Urbana

Jordi Collbetó, Ecologia Urbana

Bernat Marco, Urbaning

Jordi Calbetó, VAIC

Marti Amargos, VAIC

Presenta la sessió Xavi Valls, tècnic de participació d'Ecologia Urbana, tot recordant d'on prové la idea d'impulsar el Programa Superilles a l'àmbit de Sant Gervasi – La Bonanova. Els assistents i l'equip tècnic es presenten. S'explica que la sessió d'avui s'encamina a presentar el model superilles i la forma d'implementació del mateix, a més de presentar el diagnòstic de l'àmbit i la proposta de procés de treball amb el Grup Impulsor i veïnat de l'àmbit.

Rosa López, arquitecta d'Ecologia Urbana, comença a explicar el model superilles com un model orientat a organitzar la ciutat invertint la distribució de l'espai públic entre els vehicles i les persones, prioritant el ciutadà, per tal de millorar les condicions ambientals i la qualitat de vida de les persones, tot proposant un millor equilibri en quant a usos i aprofitament. S'exposen els indicadors que manifesten la saturació d'un model de ciutat que prioritza el vehicle privat: contaminació, pèrdua d'espai públic, pocs espais verds, etc. Hi ha, a més, desequilibris entre barris en espais verds (cas de l'Eixample com a extrem). La contaminació ha esdevingut un problema central i comporta, aproximadament, unes 3.500 morts anuals associades a l'Àrea

Metropolitana. També hi ha contaminació acústica, amb les repercussions en la salut física i mental que implica. I a això s'hi ha de sumar l'accidentalitat vinculada a l'ús dels vehicles privats i la tendència al sedentarisme. L'ús de paviments asfaltats per a vehicles també produeix l'efecte illa de calor. Tenim, en definitiva, una ciutat al límit.

La possibilitat que té Barcelona de revertir aquests fenòmens passa per reconvertir-se com a ciutat. Els carrers amb prioritat per les persones, recuperació de l'espai públic i reducció de l'ocupació que en fan els vehicles privats, increment del verd urbà. El cotxe ocupa sobre el 50-70% de l'espai dels carrers, segons el barri que mirem. Rosa López considera que això es pot revertir potenciant altres modes de transport: la Xarxa Ortogonal de bus, la xarxa de carril bici, i la pròpia xarxa de carrers atractius pels vianants. La Superilla és l'oportunitat d'incrementar la biodiversitat urbana. Explica també que el model superilles parteix de tres tipologies de carrers: els bàsics, els locals i els veïnals. Cada un d'aquests tipus de carrers que s'identifiquen té unes potencialitats i funcions. A més, aquests carrers poden representar un eix cívic si constitueixen un espai d'especial interès, ja sigui pels equipaments o per la concurrència veïnal o comercial, per exemple.

El model superilles incideix especialment sobre tres qüestions clau: la mobilitat, l'habitabilitat i la biodiversitat. D'altra banda, es poden plantejar tres modalitats d'intervenció. Hi ha actuacions bàsiques, que són senzilles i pretenen canviar el funcionament de la mobilitat. Hi ha, també, actuacions tàctiques, que representen intervencions mínimes (mobiliari, pintura) per a produir un canvi a l'espai públic. Finalment, hi ha actuacions estructurants, que es plantegen com a definitives, són més costoses i reurbanitzen l'àmbit. Rosa López exposa els àmbits de Superilles on s'ha treballat i s'està treballant encara a nivell de ciutat. Afirmar que s'acostuma a tardar un any per a consensuar projectes i arribar al Pla d'Acció, i recorda que sempre es treballa en una doble escala, de ciutat i d'àmbit superilla.

Intervé la Montse Cantin, consellera, per a comentar que comparteixen el projecte en termes generals, però que cal parlar més de la moto i els vehicles elèctrics. Hem de pensar què volem i què no: donar solucions a motos i vehicles elèctrics perquè també apostem per ells. Rosa López respon que les motos i els vehicles elèctrics s'engloben en la idea de vehicle privat motoritzat. La qüestió és reduir el vehicle privat motoritzat en general, no només pels problemes de contaminació, sinó també per l'espai públic que ocupen.

Xavi Valls comença l'explicació de com s'articula el procés participatiu en relació a les Superilles. Es realitza una primera proposta que es porta al Grup Impulsor per participar-la i treballar-la conjuntament. Un cop aprovada pel GI es participa amb col·lectius, i finalment es treballa amb el veïnat en general. Tenim la idea de treballar amb col·lectius de comerciants, comunitat educativa i equipaments. Això resta obert a noves incorporacions. Es poden fer, també, actuacions informatives al carrer. És un procés llarg, on s'acumula i on no hi ha una proposta tancada. En

Xavi Valls remarca que és important que hi hagi certa constància en l'assistència a les sessions que farem.

Inicia la presentació de l'àmbit específic d'actuació en Jordi Calbató de l'empresa VAIC, suport tècnic del Programa Superilles. Presenta la diagnosi que s'ha fet des de l'equip tècnic i identifica les problemàtiques que els han semblat rellevants. A Sant Gervasi de Cassoles es detecta un trànsit de més de 5.500 vehicles diaris. D'aquests es considera que n'hi ha uns 2.200 que són vehicles de pas. Hi ha una drecera direcció muntanya. Una altra drecera, direcció mar, és la que passa per c. Teodora Lamadrid i el carrer Castanyer, amb uns 2.750 vehicles de pas. Són carrers d'amplada limitada que no poden absorbir el pas de tants vehicles. A Sant Gervasi de Cassoles, a més, també hi ha molt pas de vianants, sobre uns 5.000 diaris. Una altra problemàtica és que hi ha força equipaments propers a l'àmbit que sembla que atrauen trànsit de pas amb vehicle privat. Passa amb els col·legis Jesuïtes o Jesús Maria de Sant Gervasi, entre d'altres. A part de les dreceres, hi ha problemes amb les voreres estretes i l'ocupació d'espai pels vehicles privats. Això dificulta la convivència entre vianants i vehicles privats.

S'inicia un breu torn de paraules. Una veïna indica que creu que al c. General Mitre hi ha problemes importants en quant a l'accessibilitat de les voreres. Boris Valls pregunta sobre les solucions que s'aplicaran per a pacificar en el context de la implementació de la Superilla. Es respon que això depèn de cada cas, no hi ha un sol tipus d'intervenció que funcioni sempre. A les sessions vinents s'entrarà a analitzar aquesta qüestió per cada un dels casos on es necessiti. Es comenta que al carrer Muntaner també hi ha molta activitat i ocupació de voreres per part de vehicles privats. Jordi Collbetó explica quin és l'àmbit d'actuació definit per la xarxa bàsica i s'aprecia que es treballarà en un àmbit que realment són dues superilles. Calbató diu que s'han identificat els espais de places (14.000 metres quadrats) i voreres (81.000 metres quadrats). L'espai de places representen 0,9 metres quadrats per habitant. S'han valorat sobre plànol els equipaments que hi ha a l'àmbit, i els possibles eixos cívics. Sant Gervasi de Cassoles segons sembla actua d'eix cívic, unint equipaments i amb molt pas de vianants. El carrer Arimón també sembla que podria actuar com a eix cívic. El carrer Muntaner, per altra banda, té un caire més de ciutat.

A nivell de mobilitat, tenim carrers bàsics, locals i veïnals. Una idea principal seria reduir el volum de cotxes de les vies veïnals. S'ha mirat de radiografiar la presència del teixit comercial a l'àmbit, molt destacable a Muntaner. L'equip tècnic ha treballat en fer una balança de l'aparcament que hi ha: la demanda global és de 5.500 i l'oferta de 7.055. La majoria, tanmateix, és al subsòl. S'obre un nou torn de paraula.

Des de AVV Sant Gervasi s'agraeix la presentació realitzada i proposa una reflexió sobre la quantitat d'equipaments que hi ha a l'àmbit. Reivindica la L9 del metro per a respondre a les necessitats de les persones que accedeixen als equipaments. Endemés, demana prioritzar la seguretat de les persones en totes les actuacions que es puguin fer, ampliant les voreres i

recuperant-les en relació a l'ocupació que en poden fer les motos i bicis. Diu sí a la bici, però demana potenciar el transport públic.

Montse Cantin, consellera planteja, com a proposta a llarg termini, treballar una Superilla que inclogui des de Muntaner a Ganduxer, amb pacificació de Torras i Pujalt. Xavi Valls procura diferenciar entre l'àmbit, entès com a Superilla i entorn, de la Superilla estrictament. Montse Cantin afirma que és una proposta de futur. S'apunta al fet que el carrer de Mandri té les voreres amples, arbrat, i que s'hauria de tenir en compte. Es demana valorar ampliar l'àmbit d'estudi inclouint fins al c. Ganduxer, per la rellevància que té. Es diu que Mandri és un carrer central, amb molta activitat comercial. Es demana valorar aquest fet, i l'equip tècnic en pren nota.

Es pregunta com podem aplicar el projecte, ja que hi veu dificultats inicials. Diu que hi ha persones amb despatxos que poden estar preocupades per l'accessibilitat en vehicle privat als negocis. Es mostra favorable a actuar per a reduir contaminació acústica, però diu que també s'hauria de fer amb els camions d'escombraries de l'Ajuntament. Es queixa que això succeeix al carrer del Camp. Demana més seguretat a les voreres, i es mostra contra la seva ocupació per les motos i bicis. Posa l'accent en les necessitats, en aquest sentit, de la gent gran. Reivindica que es faci la L9 per a descongestionar el trànsit, i demana més freqüència de busos i més accessibilitat en els nous autobusos elèctrics (seients massa alts). Apunta que General Mitre és molt concorregut de vehicles, i afirma que passa així també al carrer del Camp. Xavi Valls respon que s'estudiaran les problemàtiques del carrer del Camp i General Mitre.

El representant de Mercadona fa una intervenció per posar de relleu tres qüestions. En primer lloc, entén que Mercadona pot ser un factor d'atracció del vehicle privat a la part de muntanya. Afirma que l'aparcament que té el centre comercial és per imperatiu legal. En segon lloc, demana que es tingui en compte que els centres comercials necessiten mecanismes que facilitin l'arribada de mercaderies, que s'ha de treballar per tal que es pugui seguir fent de manera ordenada. En darrer lloc, demana que es treballi amb una visió que inclogui les noves formes de comerç, hi ha una tendència a un comerç transversal amb la irrupció del comerç online. Rosa López assegura que l'equip sempre treballa amb aquest enfocament i que les zones de càrrega i descàrrega (CID) són prioritàries.

Pedro Miret, conseller, té la impressió que el model planteja fer "petits pobles" i que això xoca amb la idea de ciutat de Barcelona. Remarca que els canvis en el comerç estan essent importants i cal integrar-ho en el treball. Veu dificultats en la proposta de Superilla. Creu que s'ha de tenir en compte que venen molts vehicles de fora. Reclama transport públic freqüent i que funcioni.

Rosa López pregunta, en general, si es veu amb bons ulls un treball en la línia de pacificar i potenciar la recuperació d'espai públic. La majoria de persones s'hi mostren favorables. Jordi Calbató diu que és important integrar una mirada que vagi més enllà de l'àmbit específic i que

també sigui de ciutat. Pregunta si es percep una problemàtica amb vehicles de pas, i en general s'entén que sí. Es demana per la tipologia concreta de malalties que provoca la contaminació i s'indica quin és l'estudi científic en el qual es fonamenten les dades (veure ressenya a la presentació). Es qüestiona per on anirien els cotxes que deixin de transitar per la Superilla. Rosa López comenta que això s'abordarà a la propera sessió, que es preveu cara el setembre. En darrer lloc, la Montse Cantin, consellera, demana identificar quants cotxes venen de fora de Barcelona al Districte. Rosa López, en aquest cas, afirma que és complex saber-ho. Que cal abordar les coses concretes per a treballar la Superilla, sinó ens podem perdre en els temes generals. Cal treballar a varies escales a la vegada. Demana centrar l'atenció en qüestions que siguin a l'abast del treball des de la Superilla, no obstant es tingui sempre la referencia de les problemàtiques a nivell ciutat.

Sense més intervencions, es tanca la sessió.