

Acta del Grup Impulsor de la Superilla de Sant Gervasi

Dia 8 d'octubre de 2018. Centre Cívic Vil·la Florida

Assistents: Comissió de Seguiment de l'Ajuntament, Associació de Veïns Sant Gervasi - La Bonanova, AMPA La Salle Bonanova i veïnat de la zona.

Joan Manel del Llano, conseller de districte

Pilar Boguñá, directora Llicències i Espai Públic

Jordi Recasens, direcció de Serveis a les Persones i al Territori

Eva Albadalejo, referent de Democràcia Activa

Rosa López, arquitecta Ecologia Urbana

Xavi Valls, participació Ecologia Urbana

Jordi Calbetó, VAIC

Carles Domínguez, VAIC

Bernat Marco, Urbaning

Presenta la sessió Rosa López, d'Ecologia Urbana, fent un repàs ràpid de les qüestions que s'havien abordat a la darrera sessió. Es fa un recordatori de quin és el model, les superilles, que s'estan impulsant i de quins són els principis que les orienten: la recuperació de l'espai públic, l'increment de verd, la prioritat dels vianants. Es destaca que es tracta d'un model adaptable als diferents espais que conté la fisonomia de la ciutat. El model superilles diversifica els usos dels carrers, potenciant noves funcionalitats i aconseguint uns barris i una ciutat més sostenible. S'estudia la mobilitat, la presència de verd i la biodiversitat, així com l'habitabilitat dels carrers. Es recorda també que es plantegen tres nivells d'actuació: bàsica, tàctica i estructurant. Es mostra el plànol de la ciutat amb les diferents superilles en marxa o planificades.

Rosa López explica com és el sistema de treball de l'Ajuntament de Barcelona i l'equip d'Ecologia Urbana, basat en la participació ciutadana mitjançant la formació d'un Grup Impulsor a l'àmbit de la superilla. Es treballa per a definir un Pla d'Acció, amb reunions i trobades amb els col·lectius implicats, i després es fa la trobada veïnal oberta per a assolir un consens més ampli. Es recorden les problemàtiques identificades a l'àmbit de la superilla de Sant Gervasi - La Bona-

nova (trànsit de pas) i es comenta que s'ha decidit ampliar l'àmbit de la superilla a nivell d'estudi (fins el carrer Ganduxer). Hi ha, per tant, dues superilles. El trànsit de pas que es detecta és motivat sobretot per la mobilitat escolar. Es veuen també problemes d'accessibilitat a les voreres i ocupació d'espai públic per part de vehicles privats.

Intervé Carles Domínguez per tractar qüestions relatives a la mobilitat. Recorda que considerem tres tipologies de carrers: la xarxa bàsica, la local i la veïnal. Bonanova, General Mitre, Sant Gervasi de Cassoles o Ganduixer serien bàsics, per exemple. Localitzem dues zones de trànsit de pas que circulen per c. Teodora Lamadrid i, de pujada cap a La Salle, pel c. Sant Gervasi de Cassoles. Mandrí, Emancipació, Bisbe Sivilla, per exemple, serien locals. A més de les dues drecceres podem observar una xarxa de vies locals que podria ser problemàtica també. S'ha identificat igualment l'espai públic actual: places, carrers amb plataforma única, voreres, etc. Es fa notar que al plànol d'espai públic que es mostra hi manca els jardins de Ca n'Altimira. S'ensenya també un plànol amb els eixos cívics que es detecten a l'àmbit i es recorda quin és el concepte d'Eix Cívic. Als eixos cívics en via veïnal serien susceptibles de fer en plataforma única, com serien els casos d'Arimon o Bigai.

Rosa López explica que es tendeix a prioritzar les actuacions als eixos cívics i expressa que és interessant que s'intercanviïn opinions sobre aquesta qüestió. Carles Domínguez diu que c. Mandri es proposa que sigui via local. Les opcions principals que es veuen per a acabar amb el trànsit de pas serien les següents: per una banda, la prohibició del gir a l'esquerra a Passeig Sant Gervasi amb c. Teodora Lamadrid; per l'altra, fer un canvi de sentit del carrer de Sant Gervasi entre Reus i la plaça de la Bonanova. Es valora un canvi de sentits als carrers Bisbe Sivilla, Arimon (entre Muntaner i Sant Gervasi de Cassoles) i Muntaner. Els inconvenients que es valoren en relació a les propostes per a frenar el trànsit de pas serien al voltant de les dificultats d'accés a la part alta de Teodora Lamadrid sense gir a l'esquerra, l'accés a la part alta de Sant Gervasi de Cassoles des de Bonanova i la sortida cap a la Ronda de Dalt des de Balmes.

Hi ha una intervenció que considera que la sortida cap a Ronda de Dalt, que es complicaria, es podria mirar de resoldre fent c. Teodora Lamadrid de pujada a l'últim tram. En Joan Sánchez, de l'AVV, comenta que la part de l'eix de Sant Gervasi té problemàtiques amb l'accés amb motos i patinets que entren a Sant Gervasi a molta velocitat. Demana que es presti més atenció a les motos, de les quals se n'incrementa el parc. A Av. General Mitre creu que s'ha de tenir més en compte el tema de les motos. S'explica que sí que es tenen en compte, que quan parlem en genèric de cotxe sovint volem referir-nos a vehicles privats motoritzats.

Sobre la proposta d'espai públic comenta la Rosa López que hi ha un espai potencial molt rellevant de canvi de carrers cap a plataforma única. Demana treballar en el full de ruta i impulsar els canvis mica en mica. Intervé en Joan, representant de Mercadona, per comentar que entén que hi ha un problema de mobilitat a Sant Gervasi de Cassoles i dient que sembla bé el canvi de sentit proposat. Mostra preocupació per l'accessibilitat al Mercadona si els clients han de fer una

volta excessiva, però veu bé si es troba una alternativa (en forma de U) per canviar de sentit a la plaça de la Bonanova i entrar des del Passeig de Sant Gervasi.

Una intervenció comenta que hi ha un problema real en portar i recollir els nens/es dels centres educatius. Es pregunta com es farà ara i diu que li preocupa. Veu complicat també l'accés a la Ronda de Dalt, que només es podria fer des de c. Balmes. També s'apunta al fet que l'accés a la Ronda des de c. Balmes es troba col·lapsat i que els matins es saturà. Rosa López comenta que la idea és que s'utilitzin carrers bàsics, i que cal un canvi d'hàbits i que no tothom es desplaci en cotxe per dur els nens/es a l'escola. Joan Manel (Conseller de Districte) comenta que preocupa la possibilitat que es creïn noves dreceres. Intervenció de l'AVV, que detecta dues problemàtiques: una, que és innegable que hi ha més centres educatius que nens/es al barri i que hi ha un problema evident en hores punta de desplaçaments en vehicle privat. Es considera important que s'aconsegueixi la connexió de la L9 de metro per estar en disposició de veure una solució més integral. Comenta que hi ha coses que es volen aportar, a nivell de qüestions específiques, per a treballar amb l'equip d'Ecologia Urbana. Intervenció que diu que a altres superilles no hi havia tantes escoles i que es un problema específic d'aquí.

Xavi Valls diu que el treball de qüestions en relació als projectes, en referència a la intervenció de l'AVV es pot fer més endavant, a la fase de treball dels projectes, i que si es volen fer aportacions en relació al Pla d'Acció es pot buscar una data per fer una reunió específica al final de la sessió. Rosa López, per la seva banda, afirma que cada superilla té les seves problemàtiques singulars. Comenta que és interessant tenir clar d'entrada si treballem en la direcció de fer aquestes intervencions o no, i que si es decideix tirar endavant s'aniran abordant les problemàtiques i qüestions que sorgeixin. Montse Cantín, del PDCat, es posiciona en favor del model de les superilles i comenta que la implementació no sempre és fàcil. A Pg. Bonanova creu que és molt important que es faci tot el procés i que, en paral·lel, s'articulin els camins escolars i el bus escolar. La millora en seguretat vial de l'espai ha d'anar acompanyada de mesures d'aquest tipus. Una intervenció demana si hi ha estudis sobre el transport escolar. Rosa López diu que sí, que el departament de Mobilitat té diagnosi sobre el tema però que les solucions impliquen la cooperació de les escoles i el canvi d'hàbits

Es reflexiona sobre la quantitat d'escoles i altres equipaments presents a l'àmbit que motiven una mobilitat de vehicle privat. Des de l'AVV es diu que hi ha necessitat de fer un pla integral que també impliqui la millora de voreres, sobretot a la zona de La Salle. Es posa de relleu la necessitat de la L9 del metro. Rosa López comenta que és important anar a pams, que arreu hi ha diferents problemàtiques, però que no tot es pot abordar de cop. S'adverteix del risc de paràlisi si no entenem el projecte de les superilles en la seva justa mesura, com un projecte de transformació a llarg termini que ha d'anar actuant poc a poc. Amb prudència, però avançant. Jordi Rocasens afirma que a nivell de trasllat de nens/es a escoles hi ha projectes com el *Cangur*, que dona confiança a les famílies i pot ser útil.

Carles Domínguez pren la paraula per a presentar la teoria de l'evaporació del trànsit quan hi ha determinades intervencions. La idea és retirar vehicles privats de l'espai públic per a guanyar-lo per altres funcionalitats i usos. Així, s'introdueixen també altres formes de transport públic. A Sant Gervasi-La Bonanova s'està per sota del recomanat en quant a superfície de verd per habitant. Es mostra també la quota modal de la distribució dels tipus de transport, entre 2013-18 per apreciar com, poc a poc, es va fent un canvi d'hàbits cap abandonar el cotxe. El marc teòric del sistema d'anàlisi que s'utilitza mesura els vehicles per hora a un carril i apunta que en hora punta poden passar el 10% dels vehicles de tot el dia. Davant això, la reducció d'un carril produeix canvis d'hàbits: un efecte pot ser canviar de recorregut, un altre és canviar de tipus de transport, hi hauria també el canvi d'hora per fer el recorregut, o la cancel·lació del viatge. És la teoria de la redistribució de la demanda i l'efecte **d'evaporació del trànsit**. Es posa com a exemple el carrer Balmes entre plaça Molina i Diagonal, on s'han reduït els carrils. Muntaner podia ser una alternativa a això però observem que no augmentat la seva intensitat de trànsit. Entre 2011-17 hi ha una reducció de 3.500 vehicles: o bé agafen altres rutes més llunyanes o bé.

D'altra banda el canvi de transport privat i individual a públic i col·lectiu s'assenta en el principi d'eficàcia i estabilitat de la oferta: si només contemplem el temps invertit en el viatge, el mode bus ens dona un temps estable i constant independent del volum de trànsit (sempre amb reserva de carril bus), mentre que el vehicle privat individual queda afectat per la intensitat de trànsit. Si s'introdueix un carril de més per a vehicles privats en un carrer el punt d'equilibri es desplaça (augmenta la capacitat) però hi ha un efecte crida que acaba en un nou col·lapse. Amb la millora del transport públic això no és així en tant que es tracte de transport col·lectiu que circula per uns carrils reservats. han canviat d'hàbits.

Joan Sánchez, de l'AVV, fa èmfasi en l'increment del parc de motos i creu que cal tenir-ho en compte. Està d'acord en el fet que calen canvis d'hàbits i de conductes. Insisteix que no es pot obviar la necessitat de la L9 del metro i del fet que cal també millorar les voreres al voltant de La Salle. Una intervenció diu que sembla que allí on es fa una plataforma única i on s'actua, es produeix un efecte de desplaçament del trànsit a vies alternatives, desplaçant els problemes. Es respon que precisament això és el que s'ha explicat amb els efectes de l'evaporació del trànsit.

Des de l'AVV es vol mostrar l'agraïment a l'equip tècnic per la dedicació i el treball efectuat.

Rosa López diu que es mirarà de tancar trobades amb dos col·lectius que es consideren rellevants: les escoles (que pot incloure altres equipaments) i el sector del comerç. Es procurarà trobar una data per reunir-nos amb el sector del comerç primerament. La idea seria que cap a abril/març del 2019 es pugui fer un Consell de Barri a on es presentaria el Pla d'Acció consensuat.

Sense més intervencions, es dona per tancada la sessió.