

Acta del Grup Impulsor de la Superilla de Consell de Cent Dia 30 d'octubre de 2018.

Assisteixen: ONCE, Biblioteca Joan Miró, Institut Viladomat, AFA Poeta Maragall, AFA Arbret de l'Eixample, Arquitectes Eixample, AFA Escola Auró, Institut Ernest Lluch, AFA Xirinacs, Departament Ensenyament, AFA Viladomat, AFA Llorers, Jardins d'Emma, Cami amic, BdeC/ VUAVEE / RC i la Vocalia Urbanisme

Francesc Magrinyà, Conseller de Districte
M^a Carme Méndez, Consellera Dreta Eixample
Imma Aguilar, tècnica de barri
Rosa López, d'Ecologia Urbana
Xavi Valls, d'Ecologia Urbana
Carles Domínguez, VAIC
Jordi Collbetó, VAIC
Bernat Marco, Urbaning

Presenta la sessió Rosa López, d'Ecologia Urbana, explicant que la sessió posarà especial atenció a aspectes relatius a l'espai públic pels vianants, la convivència i les dinàmiques escolars. Es tractaran els eixos cívics i els usos de l'espai públic. Es fa un recordatori ràpid de com és el model de les superilles i quines formes d'actuació preveu, a més de comentar-se els nivells d'intervenció bàsica, tàctica i estructurant. El model s'anirà estenent progressivament per la ciutat. Els eixos cívics es caracteritzen per aglutinar un flux rellevant de persones: per l'activitat comercial, per la presència del transport públic, per la connexió que tenen amb parcs i jardins, o pel vincle que creen amb els equipaments. En principi, els eixos cívics són bons candidats a actuacions de millora en relació al verd urbà, l'habitabilitat, els espais d'estada, etc. Quan coincideix que hi ha afluència de persones i menys intensitat de trànsit es donen bones condicions per a pacificar el carrer. Altrament, hi ha eixos cívics que coincideixen amb carrers de tipus bàsic o locals. Aquests no serien els més propicis a ser convertits en carrers pacificats. A través de les superilles treballarem amb carrers que són veïnals i són, també, eixos cívics. Es mostra sobre plànol el model de carrer pacificat, amb plataforma única, que es proposa a Borrell.

S'explica sobre plànol quins són els eixos que es detecten a l'àmbit: Borrell, Casanova, Llançà, i com a eix horitzontal veïnal hi hauria Consell de Cent. Són els eixos en els quals es podria intervenir de manera més viable per a pacificar-los. Caldria també reorganitzar la mobilitat amb la finalitat de reduir la presència de cotxes. Als punts d'encreuament, a més, es guanyarà la cruïlla com a plaça, en serien 3 en total. Per tal que es pugui obtenir una plaça caldria que coincideixin dos eixos veïnals, es crearà una discontinuïtat que impedirà als cotxes travessar la plaça. Acon-

seguim reduir la velocitat dels vehicles fent trams de carrer en ziga-zaga. Identifiquem tres grups específics sobre els quals posar el focus: infants, gent gran i persones amb diversitat funcional.

Els infants necessiten sobretot seguretat viària i ciutadana, precisen de referents d'orientació i que els recorreguts urbans siguin atractius. Des de l'Ajuntament i les escoles s'ha treballat en els projectes de Camí Escolar i s'impulsa el Pla de Joc a l'Espai Públic amb la finalitat de facilitar espais de joc al si de la ciutat. Ambdós projectes encaixen perfectament amb les idees bàsiques del model de superilles. Els projectes conflueixen. Les superilles milloren la seguretat viària, faciliten la mobilitat activa i fan més atractius els recorreguts. Això repercuteix en una millora de l'autonomia i salut dels infants. Tenim l'aranya de mobilitat de l'escola Joan Miró i quadra perfectament amb la nostra proposta de superilla. La superilla, per altra banda, crea una xarxa de connectivitat amb altres barris. Altres projectes com el "bus a peu" o el "bus bici" també lliguen molt amb les superilles. El Pla de Joc a l'Espai Públic reconeix el joc com un dret de primer nivell. Així, es posen en valor les àrees de joc, els patis escolars, els entorns lúdics i els entorns escolars. La idea seria impulsar la "ciutat jugable": que hi hagi elements de joc a la ciutat.

En relació a la gent gran, hi ha la necessitat de millorar l'accessibilitat, d'incrementar espais de repòs, aconseguir recorreguts rectilinis i voreres passants. El projecte de superilla, a més de pacificar el trànsit de vehicles, aporten més espais de repòs i d'estada, més bancs, més vegetació. El verd urbà és clau per incrementar el confort: contribueix a millorar la qualitat de l'aire, millora el confort tèrmic, i fa més agradables els carrers. Les persones amb diversitat funcional creiem que també veuen millorada la mobilitat i la seguretat en els desplaçaments. S'eliminen barreres arquitectòniques i això és un element important. En relació a la discapacitat visual és veritat que el graó de la vorera era un senyal per aquest col·lectiu. Amb les superilles hi haurà plataforma única. Seguirà havent-hi encaminament per a senyalitzar l'espai, des de les façanes als punts d'encreuament. Per senyalitzar les zones de pas de vehicles, que hauran d'anar molt més lents, hi haurà botonadures, un paviment amb relleu. Les franges amb botonadures seran d'un altre color per fer un contrast visual per les persones amb visibilitat reduïda. No hi haurà semàfor, però el cotxe haurà de saber que entra a un espai pacificat. Els parterres també tindran senyalització i cal dir que l'espai actual de vorera queda net de terrasses i altres obstacles. La circulació de bicis es desenvolupa amb dues tipologies bàsiques: les llebres (ràpides) i les tortugues (lentes). Les llebres haurien d'usar els carrils bici o les vies bàsiques i locals de la ciutat. La bicicleta tortuga és de passeig, de gaudi, i és la que encaixa bé als carrers pacificats perquè adaptaran la velocitat a la prioritat dels vianants.

Carles Domínguez de VAIC, explica l'impacte de la reducció de carrils de circulació pels cotxes. S'ensenyen, abans, els indicadors de superfície verda per habitant i es comprova que a l'Eixample som als nivells més baixos de la ciutat. S'explica també el repartiment modal, a mode de balanç, entre els anys 2013-2018. El marc teòric que utilitzem per estudiar els impactes de l'eliminació d'un carril de circulació parteixen de la idea que per carril hi passen uns 1000 vehicles/hora. L'hora punta a Barcelona representa un 10% dels desplaçaments totals. Quan elimi-

nem un carril poden passar fonamentalment quatre coses: 1) Efecte sobre la xarxa; 2) Canvi d'hora del desplaçament; 3) Canvi modal, un altre mode de transport; 4) Efectes sobre els hàbits, com no fer el viatge. S'ha estudiat el cas pràctic de Borrell, a Sant Antoni. El 2017 hi havia 7000 vehicles aproximadament, el 2018 es redueixen a uns 1800. És un cas recent, però la pregunta és on van a parar. S'han vaporitzat uns 3500 vehicles o bé han canviat de mode de transport. Comprovem que el carrer Viladomat ha crescut només en uns 1800 vehicles, doncs. No tots els cotxes que deixen d'usar un carrer van automàticament a cercar una alternativa per transitar. Al carrer Balmes (Pl. Molina amb Av. Diagonal) es va treure un carril i uns 2200 vehicles no han passat a l'alternativa que podia ser Muntaner. Muntaner també ha baixat en quant a intensitat de trànsit. Segurament hi ha hagut canvis modals, això significat que hi ha hagut vaporització de trànsit. S'obre torn de paraula.

L'AMPA expressa que el carrer Viladomat incrementarà la circulació i que es tracta d'una zona escolar, la qual cosa és problemàtica. Hi ha tres escoles i creiem que cal reflexionar-hi. Pensem que, malgrat que valorem positivament la globalitat del projecte de les superilles i les millores que aportaria, és important mirar de pal·liar l'impacte del trànsit en aquesta zona. Rosa López contesta que es valora c. Borrell perquè té més continuïtat a nivell d'equipaments per pacificar, i que hi ha diversos elements que ens permeten valorar la idoneïtat d'aquest carrer. Viladomat connecta bé cap a Sarrià i hi haurà tramvia. Es tracta d'una via bàsica i les escoles ja hi eren, som conscients que això és problemàtic. Mirarem de treballar-ho, i segurament podem valorar alguna actuació que minimitzi els riscos de la circulació. Ara podem guanyar un carrer pacificat cada 3, més endavant ja veurem. Els trams de més risc es poden mirar de protegir. El conseller Francesc Magrinyà, comenta que el c. Viladomat està sobre els 19000 vehicles i que cal optar per pacificar carrers veïnals. S'estudia també la vinculació de la contaminació amb les àrees escolars.

Es pregunta pel calendari de les actuacions. Demana saber si l'avinguda Roma serà en secció diferent i si l'Escola Auró tindrà connexió amb Compte Borrell. Des de la FAV Xirinachs es pregunta com serà l'espai a les cruïlles-plaça en relació als vehicles. Considera interessant que es busqui una manera d'incentivar l'ús de bicis, alguna "acció amiga" per millorar recorreguts. Es demana que s'afegeixin les seccions de millora dins el projecte. Per altra banda, hi ha una valoració positiva en general del projecte de les superilles. Ara bé, es demana atendre a les dificultats per les escoles perquè hi haurà un empitjorament inicial per c. Entença, Joan Miró, etc. La representació de l'entitat ONCE expressa dubtes al voltant del projecte. Comenta que els dissenys de plataforma única no satisfan les persones cegues. El graó és important per orientar. A favor de la pacificació però ens oposem a la retirada del graó. La botonadura no substitueix el graó, els gossos pigall no ho detecten i no tothom té la mateixa sensibilitat. És cert que a Sant Antoni hi ha encaminaments però no estan ben planificats, perquè funcionen amb altres elements facilitadors. Es considera que molts cotxes no respecten la velocitat i que les bicis sovint no compleixen. El mobiliari ha de ser més adient a les necessitats. Es mostra sorpresa pel fet que no hi ha més representació d'entitats amb discapacitats. S'explica que s'ha convidat a totes les entitats interessades de l'àmbit.

Sorgeix una reflexió sobre els espais verds pendents d'executar a l'àmbit, el pàrquing del c. Ca-làbria, a l'Institut, a Viladomat amb Gran Via. Es comenta que és ben important no oblidar-los i exigir-los. Hi ha necessitat d'un espai obert, amb molt verd i per això caldria executar els espais verds pendents. Un altre veí comenta hi ha un problema amb la concepció del verd urbà, que s'ha d'anar més enllà de l'escocell. Demana més intensitat de verd urbà i més concentració. Es pregunta si hi haurà alguna expressió de la "ciutat jugable" a l'àmbit.

Rosa López comenta que el pla del joc és ambiciós i d'abast de ciutat. El conseller Magrinyà diu l'actuació que es farà al districte en aquest sentit és a Sagrada Família. Es mostren els costos d'actuació, als interiors d'illa, entorns escolars, etc. La intervenció de les superilles i entorns escolars són rellevants en quant a guany d'espai públic i en relació al cost que tenen. Els costos d'expropiació de determinades propietats són molt alts. Estem en uns nivells d'inversió molt alta i caldrà valorar-ho bé. Rosa López respon la pregunta sobre l'àmbit de la superilla i recorda que es vol arribar arreu, però que es farà a poc a poc. Aquest àmbit s'estendrà cap a la Diagonal el proper mandat. Avinguda de Roma, per la seva banda, és un projecte de ciutat que es treballarà també el proper mandat i s'incorporaran criteris d'inclusió de carrils bici i autobús. Magrinyà comenta que es faran les proves per valorar l'impacte del pas del metro però que estaria bé fer un model de més vegetació plantada i més de terra. Es farà alguna sessió per treballar això. La idea és anar cap a dissenys de carrer que incorporin més verd en horitzontal però també en vertical (façanes).

Rosa López explica que en relació al calendari, s'està treballant per tancar el pla d'acció cap el març. Quan s'assoleixi consens al GI, es farà la sessió veïnal oberta per treballar-ho en tallers. Després es farà una nova revisió de la proposta i si s'arriba a consens això es porta al Consell de Barri per la seva aprovació. Llavors s'entra a la fase de projectes. El pla d'acció inclou una prioritització de les actuacions. En relació a les qüestions sorgides al voltant dels carrers pacificats i les persones amb diversitat funcional, Rosa López comenta que s'està en constant evolució, per millorar i perfeccionar les mesures. S'emplaça a fer una trobada amb representació d'entitats de persones amb diversitat funcional o discapacitats per treballar conjuntament i valorar millor les qüestions que han sorgit. Abans d'acabar la sessió, el conseller Magrinyà que es farà una intervenció tàctica a dos entorns escolars del districte.

Sense més intervencions, es dona per tancada la sessió.