

Acta del Grup Impulsor de la Superilla de Sant Gervasi

Dia 22 de gener de 2019. Centre Cívic Vil·la Florida

Assisteixen a la reunió: 14 persones entre entitats, comerços, veïnat i equip tècnic

Entitats i comerç: Associació de Veïns Sant Gervasi – La Bonanova, Mercadona, Biblioteca de Sant Gervasi - Joan Maragall, AMPA La Salle Bonanova i AVV Sant Gervasi de Cassoles.

Equip tècnic:

Inés Garriga, adjunta regidora

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

Andreu Pina Blanch, Co-direcció de Serveis a les Persones i al Territori

Xavi Valls, d'Ecologia Urbana

Carles Domínguez, VAIC

Jordi Collbetó, VAIC

Bernat Marco, Urbaning

Presenta la sessió Xavi Valls, tècnic de l'Ajuntament de Barcelona, i explica que avui es presentarà la proposta de Pla d'Acció per a la Superilla de Sant Gervasi elaborada per part de l'equip tècnic amb les aportacions recollides a les sessions del Grup Impulsor.

Comença l'exposició Jordi Calbetó, de VAIC, situant els punts que hi ha previst tractar; es remarca quina és la problemàtica existent i l'àmbit que s'utilitza per abordar-la. Es tenen en compte dos àmbits diferenciats, un àmbit més global, d'estudi de la mobilitat i un àmbit específic d'actuació. La problemàtica principal rau en la necessitat d'evitar les drecceres per part dels vehicles que no són de destí i que creuen l'àmbit, tant per en direcció a la part de dalt (per agafar la Ronda de Dalt per exemple) com per entrar a la ciutat des de la mateixa ronda. Hi ha trànsit de pas també al c. Sant Màrius i c. Arimon. Sembla clar que aquestes dinàmiques es generen, en bona mesura, per la concentració d'equipaments i escoles a l'àmbit, fet que comporta que molts vehicles creuin per Sant Gervasi Cassoles així com pels accessos a la Ronda de Dalt.

Una altra problemàtica és una manca de transport públic que cobreixi les necessitats de les persones que van als equipaments i escoles de la part de dalt del barri de La Bonanova. Hi ha el bus 123, però no cobreix aquesta necessitat.

Per altra banda, a l'àmbit hi ha una tipologia de carrers amb voreres estretes i es produeix una ocupació intensa de les voreres per part de les motos. S'ensenya quin és l'àmbit d'estudi a nivell de mobilitat i es recalca que cal tenir-ho en compte per definir les actuacions prioritàries a l'àmbit. Ara disposem d'una imatge de l'espai públic i de la mobilitat. En quant a l'espai públic, hi ha carrers estrets i alguns són plataforma única però d'altres no. S'entén que la tendència a d'anar cap a la plataforma única allà on es pugui, progressivament. Es presenten les anelles de mobilitat que hi ha a l'àmbit (Ronda de Dalt, A. General Mitre, c. Balmes, etc.). Hi trobem que hi ha carrers que assumeixen una funció que no els correspon, com és el cas de c. Sant Gervasi Cassoles, que fa funció de via bàsica (en quant a nombre de vehicles que hi passen) però no ho és.

Pel que fa a la proposta, tenim clar que l'objectiu és guanyar espai públic per la ciutadania. Hem de tenir en compte que el c. Sant Gervasi de Cassoles, per exemple, mostra una perspectiva de barri però també té dimensió de ciutat. Es preveuen eixos cívics amb prioritat veïnal, però també es té present que hi ha eixos cívics on es mantindrà la via de prioritat pels vehicles. Entenem que c. Arimon fa un paper d'eix cívic a potenciar. A més, hi ha trams com c. Sant Gervasi Cassoles, c. de Bigai i c. Dalmases que voldríem pacificar. Es comenta que amb la proposta s'aconseguiria una millora en la mobilitat, la incorporació de més vegetació, més zones d'estada, espais jugables, menys sorolls, etc. Es mostren exemples de carrers pacificats d'Horta, i carrers com Vilana o Bisbe Sivilla. Per aconseguir això és necessari reordenar la mobilitat. S'ensenya el plànol de vies bàsiques actuals i es remarca la manca de connexió amb transport públic de l'espai central de l'àmbit.

Intervé Carles Domínguez, de VAIC, per concretar la proposta i abordar qüestions relatives a l'aparcament, els CID, la xarxa per a bicicletes i patinets i d'autobús. Domínguez comenta que es mantenen les vies bàsiques de c. Ganduixer i c. Muntaner, així com les que fan el perímetre de l'àmbit general. Es pretindrà eliminar les drecceres que formen c. Sant Gervasi Cassoles, c. La-madrid, c. Castanyer, c. Arimon i c. Sant Màrius. Hi ha quatre propostes concretes de mobilitat que consistirien en el següent. Invertir el tram superior de c. St. Gervasi Cassoles (Reus-Plaça Bonanova), a més de prohibir el gir a l'esquerra del Passeig de Sant Gervasi amb c. Teodora Lamadrid. Per altra banda, es canviarien els sentits del c. Arimon i c. Sant Màrius, entre els carrers c. Muntaner i c. Mandri. Es preveu també l'opció de gir a l'esquerra des del Passeig de la Bonanova cap a c. Mandri. S'havien considerat algunes opcions que podien perjudicar massa l'accés amb vehicle a l'àmbit i s'ha intentat ajustar. Amb aquestes propostes s'eviten drecceres internes però no es perjudica en excés la mobilitat interna.

Carles Domínguez explica que s'han fet simulacions de trànsit i es mostra el plànol de IMD: carrer Aragó hi passen uns 80.000 vehicles al dia, Av. General Mitre uns 25.000, c. Sant Gervasi Cassoles i Castanyer uns 5.000 (la meitat són de pas). Ens marquem un límit teòric de 2.000

vehicles al dia i amb els canvis que proposem c. Sant Gervasi Cassoles i Castanyer baixarien a aquesta xifra. A la zona de baix de c. Mandri hi ha més intensitat en circulació però després es distribueix per l'àmbit. Es pregunta si augmenta la circulació a Passeig Sant Gervasi, i es comenta que una mica, no molt. S'ensenyen les conclusions dels estudis de IMD i es diferencien les vies locals, bàsiques i veïnals. El c. Sant Gervasi passaria a 2.000 vehicles/dia, c. Arimon i c. Sant Màrius, entre d'altres, serien 1.000 per dia. Cal tenir present que no hem previst en l'estudi l'efecte de vaporització de vehicles privats pel fet de realitzar les actuacions i que només s'ha fet una redistribució dels vehicles. A les vies bàsiques s'incrementaria en uns 2.000 vehicles al dia, tenint en compte aquests paràmetres. S'ha de fer notar que a les vies bàsiques els suposa un impacte menor l'increment de circulació en comparació al que suposa per les vies veïnals. Serà important la reducció per les vies veïnals. El resum recull un increment del 7% a la xarxa bàsica però la reducció als carrers veïnals és substancial.

Sobre la qüestió dels carrils bici, actualment n'hi ha al c. Ganduixer. Hi circulen unes 600 bicis al dia, 300 bicis i 300 patinets. Al carrer Provença n'hi passen unes 2.500 al dia. Es mostra un plànol amb la proposta prevista de xarxa de bicicleta, que preveu un mallatge més potent, a més dels carrers amb plataforma única on la bici circula en convivència. Es comenta també que hi ha carrils que són en estudi. A nivell d'autobusos, destaquem el buit que hi ha a la zona d'equipaments i escoles de l'àmbit. Amb la nova xarxa de bus es perllonga el bus V11 amb la finalitat que penetri a la zona. Això és en estudi. A l'àmbit hi ha 125 places d'aparcament blaves, 700 de verdes, 55 PMR i 300 places públiques. El resident té les places verdes i de PMR en exclusivitat. Hi ha quasi 900 places en total, el 80% són garatges privats i tenim a l'àmbit 7.500 vehicles (cotxes, furgonetes). El superàvit de places és fora de calçada. És veritat que s'afecten algunes places amb la proposta que fem però els PMR es reubiquen igual com farem també amb les CID (17 en total). En total, tenim que les 93 places afectades suposen en conjunt un 1% del total de l'oferta d'aparcament. En relació al CID, es mostra un plànol d'intensitat comercial que servirà per valorar la preservació de les places a determinades zones.

Jordi Calbetó comenta que les actuacions serien bàsiques, consistents en canvis de sentit i prohibició de gir que s'han explicat, i altres estructurants. Les quatre propostes abans definides són de baix cost. Com a actuacions estructurants es farà la reurbanització del c. Sant Gervasi Cassoles, la Plaça Frederic Soler, la reurbanització dels carrers Cerignola, Bigai, Maó i Dalmases. Seguidament, s'obre el torn d'intervencions.

Una intervenció assenyalada que als plànols hi ha espais (Frederic Soler, per exemple) que haurien de ser en verd, en tant que espais verds, i no figura així. S'assumeix que hi ha aquest error de forma a alguns plànols.

Des de l'AVV, es felicita el treball de l'equip tècnic i mostra l'acord amb les actuacions previstes a Sant Gervasi i Frederic Soler. Remarca que a Av. General Mitre hi ha una problemàtica amb les motos que s'ha d'abordar, circulen evitant els fitons per vies on ho tenen prohibit. Circulen a molta velocitat i és perillós. Al Passeig Sant Gervasi es milloraria amb les actuacions però hi ha un problema amb la vorera nord des de Jardins Tamarit perquè hi passen molts infants que han de baixar a la calçada per sobreocupació. Són voreres estretes i potser caldria ampliar-les. Considera que amb la L9 es podria reduir bé l'afluència de vehicles. Demana reflexions profundes sobre el tema de les motos i l'ocupació que fan de les voreres, creu també que podria ajudar el fet de marcar els espais d'aparcament per motos. Des del Mercadona es pregunta si amb les actuacions es permetria el gir de 180 graus a l'alçada de la Plaça Bonanova i Sant Gervasi Cassoles. Explica que des de Mercadona s'està mirant de reduir la circulació de vehicles també. De l'AMPA La Salle, es considera que es podria valorar la introducció d'horaris específics en moments pic que permetin una circulació excepcional, sobretot a mode de transició de model. Proposa valorar aplicar-ho a Sant Joan La Salle, Sant Gervasi o Pg. Bonanova, que es valorin alternatives en aquests carrers. Es remarca que des de Sant Gervasi Cassoles hi ha molts cotxes que van a La Salle i es va plantejar que es pugui tornar per Mandri-Passeig Bonanova. Creu que es podria valorar una circumval·lació al nord, per satisfer la demanda de Mercadona. Els veïns comenten que les motos són principalment de persones del barri.

Jordi Collbetó diu que certament hi ha conductes incíviques per part de les motos i que cal treballar-ho. Carles Domínguez afirma que fer Sant Gervasi Cassoles de baixada seria una solució però que generaria altres problemes més grans. Es considera que en relació a les motos es pot plantejar una actuació progressiva. Primerament es planteja que es comptarà el pas de les motos abans de definir actuacions. Del Mercadona demanen que es valori bé el fet de poder mantenir el gir de 180 graus, en forma de "U" inversa, a l'alçada de Pg. Bonanova. Considera que és un gir d'ús puntual, senzill i que facilitaria molt les coses. Carles Domínguez entén que es pot estudiar i parlar-ho sobre una proposta, no es veu amb mals ulls. Jordi Calbetó diu que és cert que el tema de les motos s'ha de treballar. De l'AVV es comenta que la zona de la universitat és ple de motos. Carles Domínguez explica la proposta que es va fer al barri d'Horta, que inclou una senyalització dels espais a més de fer que la zona CID tingui un horari mixt amb doble funció (CID i aparcament per motos). Aquesta problemàtica s'anirà treballant amb el projecte concret, es mirarà de fer inventari de places de motos i valorar redistribucions. Des de l'equip tècnic s'aprecia que les motos han d'anar-se acostumant a aparcar a places fora de calçada. Hi ha un 76% de motos sense plaça que aparca on considera que pot, no sempre de manera cívica. L'AVV creu que és important la conscienciació i valorar potser fer zones blaves per motos.

Xavi Valls diferencia entre les motos de residents i no residents, perquè la problemàtica de l'aparcament és diferent ja que els residents son de destí i poden utilitzen pàrquing. Es demana que s'introdueixi alguna explicació sobre la presència de motos a altres llocs on s'ha fet superilles per poder valorar. Carles Domínguez entén que seria interessant fer una menció especial a la qüestió de les motos, es mirará d'integrar. Es demana sobretot treballar la comunicació i conscienciació del veïnat durant el procés, que no s'espera a la fase final. Jordi Calbetó pregunta el motiu pel qual hi ha tanta zona blava al c. Teodora Lamadrid. Un veí contesta que es va fer en previsió a les necessitats d'estacionar per anar a les zones comercials del barri però que ningú ho fa servir, es troba infrutilitzat. Calbetó creu que potser es pot veure de convertir algunes places blaves per contribuir a resoldre el tema de l'aparcament de motos. Es valorarà. Sobre la qüestió de la diferenciació horària plantejada pel representant de l'AMPA La Salle, es comenta que es recull la idea per estudiar-la. Des de l'AMPA La Salle es demana també que la Guàrdia Urbana faci tasques de pedagogia entre el veïnat en hores escolars punta.

Xavi Valls presenta les etapes de participació pendents de realitzar, el proper pas serà fer el retorn o anar a la sessió oberta. El febrer, a finals, es preveu fer ja la sessió oberta al veïnat. A la presentació s'explicarà el model de les superilles i es treballarà per grups. D'aquí, es faria després el retorn al GI i s'aniria posteriorment al Consell de Barri. Des de l'AVV es comenta que cal treballar bé la presentació al veïnat perquè a vegades hi ha una imatge negativa de les superilles. En Xavi Valls diu que en això s'hi ha de sentir partícip el GI, que treballa colze a colze amb l'equip tècnic, i és clau per apropar el projecte al veïnat.

Sense més intervencions, es dona per tancada la sessió.