

Acta del Grup Impulsor de la Superilla de Sant Gervasi

Dia 18 de març de 2019. Centre Cívic Vil·la Florida

Assisteixen a la reunió: 20 persones entre entitats i equipaments, 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, Associació de Comerciants Barnavasi, AVV Sant Gervasi de Cassoles, i veïnat de la zona.

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

Rosa López, d'Ecologia Urbana

Xavi Valls, d'Ecologia Urbana

Carles Domínguez, VAIC

Jordi Collbetó, VAIC

Bernat Marco, Urbaning

Presenta la sessió Rosa López, de l'àrea d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament introduint el contingut de la sessió que versarà en relació a les propostes recollides a la jornada oberta al veïnat amb la idea de fer un retorn que permeti tancar una proposta definitiva de Pla d'Acció. Exposa que en general hi ha hagut consens en relació a la diagnòstic de les problemàtiques de l'àmbit (dreces i vehicles de pas, voreres poc accessibles, ocupació de voreres per part de les motos, etc.). També es va recollir un consens sobre quins són els eixos amb més aflluència de vianants i també sobre la identificació que es fa de les tipologies de vies. Sobre espai públic, es comenta que l'eix Bisbe Sivilla-Castanyer té rellevància suficient, i així s'ha apreciat pel veïnat, per a reconèixer-lo com a eix cívic sense considerar-lo d'actuació prioritària. En relació a l'eix Sant Màrius, també va sortir com a possible eix cívic a la trobada veïnal i l'equip tècnic valora que, certament, pot tenir aquesta rellevància. A més, es creu interessant incorporar-lo com a actuació prioritària perquè contribueix a eliminar les dreces que es detecten a l'àmbit.

A nivell de mobilitat, a la sessió veïnal es va qüestionar la proposta de canvi de sentit als carrers Sant Màrius i Arimon argumentant que amb la proposta, si bé es tallaven algunes dreces, se'n

seguien permetent d'altres. No es resolien els problemes de fons. Un cop analitzat s'ha vist que realment la proposta no soluciona al 100% les drecceres, ja que se'n poden generar noves. Per resoldre la problemàtica es proposa fer una reurbanització amb pacificació a c. Sant Màrius, amb plataforma única, guardant l'opció d'incorporar un control d'accés al carrer si convingués.

El gir a la Plaça Bonanova també va ser un tema de debat important a la sessió veïnal i s'ha arribat a la conclusió que un gir en forma de "U" invertida no es aconsellable per la Guàrdia Urbana, fet que s'ha entès per part del veïnat. La alternativa que es va proposar i que s'acceptava es fer el moviment per girar utilitzant els carrers Lluçanès, Solsonès i Sant Joan de la Salle. Es va suggerir prohibir el gir per Moragues, però l'equip tècnic considera que és important preservar-lo, ara per ara, per no dificultar excessivament l'accés a l'àmbit. Tanmateix, es comenta que això es troba subjecte al projecte de c. Balmes, i que no correspon a l'àmbit de les superilles. Es diu igualment que al c. Sant Gervasi de Cassoles, a la part de dalt, es podria fer en sentit contrari per evitar la temptació de les motos de seguir la continuïtat.

Pel que fa a les escoles i equipaments de la part superior de l'àmbit, s'ha de fer una aposta clara pel transport públic, per l'autobús. Es planteja l'allargament de la línia V11 o V13 amb la finalitat de cobrir aquesta zona, tenint en compte que el bus V15 ja fa un recorregut més llarg. Es veu clar que el bus V9 no cobreix la zona. Si bé es veu amb bons ulls que sigui el bus V11 el que faci el recorregut, també és cert que l'V13 fa un trajecte més cèntric. La proposta d'allargar la xarxa ortogonal cap a dalt s'entén com a necessitat, i cal cobrir la zona amb un bus gran, no de barri. Es creu que el fet de reforçar l'accés en bus seria vital per facilitar la mobilitat en transport públic, especialment dels escolars i usuaris dels equipaments.

Així doncs, la proposta és modificar el Pla d'Acció incorporant l'eix cívic de Sant Màrius dins el curt termini, que faria augmentar l'espai públic d'ús ciutadà a uns 9.000 metres quadrats. En relació a la mobilitat, el canvi que s'incorporaria al Pla d'Acció seria eliminar el canvi de sentit a c. Sant Màrius i c. Arimon. Les demés actuacions es mantindrien igual i s'hi afegiria el tram del c. Josep Balari.

S'han aclarit diferents preguntes que van sortir a la sessió oberta veïnal. Al veïnat li interessava que es produís un increment del verd urbà, i això és un tema que es pot treballar en la fase de projecte, tot i que forma part dels principis que motiven les superilles. En relació al c. Balmes, s'ha explicat que és un projecte d'abast ciutat que no concerneix a les superilles. Es comenta que c. Balmes està pendent de la Riera de Cassoles (antic Príncep d'Astúries) per concretar. També va sorgir alguna pregunta en relació als accessos al c. Sant Gervasi de Cassoles. Carles Domínguez presenta les quatre opcions que s'identifiquen: l'entrada des de mar-Besòs és segurament la més perjudicada, tot i que no hi ha un canvi massa gran tampoc; la sortida que més canvia és la de muntanya-Besòs. S'ha de dir, però, que la sortida mar-Llobregat redueix una mica el trajecte.

Es tracta la problemàtica identificada a la intersecció Av. General Mitre amb c. Atenes sobre les motos que accedeixen al carrer sortejant els fitons que hi ha. Es remarca que és una qüestió de civisme i que quan Sant Gervasi canviï el sentit a la part de dalt no serà tant atractiu fer el moviment. Alguns assistents consideren molt important solucionar la problemàtica amb les motos a aquest punt, i s'apunta al fet que això dificulta la pacificació. Sorgeixen al respecte les idees de proposar l'allargament de la jardinera o directament tancar l'accés, preservant un pas per a vianants i persones amb mobilitat reduïda. Rosa López contesta que ara ja es proposen algunes actuacions que poden ser exitoses. Es proposa consolidar la línia de fitons i al qual es vol fer una rampa més pronunciada que inhibeixi les motos d'accedir a molta velocitat. Un veï crític que els fitons que hi ha eren part d'una actuació provisional de fa temps i que això serveix ara a les motos per fer aquestes maniobres incíviques.

Es demana acabar definitivament amb el problema. Rosa López apunta a tres actuacions ara: eliminar la continuïtat a Sant Gervasi i fer-lo menys atractiu al pas, col·locar més pilones i frenar la velocitat de les motos amb el qual d'accés al carrer més pronunciat. Una persona fa una reflexió sobre l'incivisme i les dificultats d'accedir a l'àmbit de Sant Gervasi, tot proposant l'obertura d'un petit tram per c. Atenes i frenar després la continuïtat d'accés per a motos. Així podrien accedir a l'àmbit però no continuar pel carrer. Al voltant d'aquesta qüestió es genera cert debat. Rosa López comenta que c. Atenes es considera eix cívic per les unions i connexions que permet, i perquè va a parar al c. Enric Granados. Té caràcter de ciutat. Es diu que cal consolidar-lo com a tal i es proposa veure si s'avança positivament amb les accions previstes. Alhora s'estudiarà amb Mobilitat i districte la proposta de consolidar la jardinera impedit definitivament el pas.

A la sessió veïnal es va preguntar força sobre la vaporització del trànsit i la possibilitat de que es produeixin congestions destacables al pacificar alguns carrers. És un tema que s'ha treballat molt al grup impulsor. També hi va haver preguntes sobre les bicicletes i els vianants, clarificant-se que hi haurà carrils bici de circulació ràpida i carrers en convivència on la bici no pot circular veloçment. Es mostra informació estadística sobre l'accidentalitat dels vehicles a la ciutat i es contrasta el tòpic que la bicicleta és perillosa i causant de molts accidents. El cotxe representa el 18% dels desplaçaments en vehicle i és implicat en el 86% dels accidents, la bicicleta representa el 3% dels desplaçaments i, per contra, es troba implicada en un 3% dels accidents. És més segura que els cotxes i les motos. Carles Domínguez explica les solucions d'aparcament que hi haurà, que seran sobretot en zones senyalitzades sobre calçada i fora de vorera, o bé accedint a l'aparcament soterrat que hi ha a l'àmbit. Es recorda que amb la proposta es guanyen algunes places de motos a l'àmbit en calçada, es passa del 16 al 18%. En quant als cotxes, certament, es perd un 1% de les places en calçada. L'aparcament s'ha de resoldre de manera subterrània o amb places particulars. Al centre de Sant Gervasi hi ha solucions d'aparcament suficients, són de pupil·latge o d'ús públic.

Es comenta la proposta de crear un pas de vianants a Pg. Sant Gervasi amb c. Jesús Maria i es dona resposta a alguna preocupació que va sorgir sobre les possibles congestions que causaria (possible solució semafòrica). Es resol un dubte que sorgeix sobre la possibilitat de girar a l'esquerra a c. Fulgueroles, que es respon afirmativament. Hi ha una reflexió sobre el rol de frontera que fa l'Av. General Mitre en relació a Sarrià-Sant Gervasi i la dificultat de baixar al centre des de Pl. Lesseps. Es diu que caldrà tenir-ho en compte quan es pacifiqui c. Sant Màrius. Rosa López contesta que aquesta problemàtica és pròpia de carrers bàsics, però que és cert que cal tenir-ho present. Els carrers bàsics han de ser funcionals, però hem de tenir clar que el cotxe de pas no pot usar els carrers interiors, la solució ha de venir a través de la xarxa bàsica.

Es pregunta als assistents si validen la proposta per dur-la al Consell de Barri. Es diu que c. Bisbe Sivilla i c. Castanyer ha millorat molt i es veu amb potencial, per això es creu que cal tenir-lo en compte com a eix cívic. En relació a c. Sant Màrius, es valora positivament la proposta de pacificació, encara que s'apunta que no hi ha tanta activitat comercial com al c. Arimon. El carrer Arimon ja té un tram pacificat i es circula a baixa velocitat. Sobre c. Arimon, es demana que l'Ajuntament corregeixi la senyalització de velocitat que hi ha, perquè hi ha una incongruència entre una senyal a 20km/h i una altra senyal al mateix tram que indica 30km/h. Es valida la proposta de pacificació de c. Sant Màrius i es creu que ara mateix no caldria fer els canvis de direcció que es proposaven. El canvi de sentit, si cal, es pot deixar per una segona fase.

Hi ha una demanda clara d'atendre a la problemàtica del carrer Atenes amb les motos. Sobre el gir a la Plaça Bonanova en forma de "U" invertida, s'entén que no és convenient i es veu bé la proposta de l'equip tècnic. Es pregunta si es podrà circular de Sant Joan de la Salle cap al Passeig de Sant Gervasi, es contesta que a priori sí. Es comenta també que les voreres estretes i ocupades per motos són un problema greu a la zona de Jesús Maria. Es respon que per aquest motiu també es farà el pas de vianants, per minimitzar la perillositat sobretot quan passen els escolars. El gir a l'esquerra de c. Balmes a c. Moragues es valida per preservar l'accessibilitat a l'àmbit.

Es demana que es faciliti l'accés al centre educatiu La Salle, facilitant el gir a l'esquerra, al Passeig Bonanova. Un veí diu que tenen calculat que el 27% dels usuaris porten els nens/es en cotxe per després anar a treballar. Es reflexiona sobre aquesta qüestió. La Salle té tres accessos per vehicles i es diu que una possibilitat seria reordenar a nivell intern quins accessos poden fer d'entrada a l'escola i quins de sortida. Una possibilitat pendent d'estudiar és reordenar la circulació interna de La Salle, ja que actualment es fa l'accés per Pg. Bonanova i potser es pot facilitar que pugui ser per c. Ribagorça, per exemple. Es valora també que el gir a l'esquerra que es demana és perillós i no s'aconsella a nivell de mobilitat (col·lapses, accidentalitat, etc.). En tot cas, queda pendent de valorar una solució adequada. Aquest tipus de problemàtiques es poden treballar a la fase de projectes, de manera més singularitzada. El veïnat present entén que es pot

validar la proposta realitzada, la qual servirà de full de ruta, i després s'entrarà a treballar en detall en la fase projectes.

L'AVV considera que l'avenç que representa el projecte de les superilles és destacable però vol deixar constància que pel barri és important la conclusió de la L9 del metro i que es continuï treballant per millorar la xarxa ortogonal de bus.

El Consell de Barri es durà a terme el dia 28 de març i a partir de llavors es podrà entrar en la fase de projectes, que es preveu iniciar segurament cap a setembre d'aquest any.

Sense més intervencions, es dona per tancada la sessió.