

Acta del Grup Impulsor de la Superilla de Consell de Cent Dia 26 de març de 2019. IES Viladomat.

Assisteixen a la reunió: 19 persones entre entitats i equipaments, comerços, veïnat i equip tècnic

Entitats i comerç: Biblioteca Joan Miró, Camí Amic, AFA Llorers, Ballets de Catalunya / RC, AVV Esquerra Eixample, AFA Viladomat, Jardins d'Emma, ONCE, AFA Joan Miró i Arquitectes en Bici

Equip tècnic:

Francesc Magrinyà, Conseller de Districte
Imma Aguilar, tècnica de barri
Tamara Gimenez, Districte Eixample
Rosa López, d'Ecologia Urbana
Xavi Valls, d'Ecologia Urbana
Carles Domínguez, VAIC
Jordi Collbetó, VAIC
Bernat Marco, Urbaning

Comença la Rosa López, de l'àrea d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament, anunciant que dedicarem la sessió a fer el retorn de les qüestions i suggeriments que van sorgir durant la trobada oberta al veïnat. La idea és poder anar el dia 2 d'abril al Consell de Barri per tancar l'etapa del pla d'acció amb l'objectiu de poder iniciar la fase de projectes després de les eleccions municipals. A la sessió d'avui, si hi ha acord, es validarà el pla d'acció.

S'explica que hi ha un consens important, manifestat pel veïnat a la sessió oberta, sobre la diagnosi dels problemes a l'àmbit, sobre el fet que el model de superilles és positiu per abordar-los, i sobre quins carrers han de ser objecte d'intervenció prioritària. Els eixos que identifica el veïnat coincideixen amb els que es proposen des de l'equip tècnic. Una persona comenta que el plànol on es mostren les superilles i els eixos cívics a escala ciutat és encertat en tant que actua de manera distribuïda al si de la ciutat i crea una bona xarxa de pacificació i/o propostes de pacificació. Rosa López diu que el consens és generalitzat al voltant de la necessitat d'actuar priorità-

riament a l'eix Borrell-Consell de Cent. La creu que formen els carrers s'entén com a prioritària. En relació a la proposta a llarg termini, també s'observa un consens ampli. Pel que fa als carrers pacificats amb discontinuïtat als encreuaments, en relació als canvis de mobilitat que suposaria, no hi va haver tampoc una especial problemàtica.

Hi va haver suggeriments en relació a ampliar algunes actuacions proposades. A la sessió veïnal oberta algunes persones plantejaven incloure la millora de voreres a c. Aragó com a intervenció prioritària. L'equip tècnic entén que es podria incorporar com a actuació prioritària però ara no es pot assegurar que això es pugui fer. Hi ha una persona que es pregunta si val la pena millorar les voreres a c. Aragó sense produir un canvi en la mobilitat abans. Rosa López considera que sí, que la millora de voreres es ja una forma d'avançar cap a la transformació del carrer. Es faria més agradable l'entorn pels vianants i el veïnat de més edat podrà disposar d'espais de repòs a c. Aragó. Es diu que els bancs en via pública són necessaris, a més de fer més agradable l'espai també són útils per garantir punts de repòs a determinats col·lectius. A la sessió veïnal es suggeria executar de forma simultània la creu Borrell-Consell de Cent i acabar el tram de c. Consell de Cent fins el parc. Tècnicament s'entén que no seria un problema realitzar aquesta actuació, però no es pot assegurar a nivell pressupostari. Potser es pot valorar la combinació d'actuacions estructurants i tàctiques per reduir el cost total, ara no es pot assegurar.

Es pregunta si hi ha pressupost assegurat per les dues primeres fases d'actuacions. Es contesta que dependrà de les eleccions municipals i de la composició política de l'Ajuntament. Ara bé, es comenta igualment que en l'actualitat hi ha un acord polític prou ampli al voltant de les superilles, fet que hauria de facilitar la seva continuïtat durant el proper mandat. Es posa de relleu que el cost aproximat de reurbanitzar a cada illa pot ser d'un milió d'euros aproximadament, i per tant, serien necessaris uns vuit milions d'euros per fer-ho tot estructurant. Per això es creu que una alternativa pot ser fer la creu de Borrell i Consell de Cent estructurant i de manera tàctica el tram de c. Consell de Cent. Això tindria un cost aproximat de 4,8 milions d'euros. S'afirma que ara, a Sant Antoni, es podrà veure una actuació estructurant i una altra de tàctica, i que pot servir de referència.

A la sessió veïnal oberta es va qüestionar la possibilitat de fer el carril bici a València com a alternativa a Consell de Cent, ja que serà de convivència veïnal. S'apunta que la pèrdua del carril bici a Consell de Cent repartiria el flux de ciclistes ràpids per Gran Via i Avinguda de Roma. L'equip tècnic considera que València pot servir d'alternativa suficient mentre no es defineixen els carrils bici pendents. Hi haurà carrils ciclables, a part dels carrils bici existents. Una persona comenta que seria ideal fer el carril bici per Aragó. Rosa López explica que, efectivament, les vies bàsiques no han de ser "autopistes" a la llarga, que han de tendir a diversificar els usos, i que poden acabar integrant un carril bus, un carril bici, un de circulació per vehicles a motor, etc. S'ha d'anar concretant amb el temps. Hi ha dos escenaris previstos: si Av. Roma es resol al proper mandat, no faria falta fer el carril bici a c. València perquè seria possible fer-lo allà; ara bé, si

no es pot fer a Av. Roma, c. València es creu que pot assumir bé el carril bici de manera provisional.

Es preguntava també, a la sessió veïnal oberta, sobre la possibilitat de mantenir el bus a c. Aragó. La consulta es va transmetre a Mobilitat de l'Ajuntament i es va respondre que sí, que serà possible consolidar el carril bus. Tanmateix, es comenta que el carril hauria de tenir uns 3,20 metres per facilitar el pas dels busos. Actualment no compleix. S'ha vist que el bus funciona bé i fa un servei necessari al c. Aragó. Es preveu consolidar el pas del bus i reajustar els carrils, això serà una prioritat al proper mandat. Una altra qüestió que va sorgir fou la permissió del gir a l'esquerra Av. Gran Via amb c. Calàbria. Hi havia alguna persona de la sessió veïnal oberta que ho considerava important en relació al seu negoci particular. La consulta es va remetre a Mobilitat que va argumentar que aquesta tipologia de girs no es veu amb bons ulls i es qüestiona el seu manteniment a mitjà-llarg termini. Existeix ja un gir a c. Entença amb c. Urgell i no es volen més girs d'aquest tipus. No són girs segurs. S'explica, altrament, que no es farà la seva prohibició a curt termini i que el veïnat i els negocis podran cercar alternatives i adaptar-se.

Al Consell de Barri s'explicarà que en conjunt es guanyaran uns 15.000 metres quadrats d'espai públic pels vianants. Es millorarà la qualitat de les voreres i el benestar i convivència veïnal amb la pacificació. Es pregunta quins elements integren la millora de voreres. Es contesta que els escocells seran més grans i que s'inclouran franges permeables que milloraran la vida dels arbres. Hi ha una persona que fa una reflexió al voltant dels costos de manteniment de la vegetació. Al Passeig Sant Joan hi ha paviment d'aquest tipus i funciona bé. Rosa López comenta que som en una primera etapa d'implantació de les superilles i que caldrà seguir endavant. Els costos de manteniment del verd urbà reverteixen positivament en la salut de les persones, aquesta també és una realitat que cal tenir en compte.

Des de l'equip tècnic es proposa integrar a les actuacions previstes la millora de voreres al c. Aragó, la consolidació del carril bus al c. Aragó, i la possibilitat que el carril bici vagi per c. València en cas que no sigui possible fer-lo per Av. Roma. Es contesta a una pregunta sobre el cost estimat d'arreglar voreres a c. Aragó i es diu que pot costar sobre 1,4 milions d'euros. Una persona demana que es faci èmfasi en explicar les actuacions en el marc de la lluita contra la contaminació perquè així la gent s'hi sent més implicada. Des de les superilles sempre es posa l'accent en la necessitat d'actuar amb aquesta motivació. Es demana, per altra banda, que no es presenti l'actuació des dels "elements negatius" com són la pèrdua de places d'aparcament, per mínimes que siguin. Es diu, però, que es important conscienciar sobre el fet que cal canviar el model de mobilitat i que, a mitjà-llarg termini, els vehicles privats a motor hauran de cercar solucions d'aparcament fora de calçada. Es demana fer un recordatori a la trajectòria del Camí Amic cara el Consell de Barri, pel seu esforç històric en la transformació de les dinàmiques de mobilitat a l'àmbit.

L'equip tècnic dona resposta a diferents preguntes que varen sorgir a la sessió oberta al veïnat i que han estat treballades bastament al llarg de les sessions amb el Grup Impulsor. Es tracten les parades als carrers pacificats, la convivència entre els vianants i les bicis, etc. Carles Domínguez explica, en relació a la seguretat de les bicicletes com a mode de transport, quina es vinculació del seu ús amb la seva accidentalitat. A nivell de ciutat, els cotxes representen el 18% en quant a mode de transport i es troben implicats en el 86% dels accidents. En canvi, les bicicletes suposen el 3% en relació als modes de transport i es troben implicades en el 3% dels accidents comptabilitzats. Es comprova que la bicicleta és un mode segur de transport en contraposició amb d'altres modes que s'utilitzen a la ciutat. Es precisa, per altra banda, com opera el fenomen de la vaporització del trànsit amb les pacificacions. Es posa d'exemple el cas del carrer Borrell. El carrer Viladomat va créixer inicialment un 22% en trànsit rodat amb els canvis realitzats a c. Borrell, però el cert és que el total de vehicles evaporats va ser de 3.500 en conjunt. Es pregunta si hi ha dades de vianants. Es proposa mirar d'obtenir dades de vianants a Barcelona.

Es van respondre qüestions relatives a l'aparcament de cotxes i motos. Els cotxes a Barcelona aparquen un 19% en calçada i un 81% ho han de fer fora de calçada. A l'àmbit només el 6% aparca en calçada. El cert és que amb les actuacions es perdria un 1% dels aparcaments de l'àmbit. En quant a motos, el 24% aparca en calçada en places regulades i els demés ho fan en places fora de calçada o no regulades. A l'àmbit hi ha un 36% de places regulades en calçada. Amb les actuacions quedarien un 31% de places regulades en calçada per motos. Rosa López afirma que el missatge és que no es pot mantenir un model on l'aparcament és en calçada, calen solucions fora de calçada. No es col·loca aparcament als carrers pacificats per no fomentar-hi el pas de vehicles. A nivell de visibilitat del comerç, aquesta és una temàtica que s'ha treballat al Grup Impulsor amb anterioritat. Sobre els interiors d'illa hi va haver alguna pregunta a la sessió veïnal i hem de dir que no correspon a les superilles aquest projecte. Tanmateix, tot suma, i es mostra un plànol sobre els interiors d'illa guanyats, pendents de recuperar, etc. Hi va haver alguna pregunta sobre com quedarien les escoles que són fora dels carrers pacificats. Es contesta que hi ha escoles a carrers difícilment pacificables però que el Districte té un programa de millora dels accessos a les mateixes. Es diu que això, vinculat al programa de les superilles, crea una millora generalitzada en els recorreguts escolars. S'ensenya el plànol de previsió de millora dels accessos escolars. El conseller Francesc Magrinyà constata que s'està treballant per obtenir línies de subvenció per aprofundir en la millora dels accessos escolars. En relació a les ajudes pels habitatges de les xarxes bàsiques i locals vinculades a les superilles (façanes, aïllament, etc) es diu que són a disposició dels residents als àmbits de les superilles.

Hi ha una proposta de fer arribar informació al veïnat de l'àmbit, repartint folis informatius o col·locant-los a les bústies, per aproximar la proposta d'actuacions a la ciutadania. Es valora positivament aquesta acció informativa. Es diu que seria interessant fer-ho a les escoles en horari d'entrada o sortida. Es comenta que aquesta tasca seria bo que la fes l'Associació de Veïns i Veïnes. Hi ha un comentari sobre la previsió d'actuar el juny o juliol a la vorera del IES Vilado-

mat, a les voreres. Rosa López apunta a que això correspon a una actuació de Districte, no de superilles.

Sense més intervencions, es dona per tancada la sessió.