

12/7/2016

L'Econòmic - Notícia: Urbanisme de baix cost per transformar Barcelona

Economia

MUNICIPAL

Urbanisme de baix cost per transformar Barcelona

L'Ajuntament comença a aplicar el projecte de les superilles que convertirà la meitat de la ciutat en carrers per a vianants i que tindrà el repte més important en l'Eixample

10/07/16 02:00 - BARCELONA - FRANCESC MUÑOZ

L'Ajuntament de Barcelona començarà ben aviat a transformar la mobilitat de l'Eixample amb el desplegament de les anomenades *superilles*, una mena de petites ciutats dins de la ciutat, que han d'alliberar espais per als ciutadans a costa dels cotxes. En realitat les àrees afectades seran tres districtes i cinc barris (vegeu la peça), però el consistori és conscient que l'èxit o el fracàs del nou disseny dependrà en bona mesura de l'impacte que tinguin a la trama Cerdà.

Es tracta d'urbanisme de baix cost -s'han pressupostat 10 milions per iniciar el desplegament- i alta intensitat per transformar Barcelona en una ciutat més amable per als residents i més atractiva per a les empreses intensives en coneixement, aquelles que marquen la nova economia.

La implementació es farà de manera esglaonada. En una primera fase, les intervencions seran bàsicament viàries i només caldrà pintura i senyals: es tocaran els límits de velocitat i es canviaran els sentits de circulació. A efectes del trànsit rodat aquestes actuacions definiran dos tipus de carrers, una xarxa bàsica que, d'entrada, mantindrà les característiques actuals i una altra de local que passa a ser per a l'ús dels residents i en la qual els vehicles que hi accedeixin se supeditaran als usos i la marxa dels vianants. En la pràctica, els cotxes perdran superfície en favor de les persones no motoritzades. "Rescatem l'espai públic que és de tots i recuperem la nostra condició de ciutadans i no sols vianants", afirma Janet Sanz, quarta tinenta d'alcalde i responsable de les àrees d'ecologia, urbanisme i mobilitat del consistori.

Els efectes es notaran ràpidament. La mesura canviarà la forma com els habitants es relacionen amb la ciutat, però també servirà per donar resposta a grans reptes urbans com ara la contaminació atmosfèrica i acústica, la sinistralitat viària, la falta de zones verdes, l'accessibilitat, la desigualtat entre barris o el sedentarisme de les persones. "L'urbanisme, que a vegades s'ha mostrat arrogant, és aquí un instrument al servei de la gent", subratlla Sanz.

A aquesta primera fase d'actuacions l'Ajuntament l'anomena "urbanisme tàctic", que vol dir que seran actuacions temporals, reversibles, amb una intenció experimental i un cost baix. Com s'ha dit, el pressupost inicial que l'Ajuntament hi ha destinat és d'uns 10 milions d'euros. I amb 25 milions n'hauria prou per al desplegament complet a tot el domini urbà, segons calcula Salvador Rueda, pare intel·lectual de les superilles a casa nostra i director de l'Agència d'Ecologia Urbana (BCNecologia), un consorci de l'Ajuntament, la Diputació i l'Àrea Metropolitana de Barcelona. "Serà el projecte de reciclatge urbà més important del món i sense tirar a terra ni una casa!", subratlla Rueda.

El desplegament a tota la ciutat és important per evitar les distorsions que ben segur provocaria el fet que hi hagi zones privilegiades pels beneficis del canvi i altres que no.

En una segona fase caldríen més recursos per canviar l'asfalt i posar voreres a part d'altres transformacions urbanístiques estructurals més costoses, que es poden fer quan hi hagi capacitat econòmica i quan se sàpiga què vol fer el ciutadà amb l'espai que guanya.

Precisament, abans de fer res l'Ajuntament ha obert línies de diàleg amb veïns, entitats i col·lectius de les zones escollides. L'aspecte que més els interessa és implicar la ciutadania en la definició de l'ús que es donarà als nous espais, extrem en què es mostren confiats -segons que diu Sanz- perquè les experiències que la ciutat té sobre el tancament de carrers al trànsit són positives respecte a l'ús que el ciutadà en fa: "Quan no passen cotxes, la gent omple els carrers i hi passen coses", diu la regidora.

El model de les superilles elaborat per BCNecologia, que està en la base de la proposta de l'Ajuntament, parla del restabliment dels drets ciutadans, cinc en total: el d'intercanvi, el d'expressió i participació, el de cultura i coneixement, el de recreació, lleure i permanència i el de desplaçament (que pràcticament és l'únic que té ara). La idea és que a l'interior de cada superilla, els ciutadans puguin exercir aquests drets gràcies a la nova oferta d'espai públic.

Actualment, els carrers amb prioritat per a vianants, les rambles i els passeigs ocupen una superfície de 230 hectàrees i es concentren sobretot a Ciutat Vella i Gràcia. La implementació de les superilles representaria incrementar un 270% aquesta xifra i arribar a les 852 hectàrees repartides per tota la ciutat. En termes relatius, per als vianants significaria passar de disposar d'un 45% de l'espai públic a un 70%.

Menció especial requereixen les cruïlles de l'Eixample. La confluència dels carrers a l'interior d'una superilla dibuixa quatre places públiques de grans proporcions per al gaudi ciutadà, que esdevindran un dels símbols de la conquesta de l'espai públic. Barcelona tindrà 170 noves places de 2.000 metres quadrats.

A ningú no se li escapa la transcendència del que es proposa, ara bé, no es parteix de zero, hi ha precedents. En línies generals, la *pacificació* de carrers a Barcelona ha estat una història d'èxit. Ho va ser amb caràcter pioner el Portal de l'Àngel, que en un primer moment va tenir una forta oposició i actualment és un dels carrers comercials més importants d'Europa. I després van seguir els nuclis antics de les vil·les històriques que avui conformen la ciutat. Més específicament, la filosofia de les superilles es va aplicar per primer cop a Gràcia el 2003 i després d'aquesta experiència va quedar recollida al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018, i al Programa Superilles 2011-2015 de l'anterior govern municipal.

L'Eixample.

Les superilles tornen a posar de relleu la gran versatilitat de la trama urbana que va dissenyar l'edifici Cerdà. De fet les superilles són coincidents amb la filosofia primigènia que tenia el genial urbanista però portada a una escala superior, concretament cadascun dels nous àmbits vindria a ser un



El pla permet abordar reptes com ara la pol·lució i la sinistralitat viària

Rescatem l'espai públic i la condició de ciutadans i no tan sols vianants

El cost és reduït: el consistori ha previst deu milions per començar

La pacificació d'algunes cruïlles donarà lloc a 170 noves places

12/7/2016

L'Econòmic - Notícia: Urbanisme de baix cost per transformar Barcelona

quadrat format per tres illes de cases de costat, uns 400 metres de costat. Els carrers exteriors configuraran la xarxa bàsica per la qual els cotxes podran circular a 50 km/h, mentre que els carrers interiors seran la xarxa local, per la qual Salvador Rueda pensa que els vehicles no haurien de poder circular a més de 20 km/h en una primera fase ni a més de 10 km/h en una segona, això és el que en termes urbanístics es coneix amb el nom de pacificació.

La configuració de les superilles no s'ha fet tenint en compte les necessitats dels automobilistes sinó les del transport públic i concretament la del bus, que amb la xarxa octogonal va anticipar l'arribada de les superilles. D'altra banda, les interseccions de la xarxa bàsica de carrers estaran reservades a l'aparcament de rotació i la càrrega i descàrrega.

Els estudis revelen que amb aquestes mesures el trànsit a la ciutat de Barcelona es reduirà d'un 11%. Cal recordar que el Pla de Mobilitat Urbana fixa una reducció mínima del 21% per tal d'assolir els objectius de reducció de contaminació que marca l'OMS. Això significa que caldrà dur a terme actuacions addicionals. A l'àrea metropolitana cada any es registren unes 3.500 morts prematures per problemes relacionats amb la contaminació. Els estudis de BCNecologia preveuen que la població exposada a nivells acceptables de qualitat de l'aire passi del 56,2% actual al 93,9%. I del 57,5% al 73,5%, en el cas de la contaminació acústica.

Els nous espais també han de permetre augmentar els espais verds a la ciutat i que algun dia pugui ser realitat l'establiment de corredors naturals. Per a Janet Sanz el desplegament de les superilles justifica la decisió d'unir en una mateixa tinença d'alcaldia les àrees d'ecologia, urbanisme i mobilitat.

FPer

Un motor per atreure el talent

El director de BCNecologia somnia una ciutat on la mainada pugui anar a peu o en bicicleta a l'escola sense por de patir un accident; i que, quan surti, pugui plantar les carteres al carrer per fer porteries i jugar. Imagina que algun dia els cotxes que passin per l'interior d'una illa s'hauran d'esperar que el joc dels nens i nenes s'interrompi i només aleshores reprendrà la marxa. De fet, Salvador Rueda té aquest somni des del 1987 quan, com a director de Medi Ambient de l'Ajuntament de Barcelona, va dissenyar el mapa del soroll de la ciutat. "Vaig veure que l'única solució per reduir la contaminació acústica és que no passin els cotxes", assegura. Després va descobrir que Le Corbusier havia plantejat una intervenció urbanística similar a les superilles en el seu pla Macià. Rueda té clar que les superilles han de ser l'instrument per situar Barcelona en una posició de lideratge mundial. La millora de la qualitat de vida ha de ser el motor per atreure empreses i professionals que desenvolupin una activitat intensiva en coneixement.

Darrera actualització (Diumenge, 10 de juliol del 2016 17:53)

Publicat a

L'econòmic 10-07-2016 Pàgina 36

DESA LA NOTÍCIA A:

Des del **registre** pots veure i gestionar totes les notícies desades i de les que en fas seguiment.