
Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)
Catalunya Camina
Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

MANIFEST CONJUNT

Per un bon llegat de la Superilla del Poblenou a la ciutat de Barcelona

El 3 de setembre de 2016 es posava en marxa l'anomenada Superilla Pilot del Poblenou, un espai delimitat per nou illes de la trama urbana de Barcelona on el trànsit motoritzat de pas quedava reduït al perímetre per destinar l'interior exclusivament a necessitats veïnals, ja siguin d'espai públic o de mobilitat sostenible (a peu, bicicleta, accessos a aparcaments o vehicles d'emergències).

L'esquema de trànsit agrupat en superilles fou aprovat al Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona durant el mandat anterior, i aplica una jerarquia als carrers de la ciutat seguint un triple efecte: reducció dels efectes del trànsit a bona part de la ciutat, generació de nous espais públics i millora de l'eficiència viària. L'estructura actual de l'Eixample fa que Barcelona tingui molts més carrils de circulació que la resta de ciutats d'Europa. La sobreoferta viària i la densitat de població de Barcelona genera més de 6.000 turismes per km² (quatre vegades més que Londres o el doble que Madrid). Aquesta abundància de carrils de circulació no implica una millor mobilitat, ja que provoca que hi hagi una cruïlla important cada 100 metres, i que a cada una d'aquestes es perdi temps de pas degut als semàfors. La jerarquització viària, en canvi, permet assumir més mobilitat utilitzant menys espai públic; per tant, permet millorar la ciutat fent el vianant protagonista, reduint l'impacte i millorant el rendiment del transport motoritzat.

Han transcorregut quatre mesos des d'aquesta prova pilot, temps suficient com per què les entitats aquí representades valorem els resultats de la Superilla pilot, tant en els punts forts com els punts a millorar. I volem fer públiques les següents reflexions com a aportacions de millora per garantir-ne l'èxit en properes implantacions:

1.- Partim d'un espai que fins l'entrada en funcionament de la superilla tenia una sobredotació viària, ocupada per uns pocs vehicles a motor, ja sigui en circulació o estacionament. La superilla ha permès recuperar la màxima amb què l'edifici Cerdà

va concebre l'urbanisme, fent protagonista el vianant i no únicament el vehicle de motor.

2.- Possiblement la primera superilla d'Eixample al Poblenou no ha estat ni el lloc ni el moment més oportú per portar a terme aquesta acció: les obres de Pere IV i les de construcció del túnel de la plaça de les Glòries o la manca de demanda prèvia d'espai públic s'haurien d'haver tingut en compte. La pressa i la urgència no han estat bons aliats per implementar una estructura urbana que hauria de definir l'estructura de carrers bàsics i veïnals a tota la ciutat.

3.- El transport públic ha condicionar la forma de les superilles i no a l'inrevés, amb una distribució de parades que eviti més de 400 metres a peu fins el servei. La Superilla Pilot va entrar en servei sense que prèviament es definissin els eixos de transport públic que l'havien d'envoltar. Precisament en aquest àmbit del Poblenou, s'ha detectat que cal una nova línia de bus horitzontal per garantir aquest criteri mínim d'accessibilitat, ja que entre la Gran Via i el front marítim només existeix la línia H14 com a línia d'alta freqüència de pas. En altres casos es preveu desviar línies que podrien circular rectes per esquivar superilles, un aspecte que considerem inadmissible.

4.- La posada en funcionament de la Superilla Pilot del Poblenou ha degenerat cap a una posició d'enfrontament veïnal entre partidaris i no partidaris amb pocs matisos. **Creiem que el pilot hauria de servir per debatre com arribar al model de les superilles, amb millor mobilitat i espai públic, però en cap cas per qüestionar l'estructura de carrers ja aprovada al plenari municipal.** Els carrers de xarxa bàsica i els veïnals no estan definits per la nova superilla, sinó que estan condicionats per decisions anteriors que afecten a tota la ciutat, com la ubicació dels ponts sobre la Gran Via Nord, l'obertura d'Alí Bei a través de Marina, o la programació semafòrica general. El model de ciutat no es pot articular en base a localismes o interessos tipus "nimby".

5.- Lamentem l'intent de desgast polític d'algunes formacions polítiques amb la Superilla Pilot. De la comprensible crítica metodològica s'ha passat a la crítica sistemàtica i genèrica. **Si en comptes d'un enfrontament polític encès haguéssim tingut un diàleg constructiu, tota la ciutat rebria un bon llegat del procés de reflexió de la Superilla Pilot,** i no un soroll que no aporta solucions ni a la mobilitat ni a la salut pública.

6.- Al nostre judici, **s'ha perdut un temps preciós per debatre sobre quin és el mecanisme més eficient per arribar al model de les superilles,** quina forma han de tenir a cada cas (3x3, 2x2 o variants), si l'autobús pot passar per l'interior o no, si calen carrils bici dins la superilla i/o a l'exterior, si és millor eliminar el trànsit de pas

de l'interior amb canvis de sentit o amb regulació semafòrica, rotondes, cul-de-sacs, etcètera.

7.- Per assegurar l'èxit cal també tenir present les necessitats de la distribució urbana de mercaderies i del comerç de la zona, doncs ells són també protagonistes de l'espai públic. **Eliminar el trànsit de pas a un de cada dos carrers de Barcelona afavoreix tothom: el veí, el comerciant i el visitant.**

A Barcelona existeixen experiències prèvies que, en major o menor intensitat, han restringit espais entregats als modes motoritzats privats per dotar de més protagonisme als no motoritzats: la peatonalització del casc antic, la del barri de Gràcia, la transformació del carrer Enric Granados, etcètera. **La capital catalana té l'oportunitat de tornar a ser un referent quant a la qualitat del seu espai públic.** Tenim la necessitat imperiosa de guanyar en qualitat de vida, gaudir d'un espai amb menys soroll i accidents, tenir un aire més net i un espai públic on ciutadans tornen a gaudir del protagonisme usurpat per d'altres. Encara que només fos per això la prova pilot ja ha valgut la pena. **L'èxit o no de la superilla no ha de ser marca de cap partit polític.**

Cal doncs un procés de consens i reflexió que permeti continuar avançant com dictamina el pla de mobilitat de la ciutat: en l'extensió de més superilles al conjunt dels 73 barris de la capital catalana que han de veure sí o sí com es treuen cada cop més cotxes i, addicionalment, que els que hi arribin siguin més nets i tinguin una ocupació notablement superior a la mitjana actual d'1,2 ocupants per vehicle.

Tots els barris de Barcelona tenen dret a respirar un aire net. El model de superilles respon a una ciutat més humana, viva, segura, sostenible i saludable però ha de condicionar-se als eixos preferents de transport públic i mobilitat no motoritzada. Ara cal integrar els eixos de mobilitat sostenible i decidir el ritme d'implantació.

Barcelona, 15 de febrer de 2017