

Alnus – Ecologistes de Catalunya volem fer una sèrie de suggeriments genèrics i d'altres de concrets, per al desenvolupament sostenible de la propera remodelació del barri La Miranda. Esperem que els tècnics i polítics de l'Ajuntament de Sant Just Desvern els tingueu en compte.

PROPOSTES GENERALS:

Voreres i calçada: Necessitat d'ampliar voreres, reduint lleugerament la calçada per afavorir també la disminució de la velocitat dels vehicles que hi circulin. La velocitat màxima hauria de ser 30 Km/h en les vies amples i 20 Km/h en carrers estrets. Això fa els carrers més segurs i permet compatibilitzar millor la convivència dels vehicles motoritzats amb ciclistes i vianants. En els carrers estrets caldria indicadors de prioritat invertida o carrer amb trànsit pacificat regulant la velocitat màxima a 20 Km/h

Vorera ampla i baixa en vies amples com C/ Sant Ferran (gaire bé arran de terra): Els cotxes poden envair la vorera baixa quan aparquen i això cal evitar-ho. Però la vorera baixa és molt adequada pel moviment de cotxets, bicicletes, carro per anar a la plaça i, sobretot, desplaçaments de la gent gran i minusvàlids.

Les voreres haurien de disposar on correspongui (per exemple a l'entorn de l'escola Canigó en la part de St Ferran i davant de l'Institut La Miranda) d'elements baixos que dissuadissin la invasió de vehicles alhora que no molestessin al vianant. El material de les voreres hauria d'ésser antilliscant, especialment quan estigui mullat, perquè els carrers d'aquest barri fan molta pendent i es perd fàcilment l'equilibri si es posa material que patina. Actualment els veïns són conscients d'aquest problema, ja que les voreres del C/ Sant Ferran, per exemple, són estretes, relliscoses i plenes d'obstacles (pals de llum, telèfon etc).

En carrers estrets i de poc trànsit les llambordes són adequades com a paviment.

Eliminar els passos elevats continus entre voreres. Aquests elements no són una solució efectiva per garantir una reducció de velocitat i provoquen molèsties greus a tots els conductors, sense diferenciar els pacífics dels agressius. Sobretot també als usuaris del transport públic que patim les sotragades, i més quan es tracta de gent gran. Malmeten i desgasten els vehicles, fen-los envellir o reparar més sovint i escurçant-los la vida útil. En general obliguen a reduir més del compte la velocitat amb el que es provoca més contaminació en frenar i accelerar. Hi ha alternatives (veure més avall).

L'enllumenat públic hauria de ser respectuós amb el medi ambient, potenciant l'estalvi energètic i evitant la contaminació lumínica. Les lluminàries no haurien d'emetre llum per sobre un angle de 100°. Ni la llum hauria d'ésser excessivament intensa. Provar noves lluminàries amb Leds, que són molt eficients.

L'arbrat: Recuperar trasplantant tots els arbres que s'hauran de treure per refer els carrers, quan sigui biològica i tècnicament possible.

Posar arbres resistents a la sequera i compatibles amb hiverns suaus. De copa extensa que cobreixi d'ombra els carrers i paviment. Protegeixen béns i persones. El Canigó, per exemple, està acabat de fer i té pocs arbres.

Posar tants arbres que compensin tot el CO₂ generat per les obres. Per al càlcul podeu contactar amb el CREAM, a la Universitat Autònoma de Barcelona (Prof. Carles Gràcia i el seu equip).

Ubicació dels serveis soterrats: Aigua, gas, electricitat, telèfon, clavegueram ha d'anar sota calçada o al centre del carrer. No pot ser més excusa talar d'arbrat, precisament quan ja és madur i ha arrelat fort, havent-hi alternatives. Els arbres fan una funció purificadora de l'ambient (fixen no només el CO2 però també els metalls pesants de la combustió de la gasolina, per exemple), d'estabilització de la temperatura i manteniment de la humitat, i aquestes facultats s'intensifiquen com més gran és l'especímen. La substitució d'arbres de copa gran amb arbres petits de creixement vertical no és una substitució real: en nombre sí però amb capacitat no. Finalment, creiem que cal dignificar els arbres com a éssers vius que poden ser centenaris, i no com a simples elements urbans.

Nou clavegueram que no sigui de PVC. Aquest material és molt contaminant i incompatible amb la sostenibilitat.

Les zones que s'adeqüin com aparcaments de vehicles en els carrers es poden pavimentar de forma diferenciada. Hi ha paviment que no tapa tot el sòl de l'aparcament, així creix herba entre mig, donant una sensació menys dura i permetent que la pluja entri al freàtic natural, estalviant-se així la necessitat de passar per claveguera i utilitzar la depuradora. Alguns exemples: elements de ciment buit, barres de fusta, pedra natural o llambordes separades.

Donada la disminució persistent en tots els municipis catalans de la zona verda a favor de la cimentada, creiem que s'ha de prioritzar la zona verda en comptes de convertir-la en aparcament pels cotxes que així no ocuparien els carrers. Cal deixar espais per a cotxes aparcats als carrers que treure zona verda (encara que sigui del municipi del costat). Prioritari zona verda.

Sistemes reductors de velocitat: Hi ha un sistema d'elevat el paviment també efectiu, menys problemàtic i molt més barat. Es tracta de desnivells baixos i tronco piramidals, centrats en el carril (veure fotografia). No perjudiquen el vehicle si la velocitat és moderada, i no cal parar. Tots els vehicles utilitaris que han de passar per sobre, amb l'avantatge que evites les sotragades de camions i autobusos.



Un altre sistema per reduir velocitat, que és altament efectiu i no provoca aturaments i engegades de cotxe, és el sistema de pintar el paviment verd o vermell. Aquest sistema té efectes en la reacció del conductor, que albira un perill potencial i automàticament redueix la velocitat, és menys agressiu i crea paisatge en l'entorn urbà. Combinat amb elements dissuasius com paviment en ziga-zaga (alternant-se a cada costat elements decoratius com grans testos de flors, arbres o mobiliari urbà) és altament efectiu.

PROPOSTES CONCRETES:

REORDENACIÓ DELS VOLTANS DE L'INSTITUT LA MIRANDA - UN CAS MOLT GREU -

Situació actual: L'escola està a una zona on els carrers són relativament estrets i l'aparcament que es fa servir delimita amb la zona forestal protegida de Collserola, inclosa a la Xarxa europea Natura 2000 i el PEIN. Tenim una problemàtica heretada del passat, els carrers són estrets i la zona on està és lluny dels transports públics eficients. Els pares/mares que van a portar l'alumnat van en cotxe i es produeixen situacions d'alt perill, aparquen a sobre les voreres a una banda i l'altra, i obliguen als vianants a caminar pel centre del carrer tot esquivant els vehicles que hi circulen. Són situacions que mai una administració democràtica i humana hauria d'acceptar. També hi ha un aparcament per al personal del centre al C/Picalqués, que resta desbordat.



La reordenació que es planteja cal que solucioni els problemes.

PROPOSEM: Tot al voltant de l'escola es rehabilitarà a posant a nivell les voreres i la calçada, instal·lant jardineres per defensar la vorera i el vianant (o un altre element adequat).

Per altra banda proposem que on està el petit pàrquing actual (en terme municipal d'Esplugues) es faci un edifici pàrquing d'una planta o dues soterrades i d'alçada les que són de normativa a la zona. Així a part dels vehicles del personal hi poden cabre els que actualment aparquen dins el Parc de Collserola. D'aquesta manera solucionarem el tema.



No estem d'acord en la proposta d'urbanitzar l'espai que actualment s'utilitza com a aparcament i molt menys en l'ampliació en mida i horari 24h a la zona que justament cau en zona forestal, és una agressió innecessària a l'entorn i una contaminació lumínica, dues qüestions amb les que cal ésser acurats.

Amb la nostra proposta es resol la problemàtica tant del perill de caminar per la calçada com el de poder baixar l'alumnat dels cotxes sense problemes.

Cal restaurar l'espai fins ara emprat com a aparcament i naturalitzar-lo amb arbrat gran i alt, de bosc i no de carrer.

PAVIMENT DIFERENCIAT EN LES CRUÏLLES PROBLEMÀTIQUES I DAVANT D'ESCOLES:

Hi ha determinades cruïlles perilloses en aquest sector que cal fer més segures. Aquestes són Sant Josep/ Bonavista, Unió/ St. Ferran, Batista i Roca/ Bruc/ Rosa Sensat, Batista i Roca/ Picalqués, Canigó/ Creu del Padró/ Balmes, encara que s'hagi pavimentat recentment davant del Canigó.

Proposem diferenciar el paviment amb color vermell, per fer disminuir la velocitat, juntament amb la col·locació d'elevadors tronco piramidals baixos en les cruïlles Sant Josep/ Bonavista, Unió/ St. Ferran, Batista i Roca/ Bruc/ Rosa Sensat pel carril de baixada.

Davant de les escoles Canigó i Miranda, encara que s'hagi pavimentat recentment davant de la Canigó, pavimentar en color verd.

APARCAMENTS PER A BICICLETES DAVANT L'INSTITUT.

Cal impulsar l'accés a peu i en bicicleta de nois i noies, i de pares/mares i fills a l'Institut. Explorar la viabilitat d'una serie d'aparcaments per a bicis davant de l'Institut.