



Omplim de vida el carrer: la implantació de les Superilles

- » L'Ajuntament de Barcelona abordarà el desplegament de les Superilles a gran part de la trama Cerdà amb l'objectiu de recuperar l'espai públic per les persones
- » Aquest mandat s'iniciarà la implantació de les Superilles a diferents àmbits del districte de Sant Martí, el districte de l'Eixample i el districte de Gràcia, a més d'altres àrees d'àmbit local com els barris d'Horta, Sant Andreu, Prosperitat o Sant Gervasi
- » En una primera fase el Govern municipal donarà prioritat a les actuacions bàsiques, executant canvis en la mobilitat dels carrers; i a les actuacions tàctiques, amb mesures temporals, reversibles i de ràpida execució que visualitzin les activitats que s'hi poden arribar a fer
- » Els objectius són fer un canvi en l'habitabilitat de l'espai públic, reduir l'espai ocupat pel trànsit privat, assolir una mobilitat més sostenible, omplir de natura els carrers i promoure la implicació de la ciutadania
- » Es preveu una inversió inicial d'uns 10 ME, amb l'objectiu de començar les actuacions a partir del 2017

» Omplir de vida el carrer

L'Ajuntament de Barcelona aposta un model de ciutat més sostenible que permeti afrontar el repte de millorar la qualitat de vida de les persones, fent que la ciutat sigui més habitable i més saludable. Dins d'aquest marc, el Govern Municipal es fixa com a objectius prioritaris combatre els nivells de contaminació de l'aire, el soroll produït pel trànsit, els índex d'accidentalitat viària i la manca de verd, alhora que treballa per augmentar la qualitat dels espais de relació de la ciutadania.

Diverses d'aquestes casuístiques venen determinades perquè actualment la funció de trobada que antigament tenien els carrers ha desaparegut, per donar pas, quasi exclusivament, a la funció de desplaçament. Així, bona part de les problemàtiques tenen com una de les causes la gran preponderància atorgada a la mobilitat individual motoritzada. Es dona el cas que a dia d'avui els desplaçaments en vehicle privat suposen el 20% del total de desplaçaments que es produeixen a la ciutat, quan, per contra, l'espai dedicat a aquest mitjà de transport arriba a sumar entre el 60 % de la via pública.

El Govern municipal considera prioritari revertir aquesta situació reduint els metres quadrats dedicats al vehicle privat i recuperant bona part de l'espai públic pels ciutadans. **Amb aquest objectiu, l'Ajuntament de Barcelona presenta el programa "Omplir de vida el carrer" que fixa la implantació de les Superilles a tota la ciutat. La fita és guanyar el carrer per les persones, recuperant-lo per les funcions socials, d'interacció, d'estada, de salut, d'esbarjo i incrementant-ne el verd urbà.**



» Les primeres Superilles

El model d'organització de la ciutat en Superilles ja s'argumentava als anys 60 en les teories de l'enginyer anglès Colin Buchanan. A Barcelona, des dels anys 80 s'han anat realitzant nombroses experiències per guanyar espai per als vianants. Les actuacions dirigides a convertir el casc antic de la ciutat en una zona exclusiva pels desplaçaments a peu van ser les primeres actuacions dutes a terme amb aquesta finalitat (reurbanitzacions de Portal de l'Àngel, Plaça de la Catedral, barri Gòtic, etc...). Posteriorment, aquest model s'ha anat repetint a gairebé tots els antics nuclis de les viles que es van annexionar al s.XIX i XX a la ciutat, a través de reurbanitzacions, amb l'objectiu de comptar amb més àmbits pel vianant en carrers estrets i amb molta densitat d'activitats.

La primera Superilla implantada a Barcelona va tenir lloc l'any 2003, en el marc del Pla de Mobilitat de la Vila de Gràcia. En aquest cas, l'experiència va consistir en identificar els carrers que havien de canalitzar el trànsit de pas i el transport públic, i a la resta de carrers es van modificar algunes seccions, es van canviar els sentits de circulació i es van col·locar impediments físics als accessos per tal d'alliberar-los del trànsit privat.

A partir d'aquí es van produir diversos debats sobre la conveniència de la implantació de les Superilles i finalment, aquest model de ciutat va quedar recollit al Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018 que estructura la mobilitat de Barcelona a partir d'aquestes àrees.

» Carrers habitables, pacificats i més verds

Per implantar aquest programa, el Govern municipal s'ha basat en les directrius i els criteris que es fixen diferents plans i compromisos sectorial municipals, com són el Pla d'Actuació Municipal, el Compromís pel Clima, el Pla de Mobilitat Urbana o el Pla del Verd i la Biodiversitat. També s'ha tingut en compte el treball fet a l'anterior mandat amb el Programa Superilles 2012-2015, on es van establir quatre àmbits pilot a la ciutat (La Maternitat i Sant Ramon; Sants-Hostafrancs; Diagonal-Poblenou i l'esquerra de l'Eixample). En aquests espais es van fer sessions de participació ciutadana per veure quines accions s'hi havien d'executar i se'n van aplicar algunes a l'àmbit de les Corts. En base a tots aquests documents, s'han coordinat transversalment totes les polítiques per donar-los una visió de canvi global per desenvolupar les línies estratègiques marcades en aquesta legislatura.

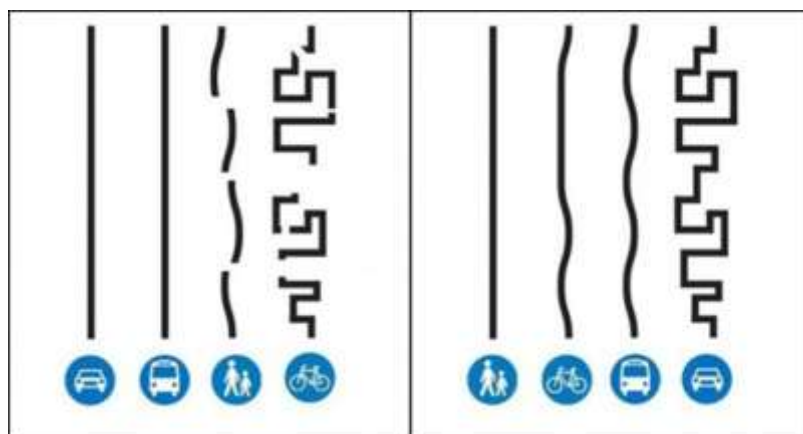
La implantació de les Superilles busca donar resposta a:

- ✓ L'escassetat d'espais verds: la ciutat compta amb 6,6m² d'espai verd per habitant, sense tenir en compte Collserola. En alguns districtes s'està per sota dels estàndards amb 1,85m² a l'Eixample o 3,15m² a Gràcia.

- ✓ Alts nivells de contaminació: Barcelona supera en algunes ocasions els líndars màxims fixats per la legislació vigent i l'Organització Mundial de la salut (OMS). La contaminació per PM10 té relació amb unes 3.500 morts prematures cada any a l'Àrea Metropolitana.
- ✓ Elevats índex de soroll ambiental: Durant el dia el 53,8% de la població està exposada a nivells entre 60 i 70 dBA, durant el dia. El valor límit establert per la OMS és de 65 dBA.
- ✓ Dades d'accidentalitat: L'any 2015 es van produir 9.095 accidents amb víctimes i 27 víctimes mortals. El Pla Local de Seguretat Viària té per objectiu reduir un 20% els ferits greus i un 30% els morts, al 2018.
- ✓ Sedentarisme: 1 de cada 5 infants i adolescents presenten obesitat o risc de sobrepès a Barcelona.

La implantació de les Superilles també vol millorar la promoció de l'autonomia de les persones, especialment d'infants i gent gran, pel temor que genera el trànsit; el foment de les relacions intergeneracionals, mitjançant espais públics adequats de trobada i de lleure; la potenciació dels vincles afectius de les persones amb el seu entorn; i l'increment de la seguretat ciutadana, a través de l'augment de la vitalitat dels carrers.

El model Superilles de l'Ajuntament de Barcelona pretén redefinir l'espai públic de la ciutat com a llocs habitables, espais comunitaris, com a territoris d'extensió de la residència i com a àmbits per al joc, el verd, la història i la vida local dels barris. Per fer-ho planteja repensar la ciutat a partir de noves formes d'agrupació, basades en les illes tradicionals, replantejant el rol dels carrers i fomentant la interacció i l'agrupament social. D'aquesta manera, es busca pacificar espais i alliberar el trànsit de pas a determinades vies, per tal d'humanitzar-les i guanyar-les per l'activitat ciutadana. El model Superilles organitza la ciutat de manera que el vianant és qui té la prioritat real, seguit de la bicicleta i el transport públic. D'aquesta forma, el carrer recupera altres funcions, que no només són la de servir als desplaçaments.



Font: www.copenhageneize.com

Els eixos de treball principals per la seva implantació són:

- ✚ Els carrers pels veïns i les veïnes
- ✚ Fer un canvi en l'habitabilitat de l'espai públic
- ✚ Reduir l'espai ocupat pel trànsit privat
- ✚ Assolir una mobilitat més sostenible
- ✚ Una oportunitat per omplir de natura
- ✚ Promoure la implicació general

» L'extensió de les Superilles a la trama Cerdà

La voluntat del Govern municipal és implantar les Superilles a tota la ciutat, i per fer-ho inclourà dues escales d'intervenció: actuacions a nivell de districte i a nivell de barri. Així, l'Ajuntament de Barcelona es fixa l'objectiu d'iniciar el desplegament de les Superilles a la major part de la trama Cerdà, estenent aquest model al districte de l'Eixample, al districte de Sant Martí i al districte de Gràcia. Aquestes actuacions permetran incidir de manera significativa sobre l'àmbit central de la capital catalana recuperant part del seu espai públic pels ciutadans i guanyant una ciutat per viure-hi amb qualitat de vida. En aquests tres espais es dissenyarà un projecte global per cada àmbit, que es treballarà conjuntament amb el territori.

- ✓ **Eixample**
- ✓ **Sant Martí**
- ✓ **Gràcia (Barri del Camp d'en Grassot)**

També durant aquest mandat s'iniciarà el desplegament de Superilles d'àmbit local als districtes. La selecció de cada àrea i de les actuacions a desenvolupar serà ratificada pel procés de participació de cada zona. Entre els espais on es vol treballar s'hi inclouen:

Àmbits locals ja previstos a l'anterior Programa Superilles 2011-2015.

- ✓ **La Maternitat-Sant Ramón, a les Corts.**
- ✓ **Sants-Hostafrancs, a Sants-Montjuic.**

Nous àmbits locals.

- ✓ **Part del barri de Sant Gervasi, a Sarrià-Sant Gervasi.**
- ✓ **Barri d'Horta, a Horta-Guinardó.**
- ✓ **Barri de Sant Andreu, a Sant Andreu.**
- ✓ **Barri de Prosperitat, a Nou Barris.**

» Urbanisme tàctic

La implantació es durà a terme a diferents velocitats, segons la fase i la complexitat de cada districte. Es preveuen tres tipus d'actuacions segons el grau d'intervenció a l'espai públic:

✓ **Actuacions bàsiques.**

Són actuacions que tenen per objectiu un canvi funcional dels carrers, centrant-se bàsicament en la jerarquització del trànsit per diferents mètodes: senyalitzacions verticals i horitzontals, canvis de sentit de circulació, prohibicions de pas segons tipus de vehicle, racionalització de l'aparcament i regulació de la distribució de mercaderies.

✓ **Actuacions tàctiques.**

Són actuacions de baix pressupost, temporals i reversibles i que permeten veure com funcionaria l'aplicació del model. Aquest tipus d'actuacions inclouen actuar subtilment sobre les calçades i les voreres existents, sense executar grans obres, implantant la transformació a través de mesures de gestió, mobiliari urbà i pintura i incloent la dinamització dels espais.

✓ **Actuacions estructurants.**

Són actuacions de gran consens i estables en el temps. Fan referència a projectes de reurbanització de l'espai que comporten transformacions i processos d'obres.

En aquest primer tram del programa, el Govern municipal vol donar preeminència als canvis bàsics (actuacions sobre la mobilitat) i els canvis tàctics (gestió, mobiliari urbà, pintura, dinamització), prioritzant-los per davant dels canvis estructurants i que comportin processos d'obres.



La primera fase, que es desenvoluparà durant el 2016, implicarà la definició de criteris de disseny, la diagnosi de cada àmbit, la definició del Pla Director i la prioritització de les actuacions. La segona fase comportarà l'inici de les actuacions, que tindran lloc a partir del 2017. A nivell d'inversions, el Programa Superilles inclou un pressupost propi recollit al Pla d'Actuació Municipal i altres partides concretes dels Plans d'Actuació de Districte, així com partides d'altres actuacions que es duguin a terme des d'altres sectors municipals. El Pla d'Inversions Municipal recull una dotació econòmica inicial de 10 ME.

» El 58% dels carrers de Sant Martí pacificats

A l'àmbit de la trama Cerdà que correspon al districte de Sant Martí ja s'ha avançat en la planificació del projecte global i es disposa d'uns estudis previs inicials, elaborats per l'Agència d'Ecologia Urbana, que fixen les bases del debat participatiu.

Els estudis preveuen la implantació de mesures bàsiques de mobilitat, actuacions tàctiques i mesures estructurants, en el marc del model Superilles, i plantegen el següent horitzó a llarg termini.



D'aquesta manera es vol passar del 8,7% de carrers pacificats actuals (10km/h) al 58% dels carrers pacificats. El projecte global de Sant Martí també preveu:

- ✓ Passar del 46,1% de l'espai destinat a vianants al 65,8%.
- ✓ Passar del 95% de la població amb xarxa ciclista a menys de 300 metres del seu habitatge al 100%.
- ✓ Passar de les 174,7ha d'espais verds a les 380,8 ha.
- ✓ Passar del 53% de la població exposada a una qualitat de l'aire admissible al 71%.
- ✓ Passar del 55% de la població exposada a nivells acústics admissibles al 72%.

» **Màxima participació: en diagnosi, propostes i execució**

Per dur a terme la implantació es comptarà amb la participació dels veïns i veïnes, entitats i col·lectius específics del territori; amb entitats de ciutat; i amb experts, per tal d'integrar totes les visions. L'Ajuntament de Barcelona vol oferir la màxima interlocució a la ciutadania en la diagnosi, en les propostes i en l'execució del programa. D'aquesta manera, es tindrà en compte a entitats i veïns per fixar criteris, i dissenyar les Superilles, recollint el seu coneixement i la seva experiència sobre el territori i fent-los partícips del projecte. L'Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat acompanyarà el desplegament de les Superilles donant suport als districtes, tant en el disseny com en l'execució del model.

El Govern Municipal organitzarà jornades i sessions de treball amb entitats de ciutat i territori i experts, grups impulsors, tallers de diagnosi amb el veïnat de cada zona, tallers de propostes amb els veïns, processos participatius específics per definir els detalls dels projectes a desenvolupar i una avaluació conjunta per comprovar la consolidació del projecte a cada territori a través del seguiment d'indicadors.