



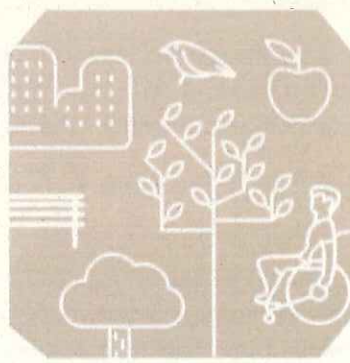
Ajuntament
de Barcelona

Mesura de Govern



OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS

La implantació de les Superilles a Barcelona



Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Maig 2016

PRESENTACIÓ

La mesura de govern que es presenta fa incidència en el canvi de gestió necessari per apropar el funcionament de la ciutat als nous reptes ambientals i a les oportunitats de millora de la qualitat de vida de les persones.

Es tracta d'una mesura de govern que amb l'objectiu final de fer de **Barcelona una ciutat per viure-hi**, aborda moltes de les problemàtiques de la ciutat i aporta solucions integrals i transversals entre molts agents. A aquest efecte, la mesura descriu el model teòric organitzatiu, la justificació, els antecedents, els objectius i la metodologia del programa d'implantació.

Avui els carrers necessiten ser redefinits com a espais públics; com a llocs habitables; com a espais comunitaris; com a territori d'extensió de l'habitatge; com a espai per al joc, per al verd, la història i la vida local dels barris. Repensar la ciutat a partir de noves formes d'agrupació a partir de les illes tradicionals, permet replantejar el rol dels carrers i fomentar, a més, la interacció i l'agrupament social.

Els carrers han de tornar a ser els garants d'aportar vitalitat al conjunt de la trama urbana, de crear oportunitats per a l'establiment del verd i d'afavorir la convivència entre el veïnat de totes les edats i orígens. Cal tornar a omplir de vida els carrers de la ciutat.

La implantació de les Superilles a Barcelona és l'estratègia que s'empra per assolir aquest objectiu.

Les Superilles es converteixen en un nou concepte d'ordre urbà format per un teixit integrat de relacions que posa en valor els barris, els carrers, els edificis i activitats existents; i promou la recuperació de l'espai públic i un sistema de mobilitat sostenible que els connectarà. Així, també es transforma la vida dels ciutadans, apropant-los i promovent relacions socials de proximitat.

Els criteris utilitzats que prevalen són la posada en valor del que ja existeix, de l'espai públic com a bé comú, la protecció dels barris del trànsit de pas, la reducció de la contaminació i els accidents, l'enfortiment dels drets del vianant i la cohesió social. Per altra part, la renaturalització del nou espai públic amb elements vegetals i paviments tous (permeables) és un altre factor important per al disseny urbà d'aquests nous espais. Això permetrà combatre l'excessiva impermeabilització de les ciutats, que té molta repercussió sobre el medi ambient.

El plantejament, que no és del tot nou, ara incorpora i articula diversos projectes de mobilitat i espai públic dins el mateix model de ciutat. La confluència del desenvolupament de propostes com l'impuls del transport públic (metro i tramvia), la xarxa ortogonal d'autobusos, els eixos cívics, etc., i les mesures sobre l'ús de l'espai públic (les terrasses, per exemple), donen la possibilitat d'entendre la ciutat com un conjunt ambientalment articulat que pretén canviar el model imperant, el model que desaprofita l'espai del carrer, afavoreix la mobilitat en cotxe i l'ocupació comercial descontrolada de l'espai públic.

El model de Superilles per la seva naturalesa genèrica, té el seu valor com a model organitzatiu, és a dir, es tracta d'un referent abstracte, flexible i al temps viable. La seva aplicació es nodreix també, de les reflexions teòriques i les experiències més recents que en el seu conjunt ens donen exemples que ens permeten millorar els criteris tècnics d'intervenció.

La implantació de les Superilles, tal com ara s'està desenvolupant, planteja com a referència principal el model integral de ciutat, d'aquesta manera els conceptes es concretaran en actuacions, plans i projectes de forma articulada i distribuïda territorialment, on els instruments i conceptes es van adaptant a les necessitats i propostes dels veïns i veïnes.

En tractar-se d'una reestructuració funcional de la ciutat, i per tant, d'un canvi d'hàbits, és cabdal la participació de la ciutadania i els diferents agents implicats en les diverses fases d'implantació del model, des de la diagnosi, fins al disseny de les propostes i l'execució de les actuacions.

La implantació del model no té perquè comportar grans canvis físics. El Programa planteja millorar la gestió dels usos dels carrers i altres espais públics, i això es pot dur a terme amb actuacions puntuals. Per aquest motiu, les transformacions físiques flexibles, amb poc pressupost, i en alguns casos reversibles (les anomenarem tàctiques), són adequades per tal de visualitzar els canvis fàcil i ràpidament. D'aquesta forma la ciutadania pot experimentar i valorar els efectes de la transformació.

Les actuacions tindran un caràcter transversal i aniran a destinades a millorar l'habitabilitat de l'espai públic, assegurant la sostenibilitat del model de mobilitat, equilibrant la seguretat amb els múltiples usos socials que els espais han d'estimular, i a l'increment del verd urbà i la biodiversitat.

Per tal de poder valorar la bondat del model i les possibles millores a introduir durant la seva implantació, el Programa Superilles contempla un sistema de seguiment i avaluació dels impactes sobre els principals vectors de salut pública i medi ambient de la ciutat.

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ
2. ELS REPTES D'UNA CIUTAT COMPACTA
3. LES SUPERILLES: UN CANVI DE MODEL DE CIUTAT
4. OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS. La implantació del model Superilles a Barcelona
 - 4.1. MARC ESTRATÈGIC
 - 4.2. OBJECTIUS
 - 4.3. DIRECTRIUS GENERALS I CRITERIS TÈCNICS
 - 4.4. METODOLOGIA
 - Àmbits territorials d'actuació
 - Agents implicats
 - Nivells de transformació
 - El procés d'implantació
 - 4.5. IMPLICACIÓ CIUTADANA: PROCÉS PARTICIPATIU SUPERILLES
 - 4.6. CALENDARI I PRESSUPOST
 - 4.7. AVALUACIÓ I MILLORA CONTÍNUA



1. INTRODUCCIÓ



El Programa *Omplim de vida el carrer, la implantació de les Superilles a Barcelona*, neix de la necessitat d'afrontar el doble repte de millorar la qualitat de vida de les persones, fent que la ciutat sigui més habitable i més saludable, i alhora reduir l'impacte de l'activitat humana i garantir la integritat del medi ambient, a curt i llarg termini.

Barcelona és una ciutat densa i compacta, amb tots els beneficis que això comporta pel que fa a la necessitat de desplaçament i a l'eficiència en l'ús dels recursos naturals. Ara bé, al mateix temps, cal estar atents a certs dèficits que cal corregir de manera urgent: els nivells de contaminació de l'aire, el soroll produït pel trànsit, l'accidentalitat viària, la manca de verd, la qualitat dels espais de relació, etc.

La compacitat i barreja d'usos, propicien la vitalitat urbana als carrers de la ciutat. De fet, els carrers dels nostres pobles i ciutats han estat tradicionalment el suport per als desplaçaments, a la vegada que el lloc per excel·lència del joc dels infants, la trobada del veïnat, el passeig, el descans, l'intercanvi econòmic, l'esport, la cultura, la manifestació...



En canvi, al llarg de les darreres dècades, les funcions urbanes relacionades especialment amb la trobada i l'esbarjo han estat sensiblement erosionades o han desaparegut dels nostres carrers, donant lloc quasi exclusivament, a la funció de desplaçament. En aquest context esdevé important recuperar el carrer, i fer que el carrer tingui la funció de disseminar i aportar vitalitat al conjunt de la trama urbana, de crear oportunitats per a l'establiment del verd i d'afavorir la convivència entre el veïnat de totes les edats i orígens.

Malgrat l'esforç fet en les darreres dècades, Barcelona, encara és una ciutat amb escassetat d'espais verds. El verd urbà aporta valors ecològics essencials per a la ciutat, així com valors socioculturals relacionats amb el benestar i la salut, la bellesa, la cultura i la possibilitat de relacions socials.



Cal continuar amb aquest esforç, cal recuperar els carrers i omplir-los de vida, i per aconseguir aquest objectiu no només cal millorar l'habitabilitat de l'espai públic, sinó guanyar-lo per als veïns i veïnes, apostant, entre d'altres, per una mobilitat més sostenible i segura, i per una reducció del vehicle privat.

L'alta presència del vehicle privat als carrers de Barcelona és un dels problemes que cal abordar. Malgrat que només representi el 25% dels desplaçaments realitzats pels barcelonins, la mobilitat en cotxe i moto, ocupa amb la seva circulació i aparcament, entre el 50% i el 70% de l'espai de molts carrers.

Recuperar l'espai públic doncs, passa per replantejar-se la mobilitat a la ciutat. L'organització de la ciutat en Superilles, integrant els sistemes preexistents i superposant les diferents xarxes, obre la porta a millorar la qualitat de vida dels seus ciutadans.

Experiències anteriors

Es podria dir que la primera planificació de la ciutat a gran escala és el Pla Cerdà. Cerdà planifica una quadrícula contínua d'illes de 113,3 m per 113,3 m², des del Besòs fins a Montjuïc, amb carrers de 20, 30 i 60 m d'amplada. Cerdà, ja apuntava en aquella quadrícula, una agrupació més gran que una illa, de forma que sumava i ampliava espais verds de cada illa.

La quadrícula, aparentment isòtropa, ha estat prou flexible com per adaptar-se a la preexistències, i prou oberta com per permetre diverses reinterpretacions, en funció de la visió política i les necessitats canviants de la societat, tal com s'ha demostrat al llarg del temps, convertint-se en un cas d'èxit que ha esdevingut referent internacional.

Més endavant, la ciutat ha estat reinterpretada i planificada diverses vegades i sota diverses visions, com ara seria el Pla Comarcal del 1953, que enfortia els camins preexistents i per tant, decantava la balança cap el model radial del Pla Jaussely. Aquest va servir de base per la redacció del Pla General Metropolità, aprovat l'any 1977, que és l'actual marc de planejament que tenim avui en dia.

Reinterpretar la ciutat sota els reptes que planteja la societat actual passa, entre d'altres, per reflexionar sobre l'espai públic i la mobilitat.

El model d'organització de la ciutat a través de un ordre viari basat en l'agrupació d'illes no és un model nou. Aquesta estratègia que té com funció domesticar el pas del cotxe, per els carrers interns dels barris i diverses zones de la ciutat, té molts referents en la cultura urbanística. Són clars exemples, les propostes d'unitats veïnals, les àrees ambientals del l'enginyer anglès Colin Buchanan, las nomenades Woonerf holandeses, i fins i tot les propostes dels sectors de l'urbanisme modern del GATPAC per a Barcelona, entre altres.

A Barcelona, des dels anys 80, en base el Pla de vies de l'any 1986, es van realitzant nombroses experiències per guanyar espai per als vianants. Les actuacions dirigides a convertir el casc antic de la ciutat en una zona exclusiva per a vianants, van ser les primeres actuacions dutes a terme amb aquest finalitat.

Aquelles primeres reurbanitzacions de Portal de l'Àngel i la plaça de la Catedral no van estar exemptes de polèmica, sobretot per part del teixit comercial que temia una reducció de les ventes. Ara bé, una vegada superades les pors inicials, el model es va estendre amb diverses actuacions per treure el trànsit privat de la major part del barri gòtic.

Aquest model s'ha anat repetint a gairebé tots els antics nuclis de les viles que es van annexonar als sXIX i XX a la ciutat, a través de reurbanitzacions amb l'objectiu de treure el trànsit privat de teixits amb característiques similars: carrers estrets i amb molta densitat d'activitats.

El Pla de Mobilitat de la Vila de Gràcia, l'any 2003, va ser l'eina que va propiciar la primera Superilla implantada com a tal a Barcelona. En aquest cas, es van 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, canviar els sentits de circulació i col·locar impediments físics als accessos per tal d'alliberar-los del trànsit privat.



175 cotxes = 2 busos = 1 tramvia = 200 persones

Font PTP (Plataforma per a la Promoció del Transport Públic)

Arran d'aquestes primeres actuacions s'inicià el debat sobre si l'especialització dels carrers a tota la ciutat podia comportar un funcionament més eficient o si, contràriament, era desitjable seguir amb el model de xarxa isòtropa, és a dir, amb trànsit de pas per tots els carrers. La realitat mostra que no tots els carrers són iguals i que canvien les condicions físiques de partida, la continuïtat, la connectivitat, l'amplada o les funcions presents. Fins i tot a l'Eixample els carrers són diferents entre ells, atès que no tots tenen el mateix grau de connectivitat ni el mateix caràcter.

Finalment, amb actuacions com la implantació de les zones 30 i la nova xarxa ortogonal d'autobusos, i comprovada la seva bondat, el debat s'ha decantant cap a la jerarquització viària, i amb aquesta filosofia, l'any 2015 s'aprova el Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat, que organitza la mobilitat de la ciutat en Superilles.

Ara és el moment de passar a l'acció, i basant-se en aquest principi, l'Ajuntament de Barcelona impulsa el programa *Omplim de vida el carrer*, que té com a missió la implantació del model Superilles a tota la ciutat, des del punt de vista de millorar l'habitabilitat de l'espai públic, i posant en el centre de la planificació el vianant i la mobilitat sostenible.

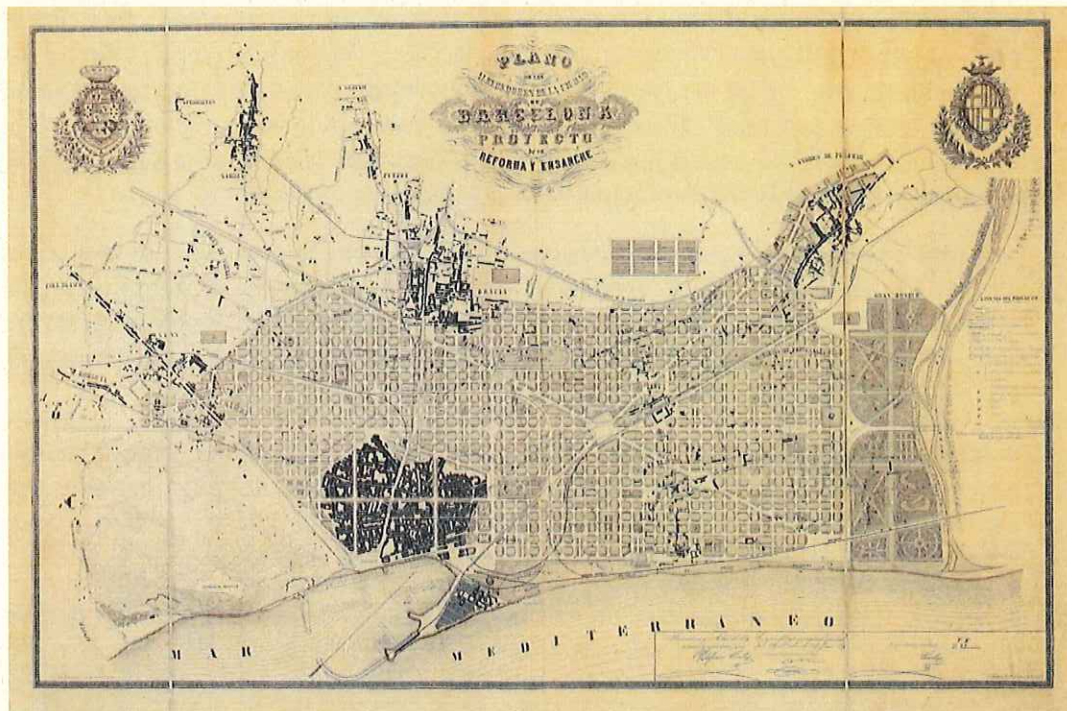


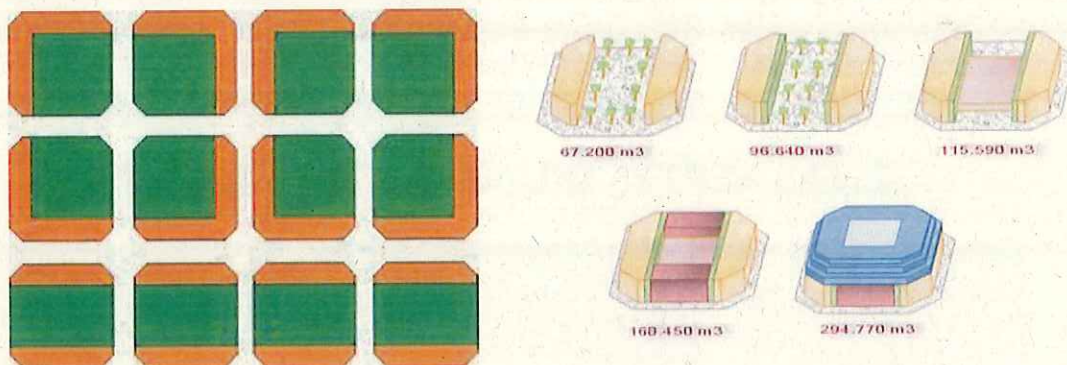
2. ELS REPTES D'UNA CIUTAT COMPACTA



Per entendre el per què de la proposta d'implantació del model Superilles a la nostra ciutat, cal descriure els factors que fan necessari un canvi funcional del nostre entorn: el canvi climàtic, l'alta densitat, l'escassetat de zones verdes, l'alt nivell de contaminació de l'aire i acústica, l'accidentabilitat viària, la tendència a la individualització i al sedentarisme dels infants, adolescents i joves, i la manca d'autonomia personal i aïllament social dels grans, tots són aspectes on hi ha oportunitats de millora de la qualitat de vida de les persones actuant sobre l'espai públic.

Barcelona és una de les ciutats amb més densitat de població d'Europa i, en l'últim segle, com la majoria de les ciutats europees, ha anat creixent de forma continuada. Ara bé, ateses les característiques morfològiques del territori no ha pogut créixer en extensió i s'ha anat densificant, convertint-se en una ciutat compacta amb escassetat d'espais lliures.





La forma urbana de Barcelona està molt marcada pel Pla Cerdà, que ocupa la part central de la ciutat actual. **Ildefons Cerdà**, basant-se en conceptes higienistes pioners del segle XIX, va dibuixar una Barcelona que s'estenia pel territori en base a una malla ortogonal de carrers que servien illes d'usos mixtes. Cerdà, però, preveia grans espais públics que no van arribar a realitzar-se, i unes illes molt menys denses i amb espais lliures de caire domèstic que poc tenien a veure amb les illes de l'Eixample que avui coneixem.

La flexibilitat de la malla projectada per Cerdà ha permès anar absorbint l'augment de població i el conseqüent augment de trànsit, així com els diferents requeriments d'ús que han anat variant segons el moment. Així, la ciutat ha esdevingut un exemple de ciutat compacta i d'usos mixtes, estructurada sobre una trama d'espais públics clarament innovadora en el seu moment de meitats del S XIX, ja que encara ara, fa possible que sigui el suport bàsic i funcional per afrontar aquest canvi de model amb la implantació de les Superilles.

Un canvi de model que afronta els reptes ambientals, socials i econòmics de l'actualitat, quasi dos segles més tard que el Pla Cerdà. Uns pilars bàsics de l'Urbanisme actual, que han de ser el fonament del nou model del Pla Director Metropolità de Barcelona, en procés d'elaboració, acabant amb la concreció del nou Pla urbanístic metropolità de Barcelona, que és el que finalment ha d'integrar aquest nou model amb la concreció dels instruments de la planificació urbanística, i superar finalment l'actual PGM-76, clarament caducat.

La ciutat compacta té nombrosos avantatges socials i ambientals indiscutibles: proximitat, mínima ocupació del territori, economies d'escala en els serveis, el transport públic i les relacions entre activitats, menor despesa energètica etc. Però la compacitat ha de tenir un límit i cal saber trobar el punt òptim pel que fa a la qualitat de vida dels ciutadans i a la qualitat de l'espai públic de la ciutat.

Barcelona és una ciutat amb escassetat d'espais verds en el seu àmbit urbà. Comptem amb gairebé 7m² d'espai verd per habitant, sense tenir en compte Collserola. En alguns districtes s'està molt per sota dels estàndards: 1,85 m² a l'Eixample o 3,15 m² a Gràcia ¹, per tant, aconseguir més espai verd urbà, ha de ser uns dels objectius prioritaris.

Malgrat la tendència a la millora, **els mesuraments de la qualitat de l'aire dels darrers anys mostren nivells massa alts de contaminació** a la ciutat de Barcelona i els seus municipis limítrofs, superant en algunes ocasions els líndars màxims fixats per la legislació vigent i per l'Organització Mundial de la Salut. S'estima que només la contaminació per PM10 causa unes 3.500 morts prematures cada any a l'àrea metropolitana i comporta una reducció de

¹ Ajuntament de Barcelona. *Pla del Verd i la Biodiversitat de Barcelona 2020*. Abril de 2013

l'esperança de vida al conjunt de la societat². Així mateix, recents estudis han evidenciat importants efectes negatius de la contaminació de l'aire de Barcelona en la connectivitat cerebral d'infants en edat escolar³.

Els índex de soroll ambiental són un dels indicadors que es relacionen directament amb la qualitat de vida de les persones. A Barcelona, com a la majoria de les ciutats, les principals fonts de soroll de la ciutat són el trànsit durant el dia i les activitats al voltant de l'oci nocturn. Durant el dia, el 40,25% de la població està exposada a nivells superiors a 65 dBA. Tant la OMS com la Unió Europea estableix com a valor límit els 65 dBA a l'exterior durant el dia⁴.

S'ha observat, per d'altres investigacions, que l'exposició a un soroll crònic augmenta la pressió arterial, dificulta l'aprenentatge de la lectura i repercuteix en la capacitat de concentració i la comunicació oral. Per tant, més enllà de les molèsties, el soroll del trànsit és un problema de salut pública important i un factor de risc de malalties respiratòries i cardíques amb especial incidència en la infància⁵.

Respecte la seguretat viària l'any 2015 s'han produït, 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% les morts en l'horitzó temporal 2012-2018⁶.

En relació al sedentarisme, cal apuntar que prop d'1 de cada 5 infants i adolescents presenta obesitat o risc de sobrepès a Barcelona i que aquest és un problema molt desigual dins la ciutat: el percentatge entre els infants que viuen als barris amb rendes més baixes duplica al dels de rendes més altes (31,4% i 15,6% respectivament)⁷.

Hi ha dos aspectes característics de l'estil de vida actual que influeixen decisivament en l'aparició del sobrepès i l'obesitat: l'alimentació desequilibrada i l'activitat física escassa. En relació a aquest segon aspecte, i en opinió de diversos pediatres, allò que necessiten els infants és descarregar energies, amb total llibertat de moviment, tal i com succeeix amb el joc al carrer. Molts professionals opinen que si els infants anessin cada dia a peu o en bici a l'escola ja es resoldria significativament el problema del sedentarisme infantil. Si, a més, es complementés aquest bon hàbit amb el joc i exercici físic al carrer, l'obesitat i sobrepès associats al sedentarisme es reduirien significativament.

Per últim, també es poden esmentar altres problemàtiques urbanes que, si bé encara no estan recollides normativament, resulta necessari que siguin afrontades. Seria el cas de la **promoció de l'autonomia de les persones**, especialment d'infants i gent gran, atesa la por que genera el trànsit; el **foment de relacions intergeneracionals** mitjançant espais públics adequats de trobada i de lleure, la **potenciació dels vincles afectius** de les persones amb el seu entorn; l'**increment de la seguretat ciutadana** a través de l'augment de la vitalitat dels carrers; etc.

A més dels aspectes socials i de salut pública exposats, la sostenibilitat de la ciutat a llarg termini ens obliga a **reduir el consum energètic i les emissions d'efecte hivernacle** causants del canvi climàtic, -qüestions on la mobilitat hi té una incidència directa amb un pes molt significatiu.

² CREAL (Centre de recerca d'epidemiologia ambiental) (2007): *Els beneficis per a la salut pública de la reducció de la contaminació atmosfèrica a l'àrea metropolitana de Barcelona*.

³ Pujol J, Martínez-Vilavella G, Macia D, Fenoll R, Alvarez-Pedrerol M, Rivas I, Forn J, Blanco-Hinojo L, Capellades J, Querol X, Deus J, Sunyer J. *Traffic pollution exposure is associated with altered brain connectivity in school children*. NeuroImage 2016;129:175-184.

⁴ Ajuntament de Barcelona (2013): *Barcelona, ciutat compromesa amb el medi ambient*.

⁵ Tobías A, Recio A, Díaz J. *Does traffic noise influence respiratory mortality?* European Journal Respiratory. 2014b. DOI: 10.1183/09031936.00176213

⁶ Agència de Salut Pública de Barcelona (2014). *La salut a Barcelona 2014*

⁷ Institut Infància (2015) *Baròmetre de la infància i les famílies de Barcelona* (2014)

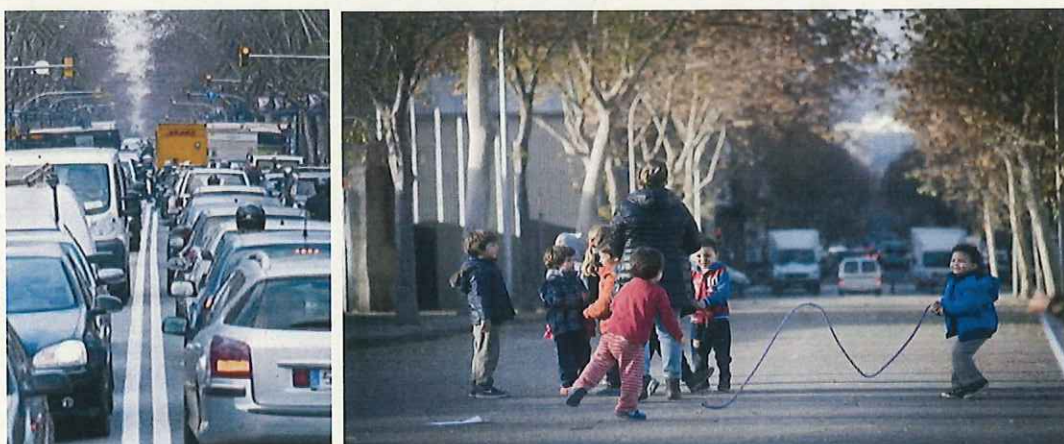
Tots aquests indicadors, dibuixen un escenari al límit, on cal actuar. Barcelona, és una ciutat amb moltes potencialitats ja que es parteix d'una estructura racional que pot admetre diferents i noves interpretacions. El Programa Superilles pot millorar la majoria d'aquests indicadors, definint un nou horitzó cap a una ciutat més sana, igualitària, sostenible i verda.



3. LES SUPERILLES: UN CANVI DE MODEL DE CIUTAT



El model Superilles és una forma d'organitzar la ciutat que es basa en invertir la distribució de l'espai públic entre els vehicles i les persones, prioritzant el ciutadà, per tal de millorar les condicions ambientals i la qualitat de vida de les persones.



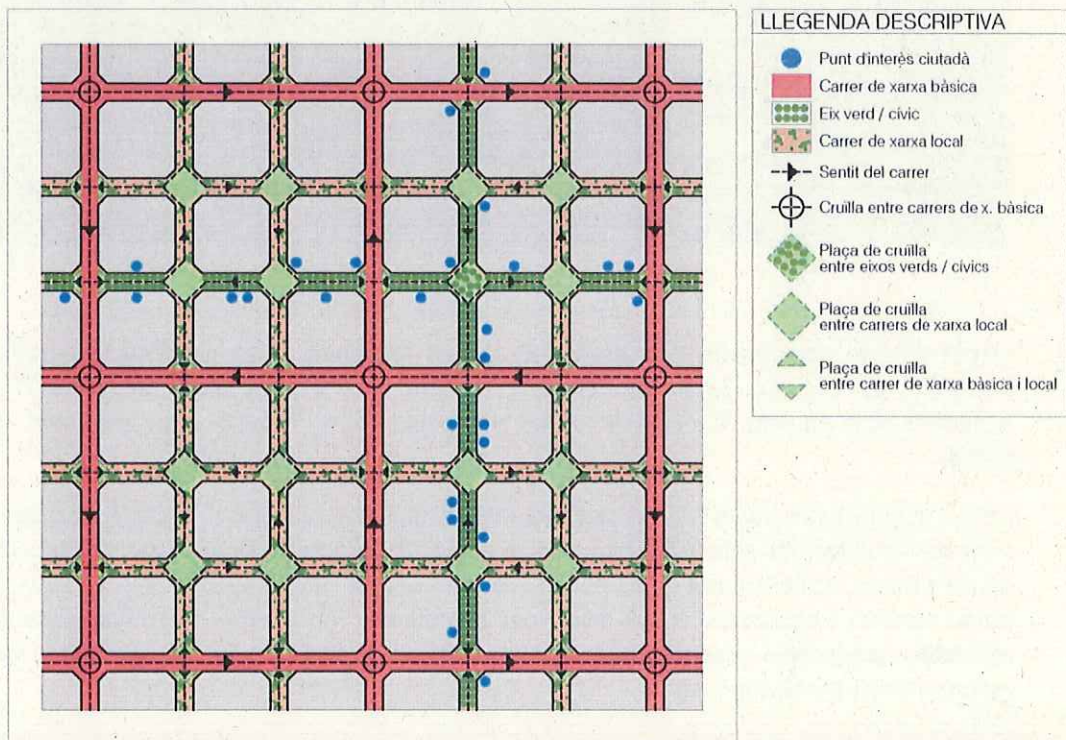
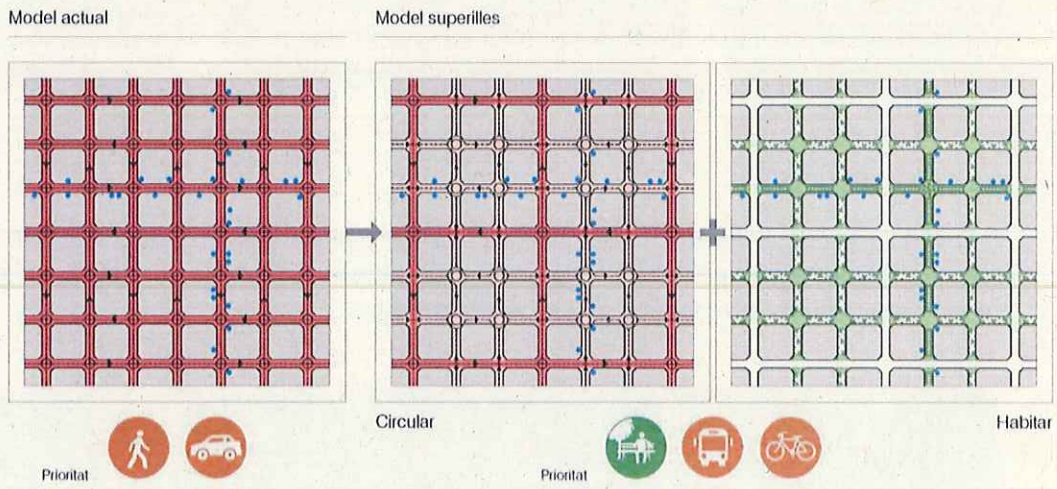
Es pot dir que actualment, la majoria dels carrers responen a una planificació basada en la necessitat de circular, de transportar les persones i béns d'un lloc a un altre. El Model Superilles posa en valor la necessitat d'habitar l'espai públic, i planifica la ciutat sota aquesta mirada.

Per tal d'aconseguir aquests objectius es parteix d'una diversificació dels carrers en quant a la seva habitabilitat, els seus usos i en relació a la seva capacitat connectora. Les Superilles es difonen entre tot l'entramat de relacions urbanes com un "drap escocès". Els espais verds, els punts tractors i equipaments, els eixos per a vianants, els carrers i les diferents xarxes de mobilitat, conformen sistemes que se superposen i entreteixeixen els districtes, barris o unitats veïnals (habitatge).

Cada sistema i xarxa té el seu valor propi, i beneficia en el seu radi d'influència a tots, (no hi ha carrers tipus A ni carrers tipus B). La integració de tots els sistemes i xarxes, conforma un teixit urbà on la qualitat urbana s'estén i difon més o menys homogeniament.

No es tracta de delimitar diferents unitats, el veïnatge és una noció social canviant, que depèn de molts factors, i és difícil de delimitar en àmbits concrets. No es tracta d'entendre la Superilla com una cèl·lula aïllada, delimitada per eixos viaris en el seu perímetre. Es tracta d'una diversificació dels carrers, que es basa en reconèixer i potenciar les característiques prèvies d'aquests i sumar-hi les diferents xarxes. Hi ha eixos importants per la seva continuïtat, per la seva funcionalitat, jerarquia espacial (secció), capacitat d'unir llocs o edificis, o per la seva pròpia història, que defineixen uns sistemes urbans que engloben i relacionen llocs i activitats.

Alguns carrers tenen les funcions de canalitzar el trànsit de pas, altres esdevenen eixos cívics i verds que connecten espais verds, barris i punts d'interès, i altres queden alliberats per a altres funcions ciutadanes, lligades a l'habitar i a la vida de barri.



En tots els eixos és clau millorar l'habitabilitat de l'espai públic, introduir el verd i posar en el centre de la planificació el vianant i la mobilitat sostenible.

D'aquesta manera s'obre la possibilitat a que tinguin lloc altres usos a l'espai públic: com l'exercici del dret al joc i al lleure dels infants i adolescents, les pràctiques esportives, culturals o d'intercanvi econòmic, d'expressió i manifestació, i el carrer esdevé l'espai de trobada entre les diferents generacions de persones i de col·lectius.

L'objectiu del model és que les persones recuperin la condició de ciutadà, que avui dia queda relegada a la funció de vianant, i afavorir que els veïns i veïnes es re-apropriïn de l'espai públic, millorant-ne l'habitabilitat i la presència de verd al carrer.

Per tal que les dues funcions bàsiques esmentades; circular i habitar s'equilibrin, la implantació del **Model Superilles ha d'anar acompanyat necessàriament d'una reducció del 21% del trànsit amb vehicle privat a la ciutat**, en favor d'un canvi modal cap a mitjans de transport més sostenibles. És en aquest sentit que potenciar les xarxes, tant de transport públic, carrils bici i vianants, permet assolir un bon grau d'accessibilitat a tota la ciutat.

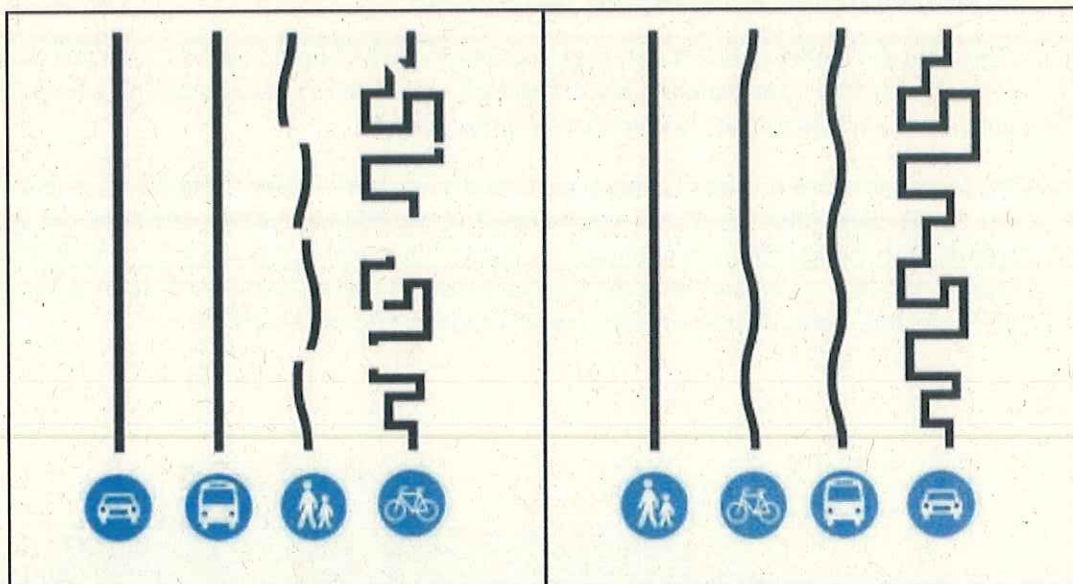


Font Pla de Mobilitat urbana. Plànol de xarxa viària bàsica (trànsit de pas)

El Pla de Mobilitat Urbana, aprovat el 2015, detalla les actuacions que s'hauran de portar a terme per arribar a aquesta reducció del trànsit privat i fa una primera organització dels carrers en funció de les diferents xarxes de mobilitat, que cal creuar amb els diferents sistemes existents.

La suma de totes les xarxes aplicades a la ciutat de Barcelona, tenint en compte els eixos històrics, els eixos cívics, els corredors verds, i els diferents teixits de la ciutat, donarà el dibuix de les Superilles a la ciutat.

Així doncs, aquest model capgira la forma com s'han organitzat la major part de les ciutats durant la segona meitat del segle XX: en aquestes, els carrers s'han dissenyat amb criteris que prioritzen el trànsit privat, buscant la màxima fluïdesa i capacitat del trànsit motoritzat atorgant els itineraris més curts i rectilinis al cotxe, ocupant la part central del carrer i garantint la continuïtat en els encreuaments. La nova proposta, en canvi, comporta una prioritització de l'ús per part de les persones en la majoria de carrers, relegant al cotxe al paper que li correspon com a mitjà de transport individual per darrera del transport públic.



Font: www.copenhagenize.com

Aquest nou model ha de ser un dels fonaments a integrar en l'oportunitat actual que tenim amb el nou Pla Director Urbanístic Metropolità de Barcelona, en curs d'elaboració, i la seva concreció detallada en la planificació urbanística de tots els sòls urbans de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La llei actual i vigent de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (2010) i l'elaboració en procés de la nova Llei de Territori de Catalunya, són instruments que ens poden acompanyar d'una manera decisiva en aquest canvi de model que proposem, on la prioritat de la planificació urbanística s'ha de fonamentar en millorar i reciclar els nostres sòls urbans consolidats.

Barcelona, capital i nucli central de l'àmbit metropolità, ha de liderar l'Urbanisme del segle XXI, en el marc de la sostenibilitat urbana integral, a partir de renovar, millorar, reciclar la ciutat consolidada, com a paradigma estratègic ambiental. El model de les super-illes afronta decisivament aquest repte ambiental, fonamentat amb una nova mobilitat urbana, una nova estructura de serveis urbans, i un creixement notori dels espais verds a la ciutat. Tota aquesta estructura bàsica, ha d'anar acompanyada amb una planificació dels usos a la ciutat, coherent amb el projecte de les super-illes, i per davant de tot, l'habitatge com a pilar d'aquesta activitat bàsica de viure en un barri, integrant la millora de qualitat de vida dels veïns i veïnes com objectiu prioritari.

La planificació urbanística de les grans ciutats com Barcelona, tenen el seu punt de partença en un pla urbanístic en un moment determinat, i el seu desenvolupament, aplicació i consolidació d'una realitat, pot tardar anys, decennis i segles, tal com s'està vivint en l'actualitat, on encara ara, s'estan obrint noves alineacions de la trama Cerdà, dibuixades quasi dos segles enrere. L'estratègia d'integrar aquest nou model que presentem, al nou planejament metropolità que ara s'inicia, és tan senzill i clar, com utilitzar els actuals instruments urbanístics per qualificar noves zones verdes en cruïlles interiors de les super-illes,

com a referent i repte d'anar consolidant al llarg dels anys, aquest nou model urbà. Un model que té el suport de la mateixa trama Cerdà, extrapolable als nous barris posteriors de la Barcelona dels anys 50, i que per tant, podrem arribar a projectar en aquesta primera meitat del segle XXI, el planejament innovador i revolucionari que substituirà definitivament, l'actual PGM-76.



4. OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS



Amb l'objectiu de passar a l'acció i implantar el model Superilles a tota la ciutat, el consistori posa en marxa el programa *Omplim de vida els carrers*. *La implantació del model Superilles a Barcelona*.

Es tracta d'un programa d'impuls, que defineix els objectius, la metodologia i l'eina d'avaluació que s'emprarà per a dur a terme les primeres actuacions, però no s'ha de perdre de vista, que s'està proposant un nou model de ciutat, i que, com a tal, tots els plans i projectes municipals, han de sumar en la mateixa direcció, per a assolir l'objectiu final, que és recuperar el carrer per a omplir-lo de vida.

L'any 2003 es va implantar la primera Superilla a la Vila de Gràcia i des de llavors s'ha perfeccionat la teoria sobre els avantatges que impliquen reorganitzar la ciutat, però s'ha avançat poc en la seva implantació.

El Programa *Omplim de vida els carrers*. *La implantació del model Superilles a Barcelona*, recull la feina feta a quatre àmbits de la ciutat sota el Programa Superilles 2012 - 2015, prioritza les actuacions allà on és més significatiu, és a dir la trama Cerdà, i obre el procés a diferents àmbits territorials, de la mà dels districtes.

Aquestes primeres actuacions es volen dur a terme sota dos grans eixos de treball: empoderament ciutadà i urbanisme tàctic.

S'ha dissenyat un procés de participació que des del teixit social ha d'anar acompanyant tot el desplegament de les mesures a implantar, cercant en tot moment la implicació i coresponsabilitat dels teixits socials existents a cada zona.

Tot això, sense plantejar d'entrada grans canvis físics. En les primeres actuacions, s'aposta per transformacions físiques flexibles, amb poc pressupost, i en alguns casos, reversibles, urbanisme tàctic. D'aquesta forma la ciutadania pot guanyar el carrer de forma ràpida i comprovar en pròpia pell la bondat del model.

4.1. MARC ESTRATÈGIC

El Programa *Omplim de vida els carrers. La implantació del model Superilles a Barcelona* basa principalment les seves directrius i criteris en diferents plans i compromisos sectorials municipals (Barcelona pel Clima, Pla de mobilitat Urbana, Pla del Verd i la Biodiversitat, etc.) i en l'anterior Programa Superilles 2011-15, creant sinergies, coordinant-los transversalment entre ells i donant-los visió de canvi global per tal de desenvolupar les línies estratègiques marcades en aquesta legislatura.

El Compromís de Barcelona pel Clima



El Compromís de Barcelona pel Clima recull les prioritats, els reptes i els projectes seleccionats per més de 800 entitats ciutadanes i l'Ajuntament per a lluitar contra els efectes del canvi climàtic, que es concreten en un full de ruta per a realitzar en els dos propers anys.

El Compromís pel Clima emplaça els diferents col·lectius econòmics i socials, administracions, empreses, agents i entitats socials i ciutadania per a que, cadascú en la mesura de les seves possibilitats, promoguin, impulsin i liderin actuacions que afavoreixin la mitigació del canvi climàtic i l'adaptació de la nostra ciutat per prevenir-ne els impactes.

El Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018

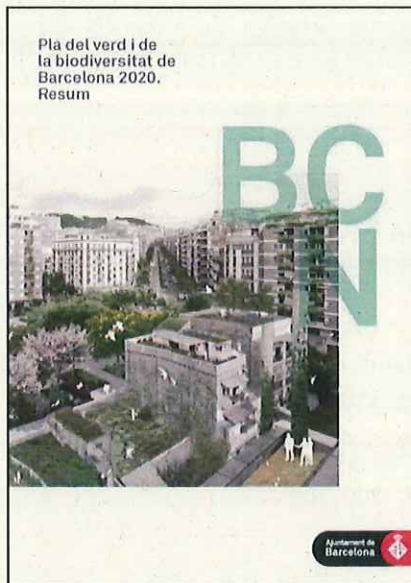


Tal com ja s'ha explicat, el Pla de Mobilitat Urbana treballa diferents línies d'actuacions per confluïr en l'organització de la trama urbana en Superilles.

Per a tal efecte es considera la xarxa de vianants, el desplegament de la xarxa de carrils bici, la implantació de la nova xarxa ortogonal d'autobusos i millores en el transport públic, així com la jerarquització i la millora de la gestió de la xarxa viària per a vehicles privats.

La suma de la definició de les xarxes (més les línies d'actuació dirigides al foment dels vehicles d'alta ocupació, la regulació de l'aparcament en calçada, la millora en la distribució urbana de mercaderies, etc.) tenen l'objectiu final d'aconseguir un transvasament de la mobilitat en vehicle privat cap a altres modes de transport més sostenibles, i **reduir la mobilitat en cotxe i moto un 21%.**

El Pla del Verd i de la Biodiversitat de Barcelona 2020



El Pla del verd i de la biodiversitat de Barcelona és l'instrument estratègic que defineix els reptes, els objectius i els compromisos del govern municipal en relació a la conservació del verd i de la biodiversitat i en relació a com la població els coneix, en gaudeix i en té cura. El Pla planifica a llarg termini les actuacions per aconseguir una infraestructura ecològica.

Els objectius d'aquest Pla són: Conservar i millorar el patrimoni natural de la ciutat i evitar la pèrdua d'espècies i hàbitats, assolir la màxima dotació de superfície verda i la seva connectivitat, obtenir els màxims serveis ambientals i socials del verd i la biodiversitat, avançar en el valor que la societat assigna al verd i a la biodiversitat, i fer la ciutat més resilient davant dels reptes emergents, com el canvi climàtic.

El Programa Superilles 2012 – 2015



En paral·lel a la redacció del PMU es va iniciar una primera fase del Programa Superilles 2012-2015 a quatre àmbits pilots de la ciutat. Aquests quatre àmbits van ser La Maternitat i Sant Ramon, a Les Corts; Sants-Hostrafrancs, a sants-Montjuïc; Diagonal-Poblenou a Sant Martí i l'Esquerra de l'Eixample, a l'Eixample.

Es va dur a terme la primera part del programa que va consistir en varies sessions de participació ciutadana a on s'analitzaven les diagnosis de la zona i s'establia el full de ruta de les accions que, després d'una valoració tècnica, s'havien d'executar per aconseguir el canvi. A l'àmbit de Superilles de Les Corts es van executar algunes d'aquestes actuacions. La present mesura de govern és precisament una continuació i evolució d'aquell programa iniciat en el mandat anterior, tot considerant que el seu desplegament i les necessitats són avui encara més vigents.

Línies estratègiques del PAM (Pla d'Actuació Municipal)

El Programa d'Actuació Municipal 2016-2019, actualment en procés d'elaboració, contempla l'impuls de les Superilles en l'eix 3 *Una Barcelona més humana i en transició ecològica*, i expressa la necessitat de "crear noves Superilles a diversos àmbits de la ciutat, amb l'objectiu de repensar i redefinir l'espai públic per a la vida quotidiana, amb més espais de gaudi per a infants i gent gran, una mobilitat més sostenible, amb els veïns com a protagonistes, i com a oportunitat per fomentar el verd i la biodiversitat".

4.2. OBJECTIUS ESTRATÈGICS DEL PROGRAMA

Els objectius estratègics que caracteritzen el Programa *Omplim de vida els carrers*. La implantació del model *Superilles a Barcelona* es resumeixen en els següents quatre punts, amb les seves corresponents mesures d'aplicació:



Fomentar els usos a l'espai públic com el joc dels infants, trobada, passeig, descans, etc, tot recuperant els carrers per a les persones. Les actuacions s'han de centrar :

- Incrementar l'espai pacificat amb prioritat per als vianants
- Promocionar els nous usos a l'espai públic que fomentin la connexió entre els principals elements tractors
- Millorar les variables d'habitabilitat (atracció i confort).



Avançar vers una mobilitat més sostenible

Un model de mobilitat sostenible és un model saludable i baix en carboni, que té com a prioritat la qualitat de vida urbana i el benestar col·lectiu, així com crear un espai públic confortable que afavoreixi la convivència ciutadana.

El trànsit de vehicles a motor és, des de fa anys, la principal font de contaminació a la ciutat, en especial de contaminants com els òxids de nitrogen i les partícules sòlides, a més de la principal font de soroll.

Així doncs, les principals línies d'actuació en les que es vol seguir actuant per millorar la qualitat ambiental de Barcelona i complir els objectius que marca la normativa europea són:

- Facilitar el transvasament cap als modes de transport més eficients
- Reduir l'ús del vehicle, introduir noves tecnologies de gestió de la mobilitat
- Impulsar les energies alternatives en els vehicles



Augmentar i millorar el verd urbà i la biodiversitat

Incrementar la infraestructura verda a l'espai públic per garantir la presència de verd i biodiversitat i la seva aportació de serveis ambientals i socials.

- Millorar les condicions de la vegetació als carrers per crear microhàbitats favorables a l'avifauna i altres espècies
- Assegurar la presència de tots els estrats de vegetació (arbres, arbustos, enfiladisses i entapissants)

- Permeabilitzar el sòl per garantir una aportació d'aigua per a la vegetació a l'espai públic
- Promoure nous espais verds de gestió comunitària i la participació de la ciutadania en el manteniment del verd



Promoure la participació i la coresponsabilitat de la ciutadania

Treballar conjuntament amb la ciutadania el disseny, l'execució i l'avaluació del Programa Superilles.

- Afavorir la màxima obertura del procés i vetllar per incloure la veu de col·lectius específics implicats.
- Combinar la mirada de ciutat amb la mirada de territori i treballar participadament en les dues escales.



4.3. DIRECTRIUS GENERALS I CRITERIS TÈCNICS

Les **directrius generals** que guiaran la implantació del Programa *Omplim de vida els carrers*. La implantació del model *Superilles a Barcelona* són:

- Màxima **participació** en les diagnosi, en les propostes i en l'execució.
- Prioritat dels canvis funcionals sobre els canvis físics. **Urbanisme tàctic**
- Desplegament a tota la ciutat, prioritzant la **trama Cerdà** (Eixample, Gràcia i Sant Martí)
- Màxima **transversalitat** temàtica. Integrar totes les visions.
- Implantació a **diferents velocitats**: flexibilitat segons la fase i complexitat del programa de cada àmbit a cada districte.
- **Dues escales d'intervenció**: actuacions amb impacte a tota la ciutat i actuacions amb impacte local.
- **Establiment d'indicadors** mesurables per comprovar l'evolució del canvi.
- Inici d'un **procés continu de millora** de l'espai públic. El Programa no és un fet aïllat sinó el començament d'un procés de transformació.

S'establiran **criteris tècnics** que incidiran en els eixos d'actuació que configuren el caràcter de l'espai públic : l'habitabilitat, el verd i biodiversitat i la mobilitat.

- Quan parlem de l'**habitabilitat** d'un espai públic, estem incidint en la capacitat d'acollir vida d'un determinat carrer o plaça. Criteris tècnics i paràmetres de distribució, usos, mobiliari, etc



- Quan parlem de **verd urbà i biodiversitat** estem incidint directament en el confort ambiental i físic de l'espai públic. Criteris Tècnics i paràmetres de tipologia, espècies, etc.



- Quan parlem de la **mobilitat** estem incidint en la millora de les funcionalitats en quan als desplaçaments que es produeixen a la ciutat: a peu, itineraris ciclistes, accessibilitat en transport públic, distribució urbana de mercaderies i estacionaments, que implícitament comporten una millora ambiental i de qualitat de vida. Així doncs, es definiran criteris tècnics i paràmetres pels diferents modes de transport, convivències i prioritats.



4.4. METODOLOGIA

La metodologia proposada per al desenvolupament de la implantació del Programa *Omplim de vida els carrers. La implantació del model Superilles a Barcelona* contempla quatre apartats que concreten el pas dels objectius estratègics generals a la aplicació real al territori de la ciutat i que responen a les preguntes següents:

- On s'implantarà?
- Qui acompanyarà el procés?
- Quin caràcter tindran les actuacions?
- Com serà el procés de definició de les actuacions?

ON S'IMPLANTARÀ?

Definició dels àmbits territorials d'actuació

La ciutat de Barcelona vol impulsar l'extensió del model de gestió per Superilles a tota la ciutat, no obstant això, cal començar a implantar mesures per àmbits concrets, de forma que les primeres actuacions serveixin d'exemple, dissipin dubtes i tinguin un efecte crida respecte àmbits veïns.

Els **àmbits territorials d'actuació** són àrees de diferents dimensions que abracen zones de característiques formals i/o funcionals comunes i en els quals es poden instaurar 1 o varies Superilles en relació als vials bàsics que les travessin.

Es defineixen tres tipus d'àmbits territorials d'implantació:

1. **Trama Cerdà**, que comprèn la totalitat de l'Eixample, part de Sant Martí, i el barri del Camp del Grassot a Gràcia.

Es prioritzaran les actuacions a la trama Cerdà, és a dir, allà on és més significatiu. Es durà a terme la planificació dels sistemes i xarxes de mobilitat en tota la trama, i es definiran àmbits acotats per on començar a implantar les primeres actuacions.

La centralitat i singularitat de la trama Cerdà, fan que sigui impossible la implantació del Programa, ni que sigui en part, sense una planificació global de tota la trama.

2. **Àmbits ja iniciats** al Programa Superilles 2012 – 2015, que serien els àmbits de La Maternitat Sant Ramon a Les Corts, i Sants – Hostafranchs, a Sants.

En aquests dos casos, es reprenen les propostes recollides en els processos de participació, s'estudiarà la seva viabilitat, es prioritzaran i s'executaran part de les propostes, en funció de la disponibilitat pressupostària.

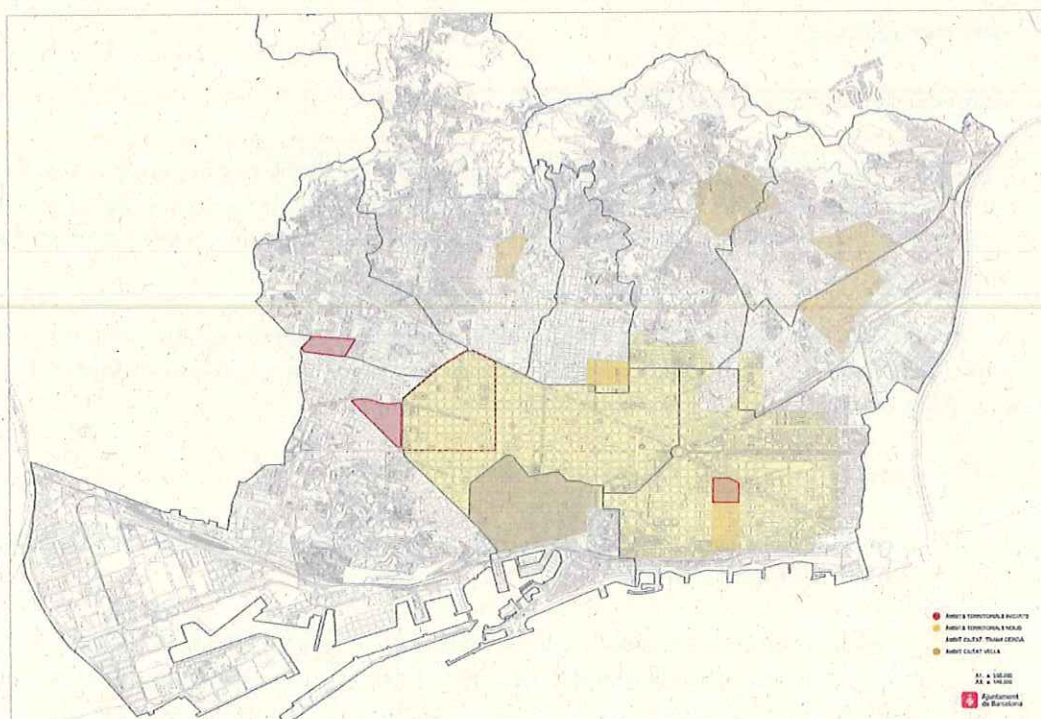
3. **Nous àmbits territorials.**

De la mà dels districtes, s'han seleccionat uns àmbits repartits per tot el territori, amb l'objectiu d'ampliar el desplegament del Programa a altres àmbits de la ciutat. Els àmbits s'han seleccionat en alguns casos per la facilitat d'implantació, i altres, pel canvi substancial que comporta aplicar el Programa.

La selecció dels diferents àmbits de Superilles respon al coneixement profund del territori i del conjunt social que el conforma per part dels Districtes i seran ratificats pel procés de participació de cada zona.

Aquests nous àmbits territorials són: part del barri de Sant Gervasi, a Sarrià – Sant Gervasi, el casc antic d'Horta, a Horta Guinardó, el barri de la Prosperitat a Nou Barris, i el barri de Sant Anderu, a Sant Andreu.

En tot cas, el Programa Superilles no es tracta d'un programa tancat en el temps, sinó que ha de propiciar el desenvolupament continu dels seus objectius en tot el territori.



- ÀMBITS TERRITORIALS INICIATS
- ÀMBITS TERRITORIALS NOUS
- ÀMBIT CIUTAT. TRAMA CERDA

QUI ACOMPANYARÀ EL DESENVOLUPAMENT?

Agents implicats

Per portar a terme el canvi funcional proposat pel Programa *Omplim de vida els carrers*. La implantació del model Superilles a Barcelona és necessària la participació i coordinació de diferents agents:

- **Veïns, veïnes, entitats i col·lectius específics del territori:** aporten el coneixement contextual (problemàtiques, necessitats, demandes...) de qui viu en l'àmbit de les superilles
- **Entitats de ciutat:** aporten el coneixement especialitzat i les diferents visions sobre els aspectes lligats a les superilles (mobilitat sostenible, verd i espai públic)

- Els **Districtes**: aporten el coneixement global del territori concret, físic i social
- **Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat**: aporten els coneixements específics de la planificació, la projectació, la infraestructura, la mobilitat i el manteniment de l'espai públic
- Els **experts**: aporten la investigació, la innovació i la comparativa amb altres experiències mundials.

El procés està recolzat en una Secretaria Tècnica que dona suport professional i està formada per representants de l'Àrea d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament de Barcelona

QUIN CARÀCTER TINDRAN LES ACTUACIONS?

Nivells de transformació

Considerant que la ciutat i el seu territori no és homogeni i cada districte té una morfologia concreta, es considera que el nivell d'assoliment dels objectius del programa Superilles cal que s'adapti a cada realitat i sigui flexible en el tipus de propostes i actuacions.

Per això, a cada àmbit de cada districte, es determinarà, prèviament al desenvolupament del Programa i en funció de les condicions soci- morfològiques de la zona, el nivell més adequat d'assoliment d'objectius, tenint en compte que l'aplicació del model Superilles és un procés continu de millora de l'espai públic, que no s'esgota en aquesta primera fase d'implementació 2015-2019 i que per tant els diferents nivells es poden assolir amb el temps.

Nivell bàsic: Es considera nivell bàsic d'assoliment quan es prevegi que l'àmbit pot consolidar un canvi en la funcionalitat de la mobilitat de l'àmbit.

Nivell tàctic: Es considera nivell mig d'assoliment quan es prevegi que a l'àmbit, una vegada aconseguit el nivell bàsic, es poden programar accions de millora tàctica de la habitabilitat de l'espai públic

Nivell estructurant: Quan aconseguits els dos nivells anteriors, es prevegi que a l'àmbit es poden programar actuacions a nivell estructurant amb reurbanitzacions ja definitives que consolidin el canvi funcional, la habitabilitat i l'establiment del verd i la biodiversitat de l'espai públic de tot l'àmbit.

Tipus d'actuació segons el grau d'intervenció

El Programa Superilles preveu tres tipus d'actuació segons el grau d'intervenció a l'espai públic: les actuacions tàctiques i les actuacions estructurants.

Actuacions bàsiques

Són actuacions que tenen per objectiu el 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 d'oportunitat: de baix pressupost, temporals reversibles, que serveixen de mostra d'aplicació dels models

Les actuacions de caràcter tàctic estan en sintonia amb la intenció del Programa Superilles de gestionar d'una manera diferent la ciutat heretada, les grans transformacions físiques resulten prescindibles en un primer moment. Un dels reptes del programa és canviar els usos que les persones fan dels carrers, a partir de com són actualment actuant subtilment sobre les calçades i voreres existents.

És en aquest sentit que les transformacions tàctiques adquireixen un gran interès per al programa, atès que consisteixen en actuacions amb un gran potencial de transformació dels usos de l'espai públic sense necessitat d'executar grans obres. En concret, consisteixen en actuacions de transformació a través de mesures de gestió, mobiliari urbà i pintura.



Passatge Felipe de Paz. La Maternitat i Sant Ramón. Les Corts

Aquest tipus d'actuacions són econòmiques i de ràpida execució -sobretot si es comparen amb les reurbanitzacions- i possibiliten diversos avantatges que les converteixen en oportunitats. D'una banda, permeten iniciar les transformacions com a proves pilot, que posteriorment són avaluades per tal de decidir sobre la seva permanència, millora o, si s'escau, cancel·lació. Per tant, les actuacions tàctiques permeten entendre les transformacions com un procés de tanteig i error per tal de trobar un consens entre els diferents agents implicats -a diferència de les obres, on el consens s'ha de trobar sobre plànol, abans de l'inici de tota transformació.

D'altra banda, la naturalesa reversible d'aquestes actuacions permet experimentar les reticències al canvi que sempre sorgeixen, sobretot quan les transformacions qüestionen l'*statu quo* del cotxe. El fet de plantejar una prova temporal comporta que el grau de resistències no sigui equiparable a les reticències que poden plantejar actuacions estructurals amb una vida útil de 30 o 50 anys. De fet, la possibilitat d'implantar experiències temporals facilita que el posterior debat i avaluació no es basi en opinions o temors, sinó que es fonamenti en les vivències personals ocorregudes..

Per últim, la naturalesa flexible de les actuacions tàctiques, i el fet que una vegada executades siguin fàcilment modificables i millorables, possibilita que la implicació i participació ciutadana entorn dels canvis pugui esdevenir-se fins i tot una vegada ja executada la prova. De fet, amb l'execució d'aquest tipus de mesures no es marca el punt i final (com succeeix amb les reurbanitzacions), sinó que l'execució significa l'inici d'un procés obert a incorporar més ciutadans que vulguin expressar la seva opinió. En concret, les actuacions tàctiques faciliten sobretot la implicació d'aquella ciutadania que no se sent motivada a debatre sobre plànols o idees, però sí sobre transformacions palpables i en marxa, possibilitant que s'arribi a un projecte definitiu àmpliament consensuat.



Ciutat de València. Font: EFGarquitectura

Actuacions estructurants

Són accions de gran consens i estables amb el temps, que poden implicar pressupostos més importants i aplicació de models corroborats.

Les actuacions de caràcter estructurant fan referència als projectes de reurbanització de l'espai públic que comporten les transformacions i processos d'obres habituals. Aquest tipus d'actuacions no són considerades imprescindibles per assolir els objectius del programa en una primera fase. Ara bé, sense perjudici d'allò exposat, podran contemplar-se actuacions d'aquest tipus ja sigui perquè es preveuen realitzar des d'altres plans i programes de l'administració municipal, o bé perquè excepcionalment es consideri necessari des del propi Programa Superilles. (per exemple: Urbanització del c. Pere IV, urbanització de l'Avinguda de Roma, etc...)

Cal tenir en compte que, com a conseqüència de l'alliberació d'espais avui ocupats pels vehicles, sorgiran nous espais d'estada que s'hauran d'anar urbanitzant amb la qualitat que Barcelona ha desenvolupat en els darrers anys. Així, doncs, la ciutat amb la seva llarga trajectòria seguirà impulsant aquest tipus d'actuacions que estaran sempre en consonància amb el canvi de model de la ciutat que es planteja al Programa Superilles.

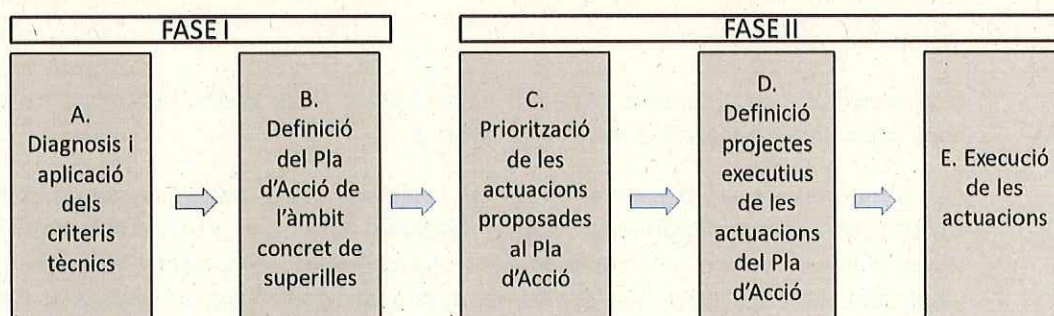


Passeig de Sant Joan. Eixample

COM SERÀ EL PROCÉS DE DEFINICIÓ DE LES ACTUACIONS?

El procés d'implementació

El procés de definició de les actuacions en l'espai públic, necessàries per a la implantació del model Superilles té cinc etapes de treball successives, dividides en dues fases, una primera de definició i redacció (FASE I. De la diagnosi al Pla d'Acció) i una segona d'implementació del model (FASE II. Projectes i execucions):



FASE I

A. Diagnosi i aplicació de criteris tècnics

S'analitzaran els àmbits dels territoris seleccionats per a l'aplicació del Programa *Omplim de vida els carrers* a cada Districte, des de totes les òptiques que tenen incidència en els aspectes a millorar de l'espai públic.

La diagnosi ajuda a conèixer en detall les característiques actuals de l'espai públic per tal de poder incidir-hi mitjançant les actuacions que es proposaran amb Programa *Omplim de vida els carrers*.

Els dossiers de diagnosi s'estructuraran en tres parts:

- Descripció de l'espai públic de l'àmbit
- Càlcul d'indicadors de sostenibilitat en la situació actual.
- Avaluació global actual dels indicadors

Paral·lelament s'aplicaran en la implantació del Programa *Omplim de vida els carrers* els criteris tècnics prèviament definits, que tindran incidència en cadascun dels 3 eixos d'actuació i en funció de cada tipologia d'espai públic:

- Habitabilitat
- Verd i biodiversitat
- Mobilitat

Aquests criteris tècnics s'aplicaran de forma flexible a cada àmbit de Superilles segons la seva morfologia física i social.

B. Pla d'acció de l'àmbit

El Pla d'acció de l'àmbit de Superilles és el document que contempla totes les actuacions proposades per a cada districte; propostes sorgides del procés de participació i que caldrà prioritzar en funció de la disponibilitat tècnica, econòmica i temporal.

Segons la velocitat d'implantació del Programa *Omplim de vida els carrers* en cada àmbit de cada districte (impacte local o de ciutat), el Pla d'acció, haurà de tenir en compte més o menys consideracions prèvies.

FASE II

C. Priorització de les actuacions proposades al pla d'acció

Valoració de la viabilitat de les actuacions proposades en funció del seu grau de necessitat, la seva capacitat de canvi, el seu paper de model, el guany social, el nivell d'inversió disponible, etc, amb procés participatiu amb ciutadans i districtes, per consensuar la seva execució i calendarització.

D. Definició dels projectes executius de les actuacions prioritzades

Desenvolupament del projectes executius de les propostes prioritzades, diferenciant entre: actuacions bàsiques, tàctiques i actuacions estructurants.

Els projectes de les diferents actuacions tindran processos de desenvolupament independents entre ells i amb participació dels veïns directament afectats.

E. Execució

En funció de la disponibilitat pressupostària i la calendarització, s'aniran executant les actuacions previstes en el Pla d'Acció de cada àmbit territorial.

4.5. IMPLICACIÓ CIUTADANA: PROCÉS PARTICIPATIU SUPERILLES

Un dels objectius estratègics del programa és promoure la participació i la co-responsabilitat de la ciutadania. El repte és implicar entitats i veïns i veïnes dels barris en la determinació dels criteris i en l'aplicació a cada àmbit de Superilles, recollint el seu coneixement i la seva experiència sobre el territori i fent-los partícips del projecte.

La participació tindrà presència al llarg de tot el Programa en les seves diferents etapes de treball i fases temporals, des de la diagnosi fins a l'execució de les actuacions. S'adaptarà a les característiques de cada territori i alhora haurà de complir amb els *criteris tècnics de participació* que hem definit per assegurar la seva qualitat metodològica.

Criteris de participació

- **Mirada de ciutat i mirada local:** les Superilles requereixen d'un treball a doble escala que cal també traslladar al procés de participació. No es poden definir les actuacions en una Superilla sense tenir en compte la relació amb la resta de Superilles i l'impacte a tota la ciutat, però tampoc es pot treballar només a nivell de ciutat sense conèixer la realitat social i les necessitats, aspiracions, demandes i coneixement contextual del veïnat de cadascun dels territoris.
- **Obertura i inclusió:** es promourà una participació oberta i inclusiva, promovent la implicació del teixit associatiu, les persones a nivell individual, els equipaments i els diversos col·lectius implicats en cadascun dels territoris: gent gran, infants i joves, comerciants, etc.
- **Seguiment i rendició de comptes:** es proposa la creació d'un **grup impulsor** a cada territori, constituït per un grup de persones i/o entitats representatives del barri, que s'implicaran de forma especial amb el projecte des del disseny fins a l'avaluació. El grup impulsor farà d'enllaç entre l'equip tècnic i el veïnat, fent el seguiment del Programa i validant les diferents fases; ajudant a definir els espais de participació així com els resultats dels diferents tallers de participació i del treball tècnic realitzat.
- **Transparència i traçabilitat:** el seguiment del procés de participació i de tot el desenvolupament del programa es garantirà a través del web (ajuntament.barcelona.at/superilles) i de la plataforma decidim.barcelona, que permetrà obrir el projecte a tota la ciutadania, arribar a veïns i veïnes que potser no participarien en els espais de participació presencials i fer aportacions a cada fase.

Fases del procés participatiu

El procés participatiu s'estructurarà en una fase prèvia al desenvolupament del programa i dues fases que es corresponen amb les dues primeres fases temporals (A i B) del procés d'implantació. Tot i que es presenta una estructura general, el procés s'adaptarà a la realitat de cada territori, a la feina avançada fins avui, a les demandes del seu teixit social i als ritmes que hi vulguin imprimir.

Fase prèvia. Presentació del Programa: ciutat i barris

Fase 1. Definició i redacció: de la diagnosi al Pla d'Acció

Fase 2. Projectes i execucions: implantació del Programa *Omplim de vida els carrers*. La implantació del model Superilles a Barcelona

- **Fase prèvia. Presentació del model : ciutat i barris**

Per presentar, enriquir i validar els objectius i criteris del Programa *Omplim de vida els carrers. La implantació del model Superilles a Barcelona*, s'organitzaran jornades i sessions de treball amb entitats de ciutat (com les signants del Compromís Ciutadà per la Sostenibilitat o els membres del Pacte per la Mobilitat, entre d'altres), experts i també entitats de territori.

Aprofitant el procés participatiu del Pla d'Actuacions Municipal de Districte (PAD), el Programa ja s'han presentat i contrastat en sessions territorials, sobretot a partir de l'anàlisi d'oportunitats i reptes del model de Superilles.

- **Fase 1. Definició i redacció: de la diagnosi al Pla d'Acció**

L'objectiu és recollir el conjunt de propostes, accions i intervencions que definiran les futures Superilles de l'àmbit concret, a partir del coneixement i la diagnosi del veïnat i dels col·lectius. La fase està dividida en dues parts, una de recollida d'informació o diagnosi, i una segona on es realitzaran propostes concretes. El disseny d'aquesta fase **es treballarà amb cada districte** per adaptar-lo a cada realitat, obrint la participació als grups i col·lectius del territori.

Es realitzaran uns primers **tallers de diagnosi** amb l'objectiu de recollir la informació contextual que té el veïnat de cadascuna de les Superilles, que inclou les demandes, els problemes percebuts, els hàbits, etc, per tal de completar i enriquir les diagnosi tècniques fetes sobre cada territori. Un cop acabats els tallers de diagnosi, l'equip de la Secretaria Tècnica del Programa Superilles elaborarà una primera proposta d'actuacions a l'àmbit (**Pla d'acció**) recollint les necessitats explicitades en els tallers i creuant-les amb la diagnosi tècnica.

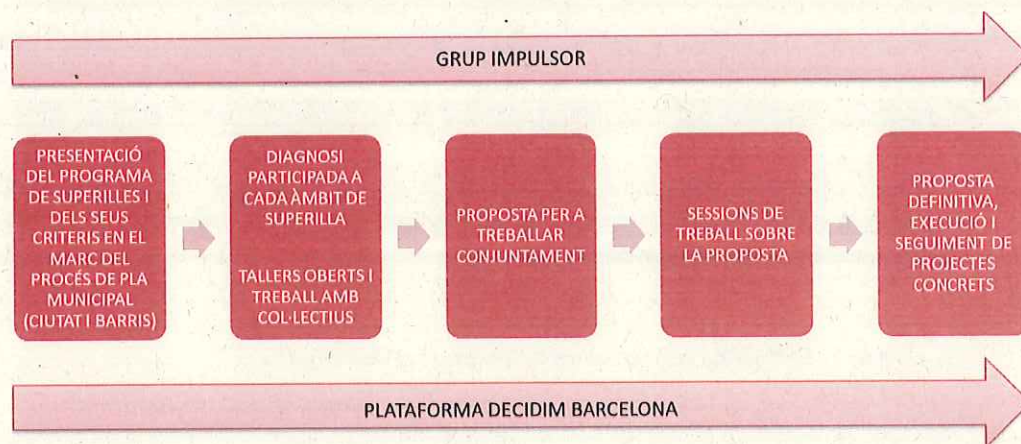
Aquest Pla d'Acció es presentarà en un segon **taller de propostes**, on es treballarà, conjuntament amb els veïns i veïnes, la proposta d'actuacions. Amb la informació d'aquest últim taller, caldrà desenvolupar i millorar la proposta de sortida i definir la proposta final, que serà el marc per desenvolupar els projectes de les actuacions concretes, i que es presentarà a la ciutadania un cop consensuada amb el Grup Impulsor, Districte, Sectors i Secretaria Tècnica.

- **Fase 2. Projectes i execucions: implementació del Programa**

Aquesta fase pretén desplegar la proposta definitiva definint al detall les actuacions prioritzades i per poder fer-ne l'execució.

Segons el tipus d'intervenció es realitzaran **processos participatius específics per concretar i definir** els detalls dels projectes a desenvolupar. El grup impulsor i la informació a través de la plataforma digital acompanyarà tot el procés.

PROCÉS DE PARTICIPACIÓ. ESQUEMA



4.6. CALENDARI I PRESSUPOST

L'objectiu d'aquest mandat és arribar a definir la planificació de totes les xarxes a nivell ciutat, i desenvolupar actuacions de forma equilibrada a tot el territori.

Tot i això, la prioritat és actuar a la trama Cerdà, és a dir, allà on la implantació de les Superilles pot tenir major incidència i visibilitat.

A aquest efecte, es preveu que la primera fase de definició de criteris de disseny i planificació de les xarxes estigui acabada a finals de 2016. De forma que qualsevol actuació programada en aquest àmbit, encara que no sigui dins el pressupost d'aquest programa, estigui sota aquesta planificació.

Per tal de dur a terme aquestes fites, a grans trets, el programa *Omplim de vida els carrers* es desenvoluparà en dos fases temporals, que s'adaptaran a la velocitat de cada territori.

A. Primera fase: que es desenvoluparà durant el 2016. Definició de criteris de disseny, diagnosi de cada àmbit, definició del Pla d'Acció.

B. Segona fase: Priorització d'actuacions i redacció de projectes executius, previst durant el 2016-2018 i d'execució d'obres, a desenvolupar durant el 2017-2019.

Al tractar-se d'un programa d'impuls, el Programa compta amb un pressupost propi, d'uns 11 milions d'euros. Aquesta dotació està prevista per donar un impuls a les primeres actuacions, ara bé, com es tracta d'un model de ciutat, en base a la planificació duta a terme sota el programa, totes les actuacions previstes a la ciutat, aniran en la direcció de la implantació de les Superilles a tota la ciutat.

4.7. AVALUACIÓ I MILLORA CONTÍNUA

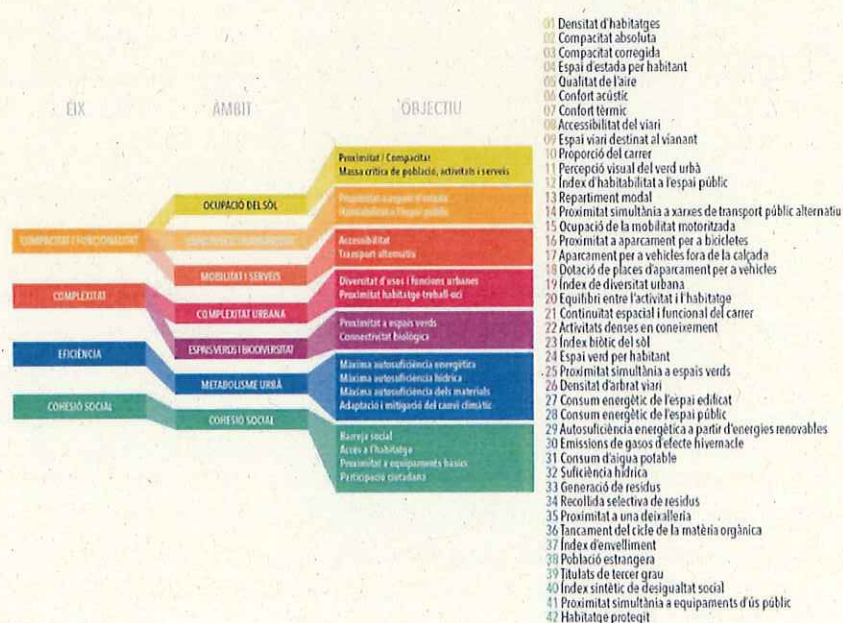
El Programa Superilles defineix els passos per a la implantació del Model Superilles a tota la ciutat, i no només en els primers àmbits d'actuació. Per aquests motius, una de les directrius bàsiques és establir un sistema d'avaluació que ens permeti conèixer el grau d'assoliment dels objectius que es volen aconseguir amb les actuacions que es portin a terme, així com tenir la oportunitat d'introduir millores a mesura que es vagin implantant totes les Superilles.

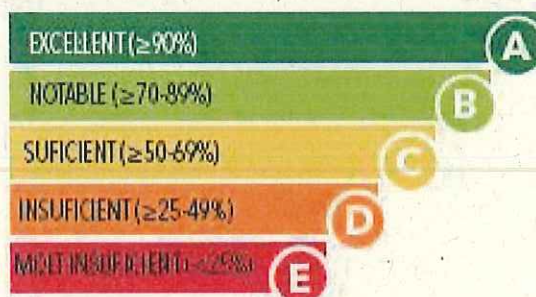
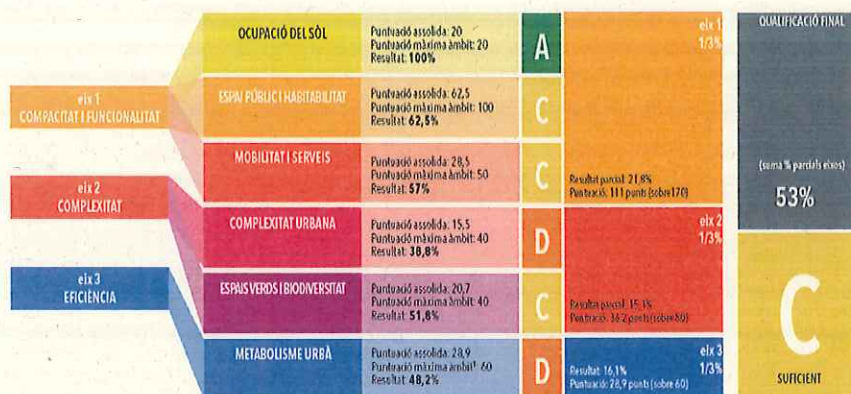
Un dels objectius de la diagnosi elaborada a la fase A d'implantació del Programa Superilles és l'avaluació comparativa del grau de sostenibilitat de l'estat actual dels àmbits i la projecció estimativa de la repercussió que pot tenir la bateria d'actuacions lligades al Programa. Tot plegat s'articula a través d'un sistema d'indicadors de sostenibilitat.

Aquests indicadors, que es tan en procés de definició, es conceben com un instrument-guia d'ajuda als agents de la planificació per millorar i mesurar la sostenibilitat en la implantació del Programa Superilles, traslladant a paràmetres concrets els seus objectius estratègics. Els indicadors en el seu conjunt, han de constituir l'acreditació (pot assimilar-se a una certificació urbana de qualitat de la sostenibilitat) que garanteix el compliment dels criteris de sostenibilitat adaptats a la nostra realitat.

L'avaluació haurà de servir per minimitzar els possibles impactes econòmics sobre el comerç, el preu dels habitatges, etc.

La valoració final és resultat del grau de compliment dels nivells adequats o satisfactoris de cadascun dels indicadors.





Barcelona 20 de maig de 2016

