



Superilles: Omplim de vida els carrers  
**SESSIÓ AMB COMERCIANTS/ES DE  
SANT ANTONI**

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA  
RESULTATS DE LA JORNADA PARTICIPATIVA I DE DEBAT

18 DE JULIOL DE 2017

# INDEX

1. Introducció i antecedents	2
2. Jornada participativa i de debat	4
Dades bàsiques	
Metodologia	
3. Resultats per àmbits	
Proposta de xarxa viària	5
Actuacions estructurants i tàctiques	6
Estacionament	7
Càrrega i descàrrega	8
Altres	9



# 1. Introducció i antecedents

El procés d'implementació de la Superilla de Sant Antoni part del model teòric preestablert que s'adapta a les particularitats del barri a través de la participació dels agents i parts interessades, així com de la ciutadania a títol individual. D'aquesta manera, el seu objectiu últim és l'elaboració d'un Pla d'Acció per a la millora de la mobilitat i la qualitat de vida, a través de la disminució de la presència del cotxe i la conseqüent reducció de la contaminació (ambiental, acústica, etc.), l'augment del verd urbà, així com de l'espai públic per a l'ús del ciutadà. Un pla que gràcies a la implicació ciutadana estarà adaptat a la necessitats de la població i les característiques territorials de Sant Antoni.

Per assolir aquest fi, es proposa un procés d'elaboració del Pla d'Acció de manera participada. D'aquesta manera la proposta tècnica de la Superilla de Sant Antoni es treballarà al costat dels agents i ciutadania a títol individual a través de diferents espais i canals de participació.

Amb els resultats de les aportacions recaptades en les diferents sessions i accions participatives s'anirà modificant la proposta tècnica mitjançant la qual configurar el Pla d'Acció definitiu. Aquest pla de treball parteix d'una metodologia general per a la implementació del programa Superilles, i ha estat adaptat i contextualitzat a la realitat de Sant Antoni en col·laboració amb el districte. L'esquema representa les fases per a l'elaboració del Pla d'Acció. La implementació es complementaria amb una tercera fase dirigida al disseny col·laboratiu de les accions i intervencions recollides en aquest Pla. El plantejament metodològic concret d'aquesta fase estarà subjecte als resultats de les dues primeres i es plantejarà una vegada s'hagi establert el Pla d'Acció.

En l'esquema de treball per a l'elaboració del Pla d'Acció disponible es pot observar que es diferencien dues fases de treball consecutives, dividides en subfases. Per a cadascuna d'elles es diferencia en la part inferior, el treball vinculat a l'elaboració de la proposta tècnica i en la part superior el relatiu a la participació ciutadana. A continuació es descriuen les diferents fases.

## FASE 1: Treball inicial amb Grup Impulsor i col·lectius

Aquesta fase es caracteritza per un treball més intern amb els agents i col·lectius més rellevants del barri. D'aquesta manera primer s'estableix un mapa d'agents a partir del qual es constitueix un Grup Impulsor (GI) del procés. Aquest serà l'espai de participació continuat que donarà un seguiment més exhaustiu a l'elaboració de la proposta tècnica, per a això es determinen una sèrie de sessions de presentació i validació de la mateixa.

A més, durant aquesta fase es tindran sessions de treball amb diferents col·lectius i entitats especialment afectats per la Superilla, que estaran agrupats segons àmbit temàtic (comerciants, sector educatiu i equipaments, teixit veïnal, etc.). Durant aquestes trobades amb el GI i els



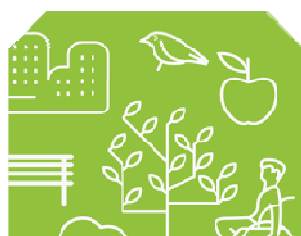
col·lectius, es recopilaran aportacions, dubtes i modificacions a la proposta tècnica de mobilitat. Aquestes aportacions s'incorporaran a la mateixa, generant successives propostes que seran treballades de manera iterativa i que culminaran en una proposta base que, després de la validació del GI, serà la que es presentarà públicament, inaugurant la participació més àmplia i pública durant la Fase 2.

Paral·lelament a aquestes trobades i tallers participatius de la fase 1, es realitzaran accions a l'espai públic amb un doble objectiu: recopilar aportacions de la ciutadania sobre la Superilla i informar i sensibilitzar sobre el seu procés d'implementació. Les aportacions recopilades durant aquestes accions a l'espai públic seran incorporades també en la proposta tècnica.

## **FASE 2: Elaboració del Pla d'Acció**

Una vegada es disposi d'una proposta base validada pel GI, es realitzarà una presentació pública davant el veïnat de Sant Antoni, realitzant una convocatòria el més multitudinària possible. Aquesta presentació pública es dividirà en dues parts: una primera dirigida a la presentació de la proposta base i resolució de dubtes generals. La segona en canvi, consistirà en un taller de treball participatiu obert mitjançant el qual recopilar aportacions sobre la proposta base.

Després d'aquest procés es realitzarà un taller amb el GI per a l'elaboració definitiva del Pla d'Acció.



## 2. Jornada participativa i de debat

### Dades bàsiques

**Data, hora i lloc:** Dimarts 18 de juliol, a l'espai Veïnal Calàbria 66 (Carrer de Calàbria, 66)

**Convocatòria:** La convocatòria de la jornada participativa es va realitzar mitjançant el districte, a través de correus electrònic al grup focal.

**Participants:** La jornada participativa i de debat va comptar amb la participació de 36 comerciants i comerciantes, entre representants de comerços o activitats econòmiques i ciutadania en general.

### Metodologia

L'objectiu de la jornada era informar i sensibilitzar sobre el programa de les Superilles i, alhora, recollir propostes concretes per part dels comerciants i comerciantes de Sant Antoni.

La jornada es va planificar amb tres moments diferenciats. En un primer moment, es va donar la benvinguda als i les assistents i es va presentar en plenari el concepte general del programa de les Superilles i el desenvolupament del procés participatiu previ amb les principals conclusions.

Posteriorment, es van crear tres grups de debat, els quals van ubicar-se en tres taules diferents, per tal de dur a terme la dinàmica participativa. Tots els grups van treballar la mateixa dinàmica. En primer lloc, es va explicar als diferents grups de treball la proposta de jerarquies de vies, l'esquema de mobilitat i la proposta d'actuacions tàctiques i estructurants. També es va explicar les modificacions dels punts de carrega i descarrega i es va presentar les afectacions a les places de pàrquing en superfície. Posteriorment, la dinàmica es va realitzar amb el suport dels següents plànols: eixos cívics, proposta de xarxa viària, actuacions estructurants i tàctiques, estacionament i càrrega i descàrrega. Els participants van plasmar les seves opinions i impressions sobre els plànols amb pòsits i/o mitjançant intervencions directes, en funció de quatre categories: potencialitats, riscos, propostes i dubtes.

Durant l'última part en plenari, el dinamitzador de cada grup va explicar breument els resultats obtinguts a la seva taula de treball, exposant les principals conclusions.



## 3. Resultats per àmbits

### 1. PROPOSTA DE XARXA VIÀRIA

#### BUIDAT DELS GRUPS:

#### POTENCIALITATS

- El guany d'espai públic per tot el barri.
- En el cas del carrer Borrell, s'espera que la gent s'acostumi i no hagi de tornar a agafar aquesta via com a via ràpida (perquè deixarà de ser via bàsica) i, per tant, es reduirà considerablement el trànsit.

#### RISCOS

- Que no s'eixamplin les voreres a la Ronda de Sant Antoni entre els carrers de Floridablanca i Manso (actuació E9).
- Algunes usuàries consideren que el carril bici bidireccional del carrer Urgell és un perill.
- L'accés al carrer parlament si es baixa per Viladomat i es vol anar al Mercat és complicat, ja que un cop s'arriba allà no hi ha marxa enrere i s'ha d'anar fins al Paral·lel.
- Possibles accidents per la falta de notificació i conscienciació, sobretot per part de la gent que no és del barri.
- Augment del trànsit, del soroll i de la contaminació al carrer Viladomat.

#### DUBTES

- Quines són les dates d'execució de tot això?
- Quants carrils de circulació hi haurà als dos trams de la Ronda de Sant Antoni (E9)?
- Com es facilitarà l'accés al mercat?



## 2. ACCTUACIONS ESTRUCTURANTS I TÀCTIQUES

### BUIDAT DELS GRUPS:

#### POTENCIALITATS

- Millora de les voreres amb parterres i arbustos (carrer Viladomat) que actuaran com a barrera verda i pantalla acústica, com és el cas de la Gran via.
- Increment del verd al barri.
- La “creu” del mercat (E1, E2 i E3) es considera una proposta molt positiva i beneficiosa.
- La reducció de la velocitat dels vehicles a les vies veïnals.

#### RISCOS

- Problemàtica de convivència entre bicicletes i vianants als carrers de plataforma única. Alguns/es assistents consideren que, si es redueix la circulació de vehicles als carrers de plataforma única, es generarà un nou “rei de la pista”, la bicicleta. Consideren que, a la plataforma única, qui te més força és qui guanya. Per tant, primer s’haurà de resoldre bé la base de convivència entre ambdós usuaris.
- Contradicció entre potenciar la mobilitat dels vianants i, alhora, potenciar la de les bicicletes.
- Es considera que el fet de que les bicicletes puguin anar en ambdós sentits als carrers de plataforma única és un perill per als vianants.
- Als xamfrans, en els punts on es pacifica el carrer (vies veïnals), els/les comerciants/es tenen la preocupació de que com els vianants no hauran de caminar pel xamfrà (sinó que podran continuar recte), les botigues d’aquests punts perdran atenció. Agradeix als veïns però, des del punt de vista del comerç, es considera un risc.
- Falta de caire i visió comercial en totes les propostes que es presenten.
- 10 km/h es considera una velocitat massa reduïda (molt incòmode per als veïns que hagin d’entrar a les vies veïnals per tal d’accedir als aparcaments soterrats privats).
- S’opina que el Passeig Sant Joan s’està agafant com a model i exemple per al disseny de la superilla de Sant Antoni, i no es creu que sigui un exemple equiparable (són carrers molt diferents).



- Que les obres d'execució afectin negativament als comerços de l'àmbit.

#### PROPOSTES

- Es demana que la zonificació de les terrasses dels bars als carrers de plataforma única no interfereixin amb la circulació de vianants.

#### DUBTES

- És realment necessària tanta vorera? Actualment, ja hi ha moltes voreres que es veuen molt buides i, per tant, alguns comerciants/es no troben que tingui sentit plantejar l'ampliació d'algunes d'elles.
- Quin és l'ordre de realització de totes aquestes actuacions? Quines són les dates d'execució?
- Problema i dubtes sobre la falta de finalització del mercat (abril 2018) i d'execució de la T (finals 2019), ja que el moment d'inauguració del mercat coincideix amb l'execució de les obres de la T.
- Problema per a les persones que tenen comerç al carrer Borrell, ja que es tornarà a tallar el trànsit en aquest carrer.
- Respecte la proposta d'actuació del carrer Borrell, es posa en dubte el recorregut del cotxe. Es discuteix l'amplada del carril i es demana que es deixi clar el recorregut per temes de seguretat viària.
- Carrer Manso-Borrell: hi haurà jardineres?

## 3. ESTACIONAMENT

#### BUIDAT DELS GRUPS:

#### RISCOS

- Es considera que el cordó d'aparcament de la Ronda Sant Pau entre c. Tamarit i el carrer Aldana és molt conflictiu i ara, es vol fer el mateix a Compte d'Urgell entre Tamarit i Gran Via.





- Pèrdua de zona blava i verda d'aparcament al barri.
- Problemàtica de l'estacionament de motos a la vorera.

#### PROPOSTES

- Facilitar l'accessibilitat als aparcaments per a la gent que ve de fora del barri (consumidors potencials).
- No treure aparcament del tram de Compte Borrell entre c. Tamarit i c. Manso els diumenges, ja que es celebra un mercat ambulant i els comerciants i comerciantes demanen poder seguir aparcant allà per a estar a prop de les seves mercaderies i evitar els possibles robatoris.

#### DUBTES

- Com es compensarà la pèrdua de les més de 300 places d'aparcament?
- Es canviarà zona blava per verda per a que la pèrdua de la verda no sigui tan gran?
- Preocupació per la pèrdua de places nocturnes.
- Estacionament per a les persones amb mobilitat reduïda.

∞

## 4. CÀRREGA I DESCÀRREGA

#### BUIDAT DELS GRUPS:

#### RISCOS

- Dona la sensació de que es perden places de càrrega i descàrrega.
- L'horari de les zones de càrrega i descàrrega podrà suposar un problema, ja que als comerciants/es els és molt difícil pactar l'horari de repartiment amb els transportistes, que depenen d'una ruta específica.
- Problema logístic de la càrrega i descàrrega des de les zones CID de dins del mercat per aquells comerços que estiguin fora.



## PROPOSTES

- Horaris més flexibles de càrrega i descàrrega per a les farmàcies, ja que necessiten molts repartiments al llarg del dia.

## DUBTES

- Com funcionaran les zones de càrrega i descàrrega de dins del mercat per als comerciants/es que tinguin comerços fora del mercat? Hauran de passejar la mercaderia per tot el mercat?

## 5. ALTRES

## BUIDAT DELS GRUPS:

## RISCOS

- Accés a Manso durant el desenvolupament de les obres del mercat.
- Hi haurà un moment molt caòtic durant el desenvolupament de totes les obres i actuacions que es proposen.

9

## PROPOSTES

- Es demana que la parada d'autobusos del davant del mercat torni a entrar en funcionament (actualment està anul·lada).

## DUBTES

- Per on circularan els autobusos durant el desenvolupament de les obres del mercat?

