



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

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

26 D'OCTUBRE DE 2017

INDEX

1. Introducció i antecedents	2
2. Jornada participativa i de debat	3
Dades bàsiques	
Metodologia	
3. Intervencions en plenari (fila 0)	4
4. Resultats per àmbits	
Proposta de xarxa viària	5
Tipus d'urbanitzacions	9
Estacionament i CID	11
Altres	13



1. Introducció i antecedents

El procés d'implementació de la Superilla de Sant Antoni parteix 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 consegüent 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.

2



2. Jornada participativa i de debat

Dades bàsiques

Data, hora i lloc: Dijous 26 d'octubre, a l'escola Salesians de Sant Josep (carrer de Rocafort, 42)

Convocatòria: La convocatòria de la jornada participativa es va realitzar mitjançant cartellera, correus electrònics des de la Direcció de Comunicació d'Eecologia Urbana i el Districte de l'Eixample.

Participants: La jornada participativa i de debat va comptar amb la participació de 48 veïns i veïnes.

Metodologia

L'objectiu de la jornada era informar i sensibilitzar sobre el programa de les Superilles i, alhora, recollir propostes i suggeriments concrets per part dels veïns i veïnes de Sant Antoni.

La jornada es va planificar amb dos 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 3 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: proposta de xarxa viària, actuacions, tipus d'urbanització, 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. Al acabar el treball en grups, el dinamitzador de cada grup va explicar breument els resultats obtinguts a la seva taula de treball, exposant les principals conclusions.

3



3. Intervencions en plenari (fila 0)

Vicenç Gasca, de l'associació Sant Antoni Comerç, expressa els seus dubtes entorn la terminologia emprada, la paraula "superilla", ja que creu que aquest terme està mal vist per part de l'opinió pública. Així mateix, explica que a la primera sessió amb el Grup Impulsor se'ls van presentar tres propostes i que, en un inici, no se'n va acceptar cap perquè no encaixaven amb la idea del SAC. Per tant, les tres primeres propostes de l'ajuntament estaven molt allunyades del que la entitat volia per al barri.

Ara bé, reconeix que, poc a poc, a base d'empatia i diàleg s'han anat acostant les posicions. Gasca creu que s'ha assolit un acord on tots els agents implicats al barri hi guanyen i pensa que el model proposat és positiu i necessari. Una de les qüestions que els preocupava era que el barri es convertís en un laberint i que la gent no pogués arribar bé amb el seu vehicle als llocs de destí. Tenien clar que calia ampliar l'espai verd al barri i guanyar espai públic. Totes dues coses s'han aconseguit. Entén que s'ha creat un projecte de barri amb línies de continuïtat clares, on s'intervé per evitar coses tant elementals com són els excessos de velocitat dels vehicles que permeten les rectes. Mostra certa preocupació per les obres i el seu calendari i es pregunta quan començaran les intervencions.

4

Pep Sala, de l'AVV Sant Antoni, afirma que hi ha hagut una bona relació amb els interlocutors de l'Ajuntament de Barcelona i fa un reconeixement a aquest fet. Fa referència a la idea de "superilla democràtica", és a dir, un espai de convivència on tothom hi guanya i ningú hi perd. Li sembla evident que hi ha un canvi de model pel barri. Ara bé, sí que es mostra preocupat per la possibilitat que el procés de transformació al barri pugui crear problemes de gentrificació i especulació immobiliària. Creu que cal ser previsors davant l'emergència d'aquests riscos.

Xavier Caballé, de Fem Sant Antoni, apunta a una dificultat que hi ha actualment i que creu que cal abordar: la manca d'espai públic al barri. El Mercat de Sant Antoni fa una funció de "centre social" al barri i al ponent li preocupa que pugui veure's afectat. Pensa que és molt important revitalitzar-lo i donar-li un impuls. Un tema clau és la necessitat d'implementar mesures correctores per l'excessiva velocitat dels vehicles (c/ Sepúlveda). A més, demana més verd al barri i que la xarxa de transport públic sigui suficient. En darrer lloc, veu interessant que les intervencions siguin modificables o reversibles.



4. Resultats per àmbits

1. PROPOSTA DE XARXA VIÀRIA

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- El guany d'espai públic per tot el barri.
- Millora de places i guany de mobiliari urbà.
- Millora de les voreres d'alguns carrers del barri (per exemple, Viladomat).
- En el cas del carrer Borrell, es valora la reducció del trànsit al convertir-se en via veïnal.
- Pacificació i reducció del trànsit en general.
- Es parla del fet que la pacificació de les vies fomentarà que els nens i nenes es desplacin a peu, ja que els carrers seran més segurs i així podran ser més autònoms (camins escolars).

5

RISCOS

- El veïnat creu que el carrer Parlament té més trànsit del que els tècnics consideren. Es tem que es pugui originar un problema de circulació interna al barri en afectar la funció de via vertebradora del carrer Parlament. Els tècnics exposen la metodologia de selecció per a justificar la decisió adoptada i les conclusions extretes de les simulacions de tràfic utilitzades.
- Queixa sobre el fet que les bicicletes segueixen circulant per tot arreu, malgrat tenir carril bici propi.
- L'accés al carrer Parlament si es baixa per Viladomat i es vol anar al mercat és complicat, ja que un cop s'hi 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, que preocupa especialment a l'AMPA Ferran Sunyer.
- A curt termini no es pacifica cap carrer horitzontal.



- Al pacificar molts dels carrers de baixada, els pocs que queden sense pacificar, en especial Viladomat, veuran molt incrementat el trànsit.
- Es considera que s'han fet poques propostes pel que fa a nous carrils bici.
- Amb el model resultant hi haurà massa circulació als carrers de la xarxa viària bàsica, en especial el carrer Sepúlveda

PROPOSTES

- Reduir la velocitat màxima permesa en aquells carrers que guanyaran trànsit (com per exemple Viladomat).

DUBTES

- Dubtes sobre la idoneïtat de la selecció del carrer Parlament en relació a la seva pacificació/peatonalització.
- Preguntes sobre si la proposta suposarà canvis per al Mercat de Sant Antoni per les vies d'accés que tindrà, especialment sobre si deixarà de ser un mercat de referència a la ciutat, no només al barri.
- Preguntes sobre els impediments/dificultats d'accedir als aparcaments particulars després de la pacificació. Els tècnics responen que cap accés es veurà interromput i afirmen que es podrà accedir igual però a través de carrers d'ús compartit amb circulació de vianants. Així mateix, no varia l'accés als vehicles d'emergència, taxis i altres.
- S'ha preguntat si, actualment, hi ha exemples de les cruïlles-places com les que es proposen.
- Es pregunta si s'ha pensat en alguna alternativa per a que no incrementi tant el trànsit del carrer Viladomat.
- Es demana una simulació del trànsit de l'any 2019 amb la proposta que es presenta.
- Per què el carrer Parlament és un carrer veïnal si no hi ha cap equipament?
- Com quedaran les terrasses dels bars? Es respon que quedaran igual, ja que es mantenen les existents i no se'n creen de noves.



2. ACTUACIONS

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Bona acollida general de la idea de “transformar el barri” per millorar-lo. Es reconeix la vinculació entre la millora de la mobilitat i una millora de l'habitabilitat al barri.
- Millora de les voreres amb parterres i arbustos (carrer de Viladomat) que actuaran com a barrera verda i pantalla acústica, com és el cas de la Gran via.
- Increment del verd al barri.
- La reducció de la velocitat dels vehicles a les vies veïnals.
- La reducció del trànsit i la consegüent reducció de la contaminació.
- Pacificació de c. Borrell i de c. Tamarit.

RISCOS

- Certa preocupació pel funcionament del transport públic durant les obres, específicament sobre les possibles interrupcions o la desviació del recorregut del servei d'autobusos. Els tècnics expliquen que s'haurà de modificar el traçat d'algunes línies d'acord amb les fases d'intervenció.
- 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 té més força és qui guanya..
- Així mateix, 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.
- Problemàtica amb les motos: actualment, les motos poden circular i estacionar pràcticament on vulguin, degut a la manca de regulació i sancions. Per tant, amb aquestes actuacions, si no es vigila o no s'aplica cap mesura, les guanyaran en espai respecte els cotxes.
- Es considera que la solució proposada per a c. Viladomat no reduirà ni el soroll ni la contaminació.



PROPOSTES

- Debat entre dues propostes contraposades. Per una banda, es demana que hi hagi més arbres als carrers, a tots i no sols als més centrals del barri. Per altra banda, hi ha opinions que consideren també interessant que hi hagi espai obert, lliure, no ocupat per elements urbans (arbres, monuments, etc.). Aquesta segona idea és bastant recolzada a raó del fet que manquen espais oberts i lliures on fer celebracions veïnals, festes, concerts, actes, etc.
- Es demana més verd al carrer de Viladomat.
- Es demana fer campanyes de sensibilització i d'informació sobre una correcta utilització i convivència envers els canvis de reestructuració dels carrers, sobretot per als ciclistes.

DUBTES

- Es pregunta per les dates d'execució de totes aquestes actuacions i el calendari concret d'implementació de les propostes dels tècnics i sobre la seva afectació, atesa la seva rellevància pel comerç del barri. Els tècnics detallen l'agenda d'intervenció, així com les actuacions previstes, exposant les principals característiques de les mateixes i els seus objectius.
- Interès dels participants sobre el futur funcionament del servei de recollida de deixalles als carrers on s'actuarà, tant mentre duri la intervenció, com després, amb la seva pacificació. Preguntes sobre si es modificarà la localització dels contenidors. Els tècnics responen que segurament caldrà col·locar alguns contenidors a altres llocs però que el servei funcionarà gairebé igual.
- On serà l'aparcament per a motos? I els punts de Bicing?

∞



3. TIPUS D'URBANITZACIONS

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Bona acollida a la proposta de les places petites a les cruïlles dels carrers.
- El fet de plantar vegetació en jardineres ens permet adaptar-nos millor a canvis que es puguin haver de fer per millorar la implementació del model al barri, és a dir, una jardinera es pot desplaçar i col·locar a un altre lloc, un arbre plantat al terra no.
- Agrada el plantejament general de totes les actuacions, sobretot la implementació de més mobiliari urbà i zones comuns per potenciar la vida de barri.
- Increment dels bancs (per a descansar) al barri, que actualment es consideren escassos.
- Nou aparcament a sota del Mercat de Sant Antoni.
- Increment del verd al barri.

9

RISCOS

- Es tem que la pacificació al barri pugui fer emergir noves "situacions de conflicte": més gent al carrer de nit que faci soroll, més terrasses a les zones "peatonals" i més soroll nocturn, etc.
- Saturació d'oci al carrer Parlament: els veïns/es prefereixen que passin cotxes, abans d'haver de patir sorolls provinents de "botellons" i bars nocturns. Així mateix, es mostra preocupació de que en alguns carrers, en especial el carrer esmenat (Parlament) es vegin incrementades les terrasses dels bars.
- Preocupa que la pacificació comporti un augment dels locals d'usos de restauració i d'oci, i que això repercuteixi en un augment dels sorolls. Els tècnics afirmen que des de l'ajuntament no hi ha voluntat d'augmentar aquest tipus d'activitats i usos al carrer. Les llicències d'aquest tipus de negocis estarà limitada i s'insisteix en que es prioritza la millora de la circulació de vianants. Per tant, s'entén que hi ha una aposta per evitar una nova ocupació de l'espai guanyat amb nous usos que dificultin el moviment dels vianants.
- Als veïns/es els preocupa que les bicicletes no compleixin la velocitat màxima de 10 km/h a les vies veïnals. Per tant, creuen que s'hauria de posar alguna mesura per a controlar-ho.



- Les actuacions al carrer Tamarit i Borrell es consideren massa estructurants i irreversibles (amb la inversió de diners que això suposa). Es preferiria fer quelcom més temporal i reversible, a mode de prova.

PROPOSTES

- Es creu interessant que s'utilitzi el canvi de color de l'espai públic (pintar el terra d'un altre color) per a senyalitzar i remarcar la seva pacificació.
- Més arbres i jardineres dels que hi ha previst en tota la Gran Via.
- Es proposa que les actuacions a c. Borrell i c. Tamarit (fora de la creu del mercat) siguin més reversibles, per a veure primer com funciona l'actuació i quina és la seva acollida.

DUBTES

- Quin serà el tipus de paviment?



3. ESTACIONAMENT I CÀRREGA I DESCÀRREGA (CID)

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Bona valoració pel que fa a crear un horari i unes zones específiques de CID.
- Una part de l'àrea blava passarà a ser àrea verda.

RISCOS

- Es tem que les zones de CID quedin lluny dels comerços i que s'hagin de fer desplaçaments llargs a peu amb les mercaderies. Així mateix, s'ha de tenir en compte que si la càrrega i descàrrega està lluny podrien originar-se problemes amb els carretons, sorolls, etc.
- Preocupa que hi hagi una pèrdua de llocs d'aparcament i es considera que pot tenir una afectació negativa important.
- Preocupa que hi hagi concentracions de vehicles de repartiment de mercaderies als voltants del Mercat de Sant Antoni, sobretot els dies més importants de mercat. Els tècnics/es consideren que caldrà tractar-ho. Consideren, però, que s'haurà d'abordar de manera similar a com es fa a altres zones comercials i de vianants cèntriques.
- 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 de dins del Mercat per aquells comerços que estiguin fora.
- El mobiliari urbà i les jardineres previstes en alguns carrers pot dificultar l'accés i la parada als taxis, ja que no podran aturar-se al costat d'una jardinera perquè els ocupants del vehicle no podran creuar-la caminant (sobretot es diu això pensant en c. Viladomat). Aquest problema és especialment significatiu per a les persones amb mobilitat reduïda.
- Alguns/es assistents consideren que s'estan reforçant mesures de restricció de la càrrega i descàrrega.
- S'ha d'anar amb compte perquè l'àrea verda sempre està ocupada (a la nit també), a diferència de l'àrea blava.



PROPOSTES

- Creació d'una zona verda d'aparcament exclusiva per a residents del barri.
- Proposen crear bústies de mercaderies centralitzades a l'inici dels carrers per a treure el trànsit de mercaderies (sobretot empreses que reparteixen al llarg de tot el dia, com Amazon).
- Es demana que s'expliqui bé la pèrdua de places d'aparcament als veïns/es perquè això és un tema que pot generar molt soroll i pot fer que molts usuaris/àries no visualitzin els efectes positius de totes aquestes actuacions.

DUBTES

- On s'estacionaran ara les bicicletes?
- Hi ha dubtes sobre si la reducció de places d'aparcament (molt poc substancial) fomentarà que els vehicles hagin de circular més de manera interna al barri per a trobar lloc per a aparcar.
- Com serà l'aparcament els diumenges? Com serà a l'aparcament al mercat?
- Dubtes sobre si els veïns i veïnes hauran de pagar més per poder aparcar i es pregunta si augmenta l'aparcament de pagament. Es respon que això no variarà.
- Es pregunta per la redistribució de places d'aparcament entre zona verda i zona blava. S'explica que la pèrdua de zona blava d'aparcament es compensa amb un increment de zona verda. Es comenta que la percepció de manca d'aparcament és un problema que ja existeix ara i no una conseqüència de la proposta.
- 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?
- Com quedarà l'estacionament per a les persones amb mobilitat reduïda? Es respon que no es modifiquen.
- Es pregunta quantes de les places proposades (de nova creació a sota del mercat de Sant Antoni) són de vehicle elèctric.



5. ALTRES

BUIDAT DELS GRUPS:

RISCOS

- Hi ha molta gent que ve no ve a aquestes sessions i, donat que la superilla té efectes secundaris importants, aquestes persones potser perceben només aquests efectes negatius. Per tant, és important informar millor sobre tot això, per a que la gent percebi els seus beneficis.
- Costa molt trobar la documentació a internet referent a les Superilles. S'hauria de facilitar la seva visualització.

PROPOSTES

- Desplaçar uns metres la parada d'autobús del carrer Floridablanca amb c. Urgell, ja que es produeixen molts embuts perquè s'ha d'aturar més d'un autobús i es creen cues.
- Potenciar les campanyes de civisme i bona convivència per tot el barri, sobretot en entorns escolars.
- Tot això hauria d'anar acompanyat de polítiques d'habitatge per a que això no provoqui una pujada dels preus de lloguer

DUBTES

- Els participants pregunten si la seva participació als grups incidirà en la formulació de la proposta. Els tècnics responen que sí, efectivament, i que ja hi ha precedents d'aspectes del projecte que s'han modificat gràcies a la participació ciutadana.
- Al carrer de Calàbria amb Manso hi ha un cotxe de mesurament de contaminació. Els participants demanen fer públiques aquestes dades. Així mateix, pregunten si es faran medicions posteriors a l'aplicació de tots aquests canvis i si aquestes dades seran públiques. Existeix un sostre per sobre del qual, en cas d'augment del trànsit, es reverteixen els canvis?
- Es qüestiona si s'han estudiat i plantejat els efectes de totes aquestes actuacions sobre el preu del sòl. Per exemple, comenta que a Viladomat, el preu del sol baixarà i, en canvi, a Borrell s'incrementarà. Per tant, pregunta si s'han estudiat algun sistema per compensar-ho.
- Es pregunta si hi ha més projectes de recuperació de patis interior d'illa.

