

ACTA DE LA SESSIÓ AMB EL GRUP IMPULSOR DE SANT ANTONI

A l'Espai Calàbria 66, el dimarts 12 de desembre de 2017 es reuneixen els representants d'Ecologia Urbana i del districte amb el Grup Impulsor de la Superilla de Sant Antoni.

Assisteixen a la reunió:

Vicenç Gasca, del SAC
M^a Àngels Francia, de l'Espai Gent Gran Sant Antoni
Eva Caballero, de l'AMPA Ferran Sunyer
Manel Pérez, de Fem Sant Antoni
Mar Trallero, de l'AMPA Ferran Sunyer
Pep Sala, de l'AVV Sant Antoni
Joan Serrat, AVV Sant Antoni
José Felipe Rieusset, President de Sepúlveda núm. 90
Adam

Eulàlia Corbera, consellera
Francesc Magrinyà, conseller
Natàlia Lloreta, tècnica de suport comunitari
Carmelo Alcalde, tècnic de barri de Sant Antoni
Xavi Valls, tècnic d'Ecologia Urbana
Rosa López, tècnica d'Ecologia Urbana
Dani Alzina, tècnic de BIMSA
Carlos Domínguez, tècnic VAIC
Jordi Calbetó, tècnic VAIC
Joakin Santiago, arquitecte Leku Estudio
Marta Sola, arquitecte Leku Estudio
Sònia Martín, arquitecte E. Civil Ingenieria
Bernat Marco, Urbaning

Obre la sessió en **Xavi Valls**, tècnic d'Ecologia Urbana, presentant l'ordre del dia i explicant la dinàmica de la trobada. Passa la paraula a en **Carlos Domínguez**, tècnic de VAIC, que mira de donar resposta a les diferents preguntes que varen anar sorgint a la darrera trobada. S'agrupen les respostes per temàtiques: mobilitat, espai públic i xarxes funcionals.

Sobre **mobilitat** es dona resposta a les següents qüestions:

- Com s'accedirà al carrer Parlament amb vehicle privat? Es mostren les possibles rutes des de tres punts de referència; des de plaça Espanya, des de Drassanes i des de la plaça Universitat. S'explica les modificacions que hi haurà i s'explica que des de Drassanes no hi hauria canvis.
- Com s'accedirà al Mercat de Sant Antoni? Es marquen també quatre punts d'accés des dels límits de la superilla, des de plaça Espanya, des de Drassanes, des de l'Esquerra de l'Eixample i des de plaça

Universitat. Es respon igualment a la pregunta de com efectuar la sortida del barri des del Mercat de Sant Antoni.

- Com serà la convivència entre vianants, bicis i vehicles motoritzats? Es diu que la prioritat serà, a les plataformes úniques i vies pacificades, pels vianants, que els vehicles motoritzats hauran de reduir la velocitat. Les bicicletes també hauran de circular a velocitat més moderada.
- Hi ha previsió d'increment de trànsit al carrer Viladomat? S'explica que es preveu que el c. Viladomat tingui un comportament semblant al que s'esdevé al carrer Borrell. Es preveu un nombre aproximadament igual de circulació de vehicles al dia. Per sota de Gran Via, es preveu un increment de 10.000 a 14.000 vehicles al dia.
- Als carrers amb escocells correguts, on paren els taxis? Els escocells correguts permetran una accessibilitat pràcticament igual que la que ho hi ha avui.

Sobre **espai públic** es respon a les següents preguntes:

- Com quedaran els projectes estructurants? Es mostren recreacions virtuals dels canvis que es preveuen. S'explica que amb la pacificació es deixarà una banda de quatre metres per a la circulació de vehicles i persones, es guanya espai de sociabilitat i verd. El fet de no fer una via recta pels vehicles fa que desincentivi l'acceleració. Es faran punts de CID amb horari específic i es preveu una circulació de bicis en els dos sentits, al marge de la circulació unidireccional de vehicles a motor. Es manté la vorera i els encreuaments es guanyen per a la ciutadania, ja que hi haurà la possibilitat de fer recorreguts rectes. En relació a les terrasses de bars, s'opta pel manteniment del que ja hi ha.
- Com quedaran els projectes tàctics? Hi haurà obra tàctica per sota de carrers Manso, Borrell i Parlament. S'efectuarà amb pintura al paviment i utilitzant mobiliari. Es mostren imatges exemplars de mobiliari tàctic i paviment pintat.
- Per què el carrer Parlament es considera eix cívic? Es considera així perquè és una via que connecta amb el Raval i Poble Sec, dona accés a les escoles, etc. Era un carrer que destacava especialment.
- Per què el carrer Campo Sagrado és local i no cívic? Sobretot per les necessitats de desplaçament de vehicles que cobreix, és un carrer "diferent", a més. És a dir, té un nivell d'habitabilitat superior a la majoria dels que hi ha a Sant Antoni. Tampoc considerem que hi hagi una circulació excessiva de vehicles a motor i és un carrer útil pel gir a l'esquerra en direcció Poble Sec que permet.
- Quines activitats es faran a l'espai públic? Definim activitats bàsiques que es poden donar per a millorar la convivència, això pot passar a qualsevol espai públic recuperat. Als espais més grans, de certa dimensió, s'hi podrà projectar activitats programades a nivell cultural, econòmic, festiu, etc.
- Quin risc hi ha d'emergència de nous conflictes i sorolls a les zones pacificades? El nivell de soroll baixa molt només pel fet de tenir menys circulació de vehicles i a menys velocitat. No es creen més espais de terrasses per a bars i l'únic que es pot apuntar és al fet que hi haurà més gent als carrers. S'ha de treballar per una bona convivència sempre, però ja es preveu que serà bona. A més, com més espais de relació social als carrers, menys concentració de soroll a determinades zones. Es farà un pla d'usos per a controlar aquests factors.
- Al carrer Viladomat, quines actuacions hi haurà? Es millorarà l'habitabilitat amb més espai verd, més bancs, ampliació dels escocells i voreres contínues amb eixos cívics de Tamarit i Parlament. En definitiva, més espai públic.

- Es farà un seguiment dels projectes? Sí, es mesura el soroll, s'observen els canvis, es controla l'aire abans i després dels canvis, es mira la quantitat dels cotxes que circulen, de les bicis, etc. Es faran, a més, enquestes de satisfacció i es faran publicacions periòdiques de la situació.
- Hi podria haver un efecte gentrificador al barri? (Intervé la Consellera Eulàlia Corbera): la gentrificació és un fenomen global que es afecta moltes ciutats, també a Barcelona. Com a Ajuntament creiem que no hem d'aturar les millores dels nostres barris per aquests riscos. Ara bé, sempre les haurem d'acompanyar de mesures compensatòries antigentrificació. La situació del monocultiu comercial pel que fa a oferta de restauració es troba protegida actualment per una suspensió de llicències, i estem elaborant un Pla d'Usos que entrarà en vigor el febrer de 2018 i regularà els establiments de pública concurrència. Es tenen en compte les problemàtiques de soroll i demés. Es treballa per a assegurar la diversitat comercial i no s'incrementen les terrasses dels bars. De la suspensió de llicències a solars estratègics, dos són a Sant Antoni. L'Ajuntament estudiarà adquirir-los per a fer equipaments que podrien incloure habitatge dotacional. A més, es treballa en el cens de pisos buits al barri per a rehabilitar-los i situar-los a la borsa de lloguer social. Es realitzen pràctiques de mediació i acompanyament en casos de mobbing immobiliari des de l'Ajuntament i també hi ha la possibilitat d'oferir ajudes.
- Què passarà amb els projectes de recuperació dels interiors d'illa? Es continua endavant i no té res a veure amb les Superilles. Tot i així, tot millora Sant Antoni i es complementen els projectes.
- Quin calendari hi ha? La previsió és que la *creu de Sant Antoni* finalitzi cap a l'abril del 2017, amb el mercat. A l'estiu es preveuen obres de la part de dalt dels carrers Borrell, Tamarit i Parlament. Cap a l'octubre es faria obres tàctiques. Les actuacions a les escoles serien cap a l'estiu del 2018 per evitar interrompre les classes.

Sobre les **xarxes funcionals** es respon a les següents preguntes:

- On es proposen carrils bici? S'exposa sobre mapa la xarxa existent de carrils. S'explica que els carrers amb plataforma única no seria necessari ja que la bici circula com un vehicle més, però que ho ha de fer a baixa velocitat per a garantir la convivència amb els vianants. Al c. Parlament hi hauria un tram de carril bici i un altre tram de vianants.
- Què passarà amb les places d'aparcament i la seva accessibilitat? L'accés a l'aparcament no es veu compromès en cap cas. L'aparcament no es redueixen pràcticament, i la reducció que hi ha es centra en places de zona blava. Es planteja un transvasament de 100 places de zona blava a zona verda. També cal tenir present que es posa en funcionament un nou aparcament soterrani de 390 places a sota del mercat de Sant Antoni.
- On aparcaran les motos? Estem fent esforços perquè les motos aparquin en calçada, que és la tendència que es vol tenir. Per ara poden aparcar a les voreres de mes de tres metres però també s'han d'anar acostumant a fer ús de l'aparcament soterrat. Per tant, no podran aparcar sobre les voreres estretes ni als carrers amb plataforma única o als espais públics que es guanyin.
- Hi haurà una reducció d'aparcament pels residents? Actualment sobren llocs sota terra per a aparcar, i a la calçada hi haurà una variació mínima de places, de 7,9% a 7,2% sobre el total de places. El canvi és de 0,7% només. Per a pal·liar l'efecte hi haurà unes 100 places que passaran de ser blaves a verdes. S'explica on seran les places sobre mapa. El Mercat de Sant Antoni tindrà 40 places sota superfície de CID. És possible que algunes places es vegin afectades per la nova xarxa de carril bus.
- Hi haurà un increment de trànsit per la cerca d'aparcament? No creien que sigui així. Es tendeix a no

circular en busca d'aparcament per les vies on se sap que no es pot aparcar i on no hi ha aparcament.

- On seran les CID del mercat? Seran al mateix mercat.
- Horari de CID? Encara s'està encara. Hi ha una nova conjuntura que cal tenir en compte, com és l'auge de comerç electrònic i la circulació de furgonetes de distribució de petit paquetatge, i això s'haurà d'anar regulant. Els horaris de CID hauran d'evitar interrompre la vida corrent al barri (entrades i sortides a les escoles, etc).

Després que en **Carles** i la **Rosa López** (tècnics) resolguin els dubtes que varen sorgir a la sessió amb veïnat, s'obre un torn de preguntes.

Intervé un veï per preguntar si els CID del Mercat de Sant Antoni són només pels operadors del mateix mercat. Es respon que, a més d'ells, també podrà utilitzar-lo el comerç del barri. Els horaris, per altra banda, no coincidirien. Es pregunta també per una alternativa a l'obertura de Ronda de Sant Antoni i es respon que hi ha una previsió de 6-7 mesos, dels quals només dos es solaparan, en que caldrà mantenir l'opció de Sepúlveda-Villarroel-Tamarit.

Hi ha una queixa en relació a la circulació caòtica entre plaça Espanya i Gran Via, també per Villarroel. Es qüestiona si això canviarà amb la pacificació. Es pregunta què passarà amb les 40 motos que s'han comptabilitzat aparcades entre Sepúlveda i Urgell. Es fa una pregunta sobre la possibilitat d'estendre la superilla cap al Paral·lel, i es respon que l'àmbit de treball, aquí, és la superilla de Sant Antoni. Es pregunta de quin tipus seran les places d'aparcament entre el carrer Compte d'Urgell i de Tamarit. Es diu que es faran places mixtes i que encara no es pot saber exactament el número de places per a residents allà.

Es pregunta si hi haurà nous bars i si s'estendran noves terrasses. La consellera **Eulàlia Corbella** explica que ara mateix hi ha una moratòria de llicències d'establiments de pública concurrència, que atura l'atorgament de noves llicències d'establiments de restauració i turístics durant un any (entre el febrer de 2017 i el febrer de 2018). Durant aquest any es treballarà un nou pla d'usos per a Sant Antoni que regularà aquests comerços. El pla d'usos no afecta les terrasses, que es regulen mitjançant una normativa pròpia.

Seguidament, en **Joaquín Santiago** (arquitecte) passa a explicar els nous projectes que es presenten per a les escoles.

En primer lloc, es tracta la reurbanització del CEIP Ferran Sunyer. Hi haurà una intervenció a la sortida directa de l'escola. Es farà una ampliació amb fusta per a millorar el confort, amb més mobiliari i més espai verd. El xamfrà, a la sortida del Centre Cívic, es faria amb col·locació de mobiliari per tal de delimitar bé l'espai. La sortida del passatge Pere Calders es millorarà i es farà una zona recreativa més important. Els objectius centrals són: obtenir més espai verd i guanyar espai públic, reducció d'espai per a vehicles amb la introducció de plataformes de fusta i més mobiliari per a delimitar-lo.

En relació a l'Escola Sagrat Cor, es preveu una actuació amb mobiliari per millorar la delimitació de l'espai públic i fer més segura l'entrada i sortida d'escolars. També es preveu l'ús d'elements de fusta per a protegir aquestes dinàmiques.

S'obra torn de preguntes sobre els projectes que s'han presentat:

Es demana si es podrien col·locar bancs a la sortida de l'escola Ferran Sunyer. S'informa que és una mica inviable per motius de seguretat, ja que, en col·locar-se una plataforma de fusta, si es col·loquen bancs es facilitarà

l'escalabilitat d'aquest element de fusta. Això podria ser problemàtic pels infants en tant que, a l'altra banda de la plataforma, hi circularan vehicles.

Es pregunta si al passatge Pere Calders la connexió serà de plataforma única. S'afirma que sí. S'aplicarà una limitació d'horaris als CID també. Els horaris de CID semblen una preocupació entre les representants de les AMPA, que demanen que no coincideixin amb l'entrada i sortida de les escoles. Es contesta que, efectivament, s'evitarà una coincidència d'horaris i es cercarà un horari de CID que no afecti els moments de màxima afluència a l'entorn de les escoles.

Dani Alzina, de BIMSA, diu que podria valorar-se la col·locació de bancs fora de la línia de fusta de la sortida de l'escola.

Es formula una pregunta sobre la possibilitat d'insonoritzar la façana de l'escola. Es contesta que s'està treballant amb l'Institut del Paisatge, que ja es porta a terme amb entitats privades i que es valora de fer-ho també amb equipaments i serveis públics.

Sònia Martin, arquitecte, exposa les idees pel segon projecte previst sobre la millora de les voreres entre els carrers Viladomat i Manso. L'objectiu és estendre els escocells, que faran uns tres metres, aconseguir més verd i potenciar el paviment permeable i mixt (verd + llosa), a més de col·locar més bancs. Es mostren imatges per a reflectir la idea de fer el paviment mixt i permeable al costat dels escocells. S'explica que això potencia la vegetació i optimitza la penetració d'aigua de pluja al subsòl per a hidratar millor les plantes i els arbres. S'ensenya un tram tipus a la presentació i s'insisteix en el fet que això no altera ni la circulació del bus, ni les places de serveis, que sols es planteja a la vorera.

Un veí del carrer Sepúlveda pregunta si no s'afectarà el CID amb l'actuació. Es contesta que no, en cap cas. Li preocupa que els escocells serveixin de pipican o que hi hagi una degeneració per falta de manteniment. Es respon que hi ha la idea de plantar vegetació que no agradi als gossos per evitar que hi entrin. En general, agrada el projecte.

Es pregunta si al carrer Manso hi passaran més busos i quedarà perjudicat, encara que a altres llocs hi hagi millores remarcables. Es contesta que també passa a carrer Urgell o c. Floridablanca. S'afirma que als carrers per on passaran més busos hi haurà una actuació per a verificar l'espai públic per a compensar. A més, també es preveu una disminució global de l'ús privat del vehicle, i això repercuteix a tot Sant Antoni.

Un veí intervé per encoratjar l'Ajuntament de Barcelona a seguir endavant amb la idea de les superilles per a tota la ciutat. Es pregunta, altrament, si el carrer Sepúlveda deixarà de funcionar com si fos una "carretera", ja que considera que hi circulen molts cotxes.

Francesc Magrinyà (Conseller de Districte) respon que hi ha en marxa una reestructuració de la xarxa de bus potenciant la circulació per Gran Via i c. Aragó. Considera que està pendent estudiar amb la concessionària de l'aerobús el seu recorregut. La idea, però, és que el circuit de l'aerobús no sigui tant per c. Sepúlveda. Preocupa que el carrer Manso assumeixi una circulació de busos "excessiva".

Es fa una pregunta sobre els espais per a parar el vehicle privat a les vies amb plataforma única. La resposta va en la direcció de diferenciar entre parar el vehicle i estacionar, que és diferent. Els carrers tenen prou amplada com per a facilitar una descàrrega particular si es tracta de quelcom breu. Es fa una pregunta sobre la microdistribució de mercaderies i l'afectació que pot tenir. La qüestió és que ens trobem en un moment de canvi en el sistema de distribució comercial, amb l'aparició de la compra online i que caldrà buscar solucions noves a aquestes noves

realitats que fan la distribució personalitzada (a casa). S'apunta a la potenciació de la microdistribució amb vehicles elèctrics, per exemple, per a mitigar els sorolls i les emissions. Un veí del carrer Sepúlveda considera que "els ciutadans tenim dret a tenir cotxe". En relació a això, s'insisteix en que cal implementar un model més sostenible i que, al cap i a la fi, hi ha superàvit de places d'aparcament soterrat.

Per concloure la sessió, **Rosa López** apunta al fet que el que s'ha tractat avui és l'avantprojecte i que ara caldrà avançar en el projecte executiu cap a l'abril o maig. Anuncia que cap el febrer es podria valorar una altra trobada del Grup Impulsor per aproximar-nos amb més detall a algunes coses.

Francesc Magrinyà fa una crida al veïnat i comerciants a valorar la idea de realitzar trobades per qüestions específiques que es vulguin plantejar, afirma que des de l'ajuntament estan oberts a propostes.

Sense més intervencions, es dona per tancada la sessió.