



Superilles: Omplim de vida els carrers

**SESSIÓ OBERTA AL VEÏNAT DE L'ÀMBIT DE
SUPERILLES DE L'ESQUERRA DE L'EIXAMPLE
(CONSELL DE VENT – GERMANETES)**

INFORME DE RESULTATS DE LA JORNADA DE TREBALL I DE DEBAT

4 DE MARÇ DE 2019

INDEX

1. Introducció i antecedents	2
2. Jornada participativa i de debat	3
Dades bàsiques	
Metodologia	
3. Intervencions en plenari	4
4. Resultats per àmbits	
Eixos cívics i espai públic	5
Mobilitat	6
Exemples d'actuacions tàctiques i d'urbanització	8
Actuacions proposades	10
Altres	13



1. Introducció i antecedents

El procés d'implementació de la Superilla a l'Esquerra de l'Eixample 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. 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 l'àmbit de Consell de Cent.

Per assolir aquest fi, es proposa un procés d'elaboració del Pla d'Acció de manera participada. D'aquesta manera la proposta tècnica per les superilles de l'àmbit de l'Esquerra de l'Eixample (Consell de Cent – Germanetes) 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 rebudes en les diferents sessions i accions participatives s'anirà modificant la proposta tècnica mitjançant la qual es configurarà 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 Consell de Cent en col·laboració amb el districte. La implementació es complementaria amb una tercera fase dirigida a la redacció dels projectes de les diferents actuacions 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.

2



2. Jornada participativa i de debat

Dades bàsiques

Data, hora i lloc: Dilluns 4 de març de 2019, a les 18h, al Centre Cívic Urgell (c. Compte d'Urgell, 145)

Convocatòria: La convocatòria de la jornada de treball es va realitzar a través del districte i de la Direcció de Comunicació i Participació d'Ecologia Urbana mitjançant amb cartelleria i per correu electrònic

Participants: La jornada participativa i de debat va comptar amb la participació d'una cinquantena de veïns i veïnes inscrits.

Metodologia

L'objectiu de la jornada era informar i sensibilitzar sobre el Programa Superilles i, alhora, recollir propostes i suggeriments concrets per part dels veïns i veïnes de l'Esquerra de l'Eixample i de l'àmbit específic del carrer Consell de Cent.

L'ordre del dia de la sessió era el següent: benvinguda (18:00h), inici de la presentació (18:10h), explicació de la dinàmica i treball en grups (19:20h), posada en comú de les aportacions recollides als grups (20:40h), tancament (21h).

La jornada es va desenvolupar amb dues fases diferenciades. Primer, es va donar la benvinguda de les persones assistents i es va fer una introducció global a les problemàtiques urbanes actuals (contaminació, poc verd a la ciutat, manca d'espai públic, etc.). Rosa López, arquitecta de l'Àrea d'Ecologia Urbana, va presentar el projecte de les superilles. Acte seguit, el tècnic de participació d'Ecologia Urbana, Anna González, d'Urbaning va explicar el treball realitzat amb el Grup Impulsor per elaborar la proposta de Pla d'Acció que es presentava, així com les dinàmiques de participació que s'acostumen a desplegar al voltant de les superilles i va anunciar l'inici de la dinàmica de treball en grups. Així, es van crear quatre grups de debat ubicats a diferents espais.

Tots els grups van treballar en base a la mateixa dinàmica. Es van debatre les següents qüestions o blocs temàtics: espai públic, mobilitat, exemples d'urbanització, actuacions i altres. Es van explicar els diferents tipus de via (bàsica, local i veïnal) així com la xarxa d'eixos cívics de la ciutat. Es va abordar també la situació de l'estacionament i les zones de càrrega i descàrrega



(CID). A cada taula de debat hi havia una tècnica del Programa Superilles i una altra que realitzava tasques de moderació i recollida d'idees i dubtes. També, es disposava de diferents plànols per recolzar les explicacions.

Als grups de debat es van posar de relleu els objectius que pretén assolir el programa superilles, es va reflexionar sobre els exemples d'urbanització dels tipus de carrer que es van mostrar per part de l'equip tècnic, es va tractar el guany d'espai públic mitjançant la creació de les places als punts d'encreuament de carrers pacificats, la situació del verd urbà i es van poder abordar, així mateix, els dubtes, propostes i problemàtiques que detectaven els veïns/es.

Les persones que van participar a les taules de debat disposaven d'un full on podien escriure les seves aportacions i suggeriments, així com les propostes de millora i dubtes en relació a la proposta. Aquests, juntament amb les aportacions fetes als grups de treball es recullen a continuació en aquest informe, a l'apartat "*Resultats per àmbits*", on s'ha procedit a fer el buidatge dels continguts.



3. Intervencions en plenari

Benvinguda

A càrrec del Conseller de Districte Francesc Magrinyà

Presentació del model superilles

A càrrec de Rosa López, coordinadora de l'Àrea d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament de Barcelona

Intervencions de la fila zero

A càrrec de Jordi de Bes, de l'AMPA Joan Miró, i de Xavi Riu, de l'AVV de l'Esquerra de l'Eixample

Explicació de la dinàmica participativa i distribució dels grups

A càrrec d'Anna González, d'Urbaning

5



4. Resultats per àmbits

1. EIXOS CÍVICS I ESPAI PÚBLIC

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Es creu important treballar per millorar la biodiversitat al si de la ciutat i es considera que és important que l'Eixample hi contribueixi. El model va en aquesta direcció, i això és bo.
- Hi ha alguna persona que diu que serà important observar l'evolució de les superilles d'aquí uns anys. Es diu que l'impacte real i la possibilitat de valoració amb criteri es podrà fer quan es connectin les diferents superilles.

RISCOS

- Es demana que les actuacions a nivell de ciutat es vinculin a les actuacions que es fan com a superilles. Hi ha el risc d'actuar a diferents velocitats i crear desajustos.

PROPOSTES

- Es demana actuar a Av. de Roma també, ja que hi ha poca aflluència de vehicles i millorar el recorregut rectilini per a vianants. Es contesta que es tracta d'un projecte de ciutat i que s'està estudiant. S'estudia fer-hi carril bici i potser bus.
- Es reflexiona sobre la possibilitat de realitzar més obres d'art i activitats de tipus cultural a l'espai públic, i es demana que s'incentivin aquests esdeveniments.
- Es demana que es miri de redistribuir les zones de més activitat d'oci (concerts, festes, etc.) al si de l'àmbit perquè no s'acabin acumulant massa activitats als mateixos espais. Es posa d'exemple els Jardins de Paula Montal (Carrer Viladomat entre Consell de Cent i Diputació). Es diu que està brut i que sovint hi ha molt soroll.
- Es proposa a curt termini que es faci un carril bici al Carrer València.



DUBTES

- Quina actuació es planteja a l'Av. de Roma? Es diu que és un projecte de ciutat i que no entra dins l'abast de les superilles.
- Es demana saber quina és la proposta per l'eix Mallorca i Provença. Es comenta que està en estudi i que es valora la peatonalització.
- Zona codificada 17/07 (transformació d'ús) illa a Viladomat amb Consell de Cent i una altra zona a Calàbria amb Diputació, són zones en transformació que hauran de ser espais verds. Es pregunta per què no apareix als plànols reflectit.
- Una persona pregunta si el model superilles es vota entre el veïnat. Es dona resposta dient que no es fa una consulta, que el programa superilles respon a una mesura de govern de l'Ajuntament de Barcelona i que la seva aplicació a cada un dels territoris es el que es participa amb els veïnat.



2. MOBILITAT

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Es veu amb bons ulls la idea de consolidar el carril bus que ha funcionat durant el Mobile World Congress.
- S'entén que no és sostenible mantenir el model de mobilitat actual, que prioritza el cotxe, i es veu bé que s'avanci cap a un canvi de model.
- Es considera correcte, de manera generalitzada, la proposta de mobilitat que es realitza, en tant que es recupera espai públic i no hi ha grans incidències destacables en quant a la mobilitat a altres vials principals de l'àmbit.
- El veïnat veu positivament l'increment d'espai públic i que aquest integri diferents modes de transport.
- Es creu que mica en mica s'anirà millorant la consciència de les persones sobre la necessitat de canvi modal a la ciutat. Hi ajuda que creixin els usuaris de diferents modes de transport.

∞

RISCOS

- Una opinió considera que la creació de carrers amb un sol carril de circulació provocarà que el veïnat arribi més tard a casa, incrementant el malestar familiar. Hi ha força gent a la taula que creu que això és un problema individual, que s'ha de pensar globalment, i que es podrà gestionar encertadament.
- Més activitat als carrers també pot suposar més soroll; si es fan concerts, per exemple, aprofitant l'espai públic generat, això pot molestar el veïnat.
- Els infants no poden anar sols pels carrers pacificats perquè encara hi seguiran circulant vehicles, hi ha qui hi veu aquesta limitació. Es respon que a aquests carrers la prioritat serà dels vianants i que hi haurà zones d'estada importants que fan créixer molt la seguretat.
- Alguna persona creu difícil la convivència entre ciclistes i vianants. Es diu que ara per ara hi ha una concentració molt gran de circulació a l'encreuament Gran Via amb Urgell i que això genera conflictes entre modes de transport.



- A alguna persona li preocupa l'impacte negatiu de la pacificació del c. Consell de Cent en relació al comerç de la zona.
- Es diu que actualment c. Aragó està col·lapsat i que fins i tot el veïnat no pot obrir les finestres de la pol·lució que hi ha. S'explica per part de l'equip tècnic que precisament per això s'intenta desincentivar l'ús del cotxe i el trànsit de pas. Es comenta que una proposta és crear un carril bus i retirar-ne un de circulació de cotxes, fet que es valora bé.

PROPOSTES

- S'explica el fenomen de la vaporització del trànsit i es comenta que les simulacions realitzades mostren que amb la proposta que es fa, no es sobreesatura cap via bàsica o local. Aquest fet s'assumeix en conjunt.
- Una persona considera que seria interessant cercar estratègies per a repartir millor el trànsit evitant que es concentri en certs vials.
- Proposta de reducció de velocitat a les interseccions de c. Consell de Cent amb altres carrers d'intensitat alta (com c. Entença).
- Es demana millorar el transport públic com a complement o potenciador del projecte de superilles.
- Hi ha una opinió afirmant que el futur són els cotxes nets i autònoms, considerant que circular amb vehicle és un avantatge per les persones. Es comenta que a Amsterdam molta gent gran viu als afores de la ciutat i utilitzen vehicles nets. Creu que cal anar cap aquí també.
- Es proposa que s'estudii la pacificació de c. Consell de Cent i les altres vies que es volen pacificar només pels dissabtes i diumenges, no de forma permanent.
- Es demana combinar un peatge al centre de la ciutat juntament amb les propostes plantejades per reduir encara més l'impacte dels vehicles a la ciutat.

DUBTES

- Es pregunta com es pot fer per desincentivar l'ús del cotxe? Amb quines mesures? S'expliquen les actuacions principals a l'àmbit en aquesta direcció: inversió de la prioritat als carrers pacificats, trencament de la continuïtat rectilínia pels vehicles, carrers en ziga-zaga, etc.



- Es demana si hi ha previstes actuacions també de millora del transport públic en general. En aquest sentit, també es vol saber si la xarxa ortogonal de bus està tancada o bé si hi ha previst un període de revisió per corregir dèficits.
- Es demana saber quina serà l'estratègia pels carrers pacificats en relació a les bicicletes, hi haurà carril bici? Es contesta que no hi haurà un carril bici i que es planteja fer carrers de convivència entre modes de circulació.
- Malgrat la circulació de vehicles, les persones podran travessar els carrers o caminar pel mig del carrer? Es contesta que sí, que són carrers de convivència on tots els modes s'han d'adaptar a la prioritització dels vianants (velocitat reduïda dels cotxes, etc).



3. EXEMPLES D'ACTUACIONS TÀCTIQUES I D'URBANITZACIÓ

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- En general agrada la proposta exemple que es mostra. Agrada que hi hagi CID, que es prevegi actuar per millorar voreres. Es veu amb bons ulls que es puguin fer parades i que incrementi l'espai públic global a l'àmbit.
- Es creu que hi ha un bon precedent amb Sant Antoni, on s'ha demostrat que el projecte de les superilles funciona i millora la vida de les persones. Algunes persones creuen que, tot i això, és una limitació que segueixin passant vehicles a motor.
- Als exemples sorgeix la reflexió que un major espai públic permetrà integrar millor diferents generacions (persones grans, infants, etc.) al si de la ciutat.

RISCOS

- Es considera que possiblement amb la creació de les places i el tall de trànsit longitudinal, s'haurà de fer més volta per part del veïnat.
- Es demana no repetir els errors comesos en d'altres superilles (Poblenou) i seguir l'exemple d'èxit de Sant Antoni.
- Observant el model de carrer proposat, amb plataforma única, algunes persones manifesten que pot ser preocupant que hi hagi ciclistes o persones amb patinet que circulin a gran velocitat.

PROPOSTES

- Es demana que es mostri amb dades les millores en mobilitat, habitabilitat i sostenibilitat que ha suposat la implementació de la superilla a Sant Antoni, així es guanyarà credibilitat. Es respon que s'estan recollint les dades tant de mobilitat com en relació a la qualitat de l'aire.



- Agraden les voreres més permeables amb la finalitat que hi hagi més verd als trams de carrer. Es demana integrar-ho.
- Mirant els plànols, hi ha persones que voldrien que a les places i mitges places que es creïn s'hi plantés més arbrat.

DUBTES

- Es pregunta si tots els carrers que es proposa pacificar seran iguals al carrer d'exemple que es mostra. Es respon que no seran tots exactament iguals, tot i que mantenen els trets característics, i que cada un dels carrers té el seu projecte que es participa amb el Grup Impulsor.



4. ACTUACIONS PROPOSADES

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Hi ha un acord generalitzat entorn la necessitat de pacificar l'àmbit i les actuacions proposades. La valoració és molt positiva en conjunt. Es parla de canvi de paradigma i de bé comú.
- Es genera força consens al voltant de la idea que amb l'actuació estructurant o tàctica que es faci del tram de c. Consell de Cent fins el parc Joan Miró es contribuirà a potenciar la vida social i econòmica d'aquest espai. Es diu que actualment no hi ha gaire comerç i es troba força deixat. Es creu que c. Consell de Cent pot acabar sent un dels eixos horitzontals més importants pacificats a la ciutat.
- Hi ha alguna opinió que apunta a la preferència de realitzar primer el tram de Consell de Cent abans de la creu Consell de Cent amb Borrell. No és opinió majoritària però se'n dona constància.
- Es valora positivament, en general, la idea de tall de continuïtat quan coincideixen dos carrers pacificats perquè permet guanyar espai públic.
- Es considera positiu que la secció dels carrers pacificats sigui de 4,5 metres per permetre aturades puntuals mentre es deixa pas per altres vehicles.

RISCOS

- Alguna persona considera que pot ser conflictiu, a nivell veïnal, el fet que es retirin places d'aparcament blaves i verdes. Es diu que l'afectació a algunes places pot perjudicar determinats sectors comercials, com els concessionaris. Es contesta que el percentatge que suposa l'afectació és mínim, que gairebé és imperceptible a efectes pràctics.
- Hi ha alguna opinió en la línia de considerar que s'incrementarà el trànsit a c. València i Gran Via amb la pacificació de c. Consell de Cent. Es contesta que els increments que hi pugui haver són assumibles, i que a c. Borrell, per exemple, no es preveu un increment. S'ha de tenir present l'efecte vaporitzador del trànsit.



- El tall de continuïtat de la circulació que es dona en coincidir dos carrers pacificats (c. Borrell amb c. Consell de Cent), no evita que, al cap i a la fi, segueixin havent-hi cotxes a l'entorn de l'espai públic.
- Es veu amb cert dubte el fet que, amb els carrers de plataforma única pacificats, es pugui aconseguir que les motos no aparquin indegudament, ocupant espai públic. Hi ha alguna proposta en la línia de deixar alguna franja d'aparcament a carrers propers a c. Consell de Cent per a motos.

PROPOSTES

- Es troba bé prioritzar la cruïlla c. Borrell amb c. Consell de Cent i s'entén que es tracta d'una reivindicació històrica del barri. Es considera que hi ha un "deure moral" de l'ajuntament en relació a l'actuació.
- Es proposa que es creïn aparcaments a les afores de la ciutat amb busos llançadora o metro per accedir a la ciutat amb transport públic. Es demana tenir en compte la necessitat d'estacionar puntualment en especial per assistir a persones d'edat avançada, tant als carrers pacificats com als altres carrers. Es demana també ressituar algunes places perdudes a vies bàsiques amb la finalitat també de reduir el volum i velocitat dels vehicles que hi circulen. Una altra proposta va en la línia de demanar l'habilitació de places d'aparcament de dissabte i diumenge al Carrer Aragó per suplir les places perdudes.
- Malgrat l'acord amb les actuacions, es fa notar que fa falta treballar la sensibilització i conscienciació sobre la necessitat de canviar de model de ciutat. Insistir-hi amb campanyes de canvi d'hàbits.
- Adoptar mesures per frenar la gentrificació i l'alça dels preus dels lloguers. Es contesta que s'estan posant en marxa mesures en aquesta línia, com són les subvencions per millores d'habitabilitat a les superilles (aïllament d'edificis), les actuacions per crear més habitatge de protecció, o bé les sancions als fons voltors que acumulen pisos sense activitat.
- Es demana continuar treballant en la línia de guanyar el màxim d'espai públic, també als interiors d'illa. Es demana també compensar amb actuacions (col·locació de mobiliari, jardineres, etc.) les vies que es puguin veure més afectades per les actuacions a l'àmbit. Una opció seria la millora de voreres del carrer Aragó.
- Hi ha persones que creuen important que no hi hagi massa distància temporal entre l'actuació a la fase A1 de la proposta i les demés fases, també al tram de c. Consell de Cent.



- Es demana que els horaris de CID no perjudiquin el comerç, que s'acordin amb el comerç de l'àmbit. Es respon que així és com es fa.
- Es demana que les actuacions es facin pensant en incrementar el verd urbà i millorar la biodiversitat.

DUBTES

- Només hi haurà un carril de circulació a c. Consell de Cent? Es dona resposta a la pregunta, sí. Es mantindran els arbres a c. Consell de Cent amb la pacificació? Es respon que sí.
- Es vol saber si les persones amb mobilitat reduïda i/o cadira de rodes podran desplaçar-se bé per les vies amb plataforma única. Es contesta que sí, que amb la plataforma única s'eviten els desnivells de les voreres i que això facilita la mobilitat per aquests col·lectius.
- Es pregunta si es podran fer aturades puntuals a les places que es creen amb les actuacions. Es contesta que sí, que es podrà parar però no estacionar.
- Es demana saber què passarà amb les places CID de c. Consell de Cent. S'explica quin és l'ordre de prioritats a l'hora de preservar places d'aparcament, els PMR no es redueixen (si cal es reubiquen) i les places CID s'afecten el mínim possible, a poder ser es mantenen sempre. En principi s'afecten places blaves i verdes.
- Es demana saber si el carrer Rocafort quedarà com el carrer Borrell. Es dubte sobre el fet que c. Borrell sigui prioritari perquè "actualment té poc volum de trànsit".
- Les actuacions són independents del partit polític que governi la ciutat durant el proper mandat? Tindrà continuïtat? Es diu que hi ha un consens considerable al voltant de la necessitat de canviar la relació vehicles/vianants i que s'ha de frenar l'impacte ambiental, això és una posició compartida per la majoria política actual.
- Es pregunta sobre les dates de les actuacions, sobre quan seran. S'explica que les actuacions prioritàries es podrien plantejar per al proper mandat municipal i que algunes altres qüestions es plantegen més a llarg termini.
- Es responen algunes preguntes sobre les millores dels entorns escolars sobre plànol.
- S'han previst aparcaments a les afores de la ciutat? I alguna alternativa a les places d'aparcament en calçada que es perdran? Es contesta que la pèrdua de places



d'aparcament en calçada és d'un 1%, és una afectació mínima i es guanya molt espai públic.

- Serà possible accedir amb normalitat als aparcaments privats? Es contesta que sí, igual com es fa actualment.
- Com quedaran les terrasses? Quin paper pot tenir-hi el pla d'usos? Es pregunta si hi pot haver cert descontrol com a c. Enric Granados? Es comenta que les terrasses no s'ampliaran en nombre i que això es treballarà via pla d'usos. Les terrasses actuals es poden reubicar amb la finalitat d'alliberar espai pels vianants i l'eixamplament del parterres impedirà també la seva expansió.



5. ALTRES

- Alguna persona comenta que la convocatòria de la jornada participativa veïnal no ha sigut suficientment fructífera i que cal ser capaços de convocar més gent per recollir més opinions.
- Què es farà a c. Calàbria amb c. Consell de Cent? Es comenta que hi ha persones sense sostre que dormen al solar proper a l'entrada del pàrquing de Peugeot.
- Hi ha algunes queixes sobre la freqüència i l'abast de la xarxa de bus actual. Es vol que torni el bus 41 que fou eliminat.

