

Programa Superilles Eixample

Grups Impulsors Superilles Consell de Cent i Superilla Girona

Dia: 23 de juliol de 2020	Hora: 18:00h	Lloc: Sessió virtual
----------------------------------	---------------------	-----------------------------

ENTITATS ASSISTENTS

AV Dreta de l'Eixample
Associació de Comerciants Coreixample
AV Esquerra de l'Eixample
Associació de Comerciants Noueixample
Aula Ambiental SAFA
AFA Escola Diputació
ONCE

ORDRE DEL DIA

- Intervencions de les entitats en relació a les actuacions realitzades en el marc de l'emergència sanitària
- Aclariments i respostes per part de l'equip municipal
- Torn obert de preguntes i propostes

ACTA

Xavi Valls, participació d'EU obre la sessió i introdueix la temàtica així com la metodologia que es durà a terme. Degut al format online de la sessió parlaran primer les entitats que van sol·licitar reunir-se amb l'Ajuntament i tot seguit es donarà resposta a les seves propostes i demandes. Posteriorment s'obrirà un torn de paraules per a tots els assistents.

L'**AVV Dreta de l'Eixample** obre la seva intervenció fent una valoració positiva de les actuacions realitzades per la necessitat des del punt de vista sanitari. Explica que han rebut preguntes de veïnat sobre si la intervenció és provisional o definitiva i que no han tingut suficient informació per respondre. Per altra banda, valoren positivament l'ampliació de les voreres, però tenen algunes surgències que han recollit en un document: alliberar les vores de la banda Besòs traslladant-hi els usos, com les terrasses de bars per exemple, a les zones recuperades de color groc. Fer adequacions en relació al confort com cadires amb respall, treure el carril bici de Girona, ara que ja tenim el de Pau Claris, ja que al ser de doble sentit hi ha risc d'accidents. També proposa que a les franges grogues hi hagi més usos com per exemple, jocs infantils o elements que li poden donar més vida.

En línies generals ha sigut una actuació necessària i positiva. Hi ha hagut pèrdua d'aparcament de carrega i descarrega, fet que és una crítica de la banda dels comerciants i que s'hauria de valorar. Demanen que quedi clar que és una actuació provisional i començar a treballar en l'actuació futura del carrer Girona.

Considera que el passeig Sant Joan té moltes oportunitats de convertir-se en un corredor verd però que suporta encara un flux de trànsit molt important. Entenen que el carrer Girona ha de funcionar com una plaça o eix cívic i que la zona de verd s'ha de concentrar al Pg. de Sant Joan.

Respecte a Consell de Cent, no han tingut una informació sobre el Grup Impulsor de Consell de Cent ni sobre les reunions d'aquell àmbit però hi estarien interessants.

Des de l'entitat de comerciants **Coreixample** agraeixen la convocatòria de la reunió. Exposen per començar que no estan en contra de la pacificació del carrer Girona, que consideren que és necessària, però els ha sobtat que no s'hagi comunicat ni convocat el grup impulsor per treballar la proposta. Tampoc se'ls va avisar abans de fer les obres. Creuen que s'ha retrocedit en relació al projecte que s'havia treballat al GI fent-la d'urbanisme tàctic. Això ha comportat problemàtiques i queixes per part dels comerciants en la càrrega i descàrrega sobretot on hi ha els nous carrils bici.

Consideren que el carrer València està molt saturat de cotxes i que quan l'època del teletreball passi i creixi la mobilitat s'haurà de veure com s'hi actua ja que el veïnat de la zona es queixa del soroll i de l'embús constant.

En relació al carril de circulació per vianants, el consideren necessari pel còvid, però demanen saber l'ús que s'està fent per part de la ciutadania.

Sobre la carrega i descàrrega demana que s'estudiï com s'ha de fer per millorar-la. Potser amb franges horàries però que siguin àmplies i que n'hi hagi més d'una. També posa sobre la taula la pèrdua d'aparcament i si hi haurà mesures per recuperar-ne.

Tanca remarquant que no estan en contra de la pacificació però que la volen comunicada i consensuada.

Continua l'**AVV de l'Esquerra de l'Eixample** traslladant la satisfacció per la trobada després de més d'un any sense reunió del GI. Creuen que la Còvid-19 ha generat un impacte sanitari i econòmic, però que també ha posat en evidència la carència d'espai verd i d'espai pacificat al barri. La crisi ha posat en primera línia les persones i la necessitat de disposar d'un espai de sortida. Des de l'associació defensen el "Dret a la Ciutat" com un lloc per viure-hi, no només per treballar-hi o per desplaçar-s'hi. Cal repensar el model de mobilitat que *patim* a l'Eixample així com altres polítiques que cal repensar com l'habitatge o l'educació.

Des de l'AVV fan una primera valoració positiva per l'actuació que s'ha fet, guanyant espai al barri amb les ampliacions. Creuen que la gent fa servir els carrers ampliat, sobretot al c. Consell de Cent. Volen veure l'actuació estructurant però consideren que la tàctica ja demostra la funcionalitat del carrer com a eix que connecta la ciutat des de Montjuïc fins al carrer Girona.

Valoren l'aposta per la mobilitat activa. Demanen dades de l'augmentat l'activitat en bicicleta en els darrers mesos amb la incorporació del carril bici al carrer València i amb la proposta del carril bici a c. Aragó. Consideren que hi ha coses a millorar com certa inseguretat al carril bici al carrer València. Entenen que les actuacions s'han realitzat de forma ràpida però creuen que hi ha hagut falta de comunicació.

Consideren que ara toca continuar treballant i resoldre els problemes de fons que recullen en cinc eixos:

- la millora de l'espai públic a l'Eixample: continuar treballant en les projectes de les superilles (estructurants i tàctiques), del Camí Amic i les propostes sorgides en els processos participatius que han quedat tallats
- els equipaments de barri i les propostes per l'Escola Industrial
- la millora de la qualitat ambiental i del soroll
- la Zona de Baixes Emissions
- la distribució de mercaderies urbanes

Consideren que aquesta feina s'hauria de fer conjuntament entre Ajuntament i entitats i que no s'ha de fer cap pas enrere del punt on som ara.

Pren la paraula l'**Associació de Comerciants Noueixample**. Estan a favor de la pacificació però creuen que hi ha hagut una manca d'informació i comunicació en la implementació. Tenen un gran problema en la càrrega i descàrrega i no s'ha explicat bé al veïnat ni a comerciants, que son els que estan al territori i els que més el coneixen. Estan recollint signatures i han fet una plataforma perquè després de la pandèmia que ja els ha impactat ara els impacten les

restriccions en la càrrega i descàrrega. Posa l'exemple dels tallers o de les cases de mobles que tenen descàrregues complexes. Estan d'acord en la pacificació de zones però han trobat a faltar la consulta i el consens amb els agents del territori. La queixa no és la pacificació sinó la forma. Vol deixar clar que el comerç són els primers que desitgen que la seva àrea estigui plenament verda, pacificada i amb gent. Demanen que els carrils bici siguin d'un sol sentit ja que pel comerç és molt insegur que tinguin dos sentits. També voldrien veure abans dels canvis els estudis realitzats que justifiquin les actuacions perquè no sempre els nous carrils bici tenen ús i poden generar problemàtiques al trànsit.

L'última intervenció és de l'**AFA Diputació** que comença posicionant-se d'acord amb les intervencions fetes. Explica que des de l'AFA veuen disfuncions entre les actuacions fetes i les superilles en relació a les escoles. La jerarquizació dels carrers feta amb les actuacions posa en evidència els carrers que tindran trànsit i els que no en tindran. Per exemple al carrer Entença, al carrer Aragó, etc.

Coincideix amb l'AVV de l'Esquerra de l'Eixample que s'ha fet evident el problema de dèficit d'espai verd. Mostra a través d'un plànol els interior d'illa pendents de recuperar propers a les escoles del barri. Consideren que aquests espais s'han de recuperar i reclamar ja, en forma d'espai verd i segur. Cal que l'Ajuntament que s'hi posi perquè son les zones més segures pels infants.

Xavi Valls dona pas a Xavi Matilla, Arquitecte en Cap, i presenta algunes membres de l'equip d'Ecologia Urbana i de districte que acompanyen la sessió: Ariadna Miquel cap de Prospectiva i Mercè Llopis, de la direcció de Model Urbà. Rosa Lopez (EU), Dani Alsina (BIMSA), Carles Domínguez i Jordi Calbetó (VAIC) del programa Superilles i Joan Cambroner, gerent de districte, Imma Aguilera i la Nuria Hernández, tècniques de barri del districte, Fidel González de Democràcia Activa així com alguns consellers i conselleres: Francesc Magrinyà, Carme Méndez, Marta Sendra...

Xavi Matilla comença la seva intervenció agraint el to seré de la sessió. Explica el context i condicionants en que s'han realitzat les actuacions urbanes. Tot i això aclareix que les intervencions no han sortit del no res i no s'han improvisat ja que moltes donen continuïtat al treball que s'ha fet en el marc dels grups impulsors com ho demostren els carrers on s'han realitzat les actuacions que són els treballs al mandat anterior, carrer Girona i carrer Consell de Cent. Son actuacions que pretenen aconseguir un espai públic i un mobilitat més saludable, sostenible, amb una ampliació del verd i de l'habitabilitat.

Explica que evolucionar cap a un model de mobilitat amb aquestes característiques no és incompatible amb el foment de l'activitat econòmica de proximitat. En moltes ocasions aquest tipus d'actuacions de pacificació i de millora de l'espai públic van acompanyats d'una revifalla del comerç. I aquest és l'objectiu.

Aclareix que les actuacions fetes no són provisionals ni definitives. S'han realitzat en un context d'urgència i han d'avançar cap un escenari de pacificació que assoleixi els objectius que han anat sorgint a les intervencions anteriors, amb més confort, verd, àrees de joc etc... característiques d'un entorn pacificat. Està d'acord en que les actuacions s'han quedat a mig camí, tot i que han fet la funció que havien de fer, i cal portar-les a un escenari més definitiu el més aviat possible tenint en compte que cal treballar les solucions definitives i que ens trobem en un moment amb limitacions pressupostàries, també degut a la pandèmia.

Apricia també que la transformació realitzada no ha afectat a cap àrea de càrrega i descàrrega que només s'han vist reduït es una plaça segons li consta, o en tot cas a un nombre molt baix. Algunes si que s'han canviat de lloc. També ha vist que la carrera i descàrrega il·legal, en doble fila, que abans es feia a cercs llocs com el carrer Rocafort, ara no es pot fer. Aquest fet no té a veure amb les actuacions realitzades ara sinó amb un dèficit que ja existia abans i que s'està estudiant per donar-hi una solució. Entén la importància de la càrrega i descàrrega per al comerç i la necessitat de que hi hagi espais per realitzar-la.

En relació al tema de les escoles que comentaven des de l'AMPA, explica que s'està treballant en el programa "Protegim les Escoles" que posa la mirada sobre com millorar la seguretat i habitabilitat dels entorns escolars. S'està treballant amb la voluntat de creuar les necessitats de diferents programes i departaments per trobar les sinergies que sumin alhora de fer aquestes pacificacions i que permetin tant un bona mobilitat, uns entorns escolars protegits, un eixos pacificats amb continuïtat... però no sempre és fàcil. Hi ha escoles ubicades a carrers de la xarxa bàsica (amb trànsit rodat) i que no es poden pacificar de la mateixa manera que les vies veïnals, tot i que les actuacions tenen una mirada sistèmica de tot l'Eixample i pretenen reduir el trànsit a tot el districte i la ciutat. També als carrers de la xarxa bàsica s'hi fan actuacions per reduir el trànsit, com, per exemple, el carril bici del carrer València, carrer Llúria o carrer Pau Claris.

S'obra un segon torn de paraules.

Des de **Coreixample** s'intervé i es demana que les reunions de participació es realitzin en un horari més adequat pels comerciants, que obren les seves botigues per la tarda i no poden participar d'aquest espais si l'horari és com el d'avui. Es proposa que sigui a partir de les 19h. També es proposa fer un carril moto al costat del carril de trànsit rodat, pintat al terra, perquè les motos puguin avançar per allà i reduir els embussos que s'hi fan, els divendres especialment. Posa l'exemple del Portal de l'Angel que té un horari de càrrega i descàrrega i es proposa que es pugui fer igual al districte, aprofitant les zones grogues. Per últim proposa reduir l'accés dels cotxes dins de la ciutat, amb un projecte metropolità de "park and ride" on els cotxes es queden fora de la ciutat a grans aparcaments i s'accedeix a l'àmbit urbà a través de transport públic.

Des de l'**AVV de l'Esquerra de l'Eixample** s'intervé per explicar que al Grup Impulsor de Consell de Cent s'havia estat treballant amb la intenció d'anar pujant el model de Sant Antoni cap a dalt de l'Eixample. Es valora el model de Sant Antoni no tant com a obra estructurant sinó com a model de pacificació. El carrer Compte Borrell sota la Gran Via és carrer de 10km/h. En canvi carrer Consell de Cent s'ha fet l'operació de guanyar espai però no s'ha aplicat el model, ja que es manté una alta velocitat, tant dels cotxes com de les bicicletes. Hi ha una contradicció. Està bé que s'ha hagut canviat el xip a guanyar espai i reduir trànsit però cal arribar a la mateixa pacificació. Els cotxes i les motos han d'anar més a poc a poc. Celebra el que diu el Xavi Matilla que s'actui sobre totes les vies, veïnals i bàsiques, i que es pugui trobar una solució pel carrer Entença que té quatre carrils i sembla una autopista. Acaba expressant que, veient la possibilitat de fer una reunió virtual com aquesta, amb tanta gent, és una llàstima que s'hagi estat un any sense fer-la, assabentant-se de les coses pels diaris, ja que tal com s'ha dit, el grup té un esperit molt constructiu i voluntat de buscar solucions i l'administració tindrà més recolzament si els deixessin fer aportacions.

Demana la paraula l'**AVV Dreta de l'Eixample** per fer la reflexió de que moltes de les activitats que es poden fer a la ciutat entren en competència amb el benestar dels residents, i que moltes d'aquestes activitats caldria regular-les en defensa dels residents. També considera que sense una actuació metropolitana no es podrà solucionar el problema del trànsit i la mobilitat a la ciutat. També apunta que hi ha altres temes que cal posar sobre la taula i treballar, com el carrer Aragó i Pg. de Sant Joan.

Mercè Llopis, de Model Urbà, respon a la intervenció de l'AVV de l'Esquerra de l'Eixample amb la que coincideix en el fet que les intervencions que s'han fet ara no estan acabades i que cal buscar, conjuntament, la manera de millorar-les. La urgència i la necessitat del moment no han permès fer la participació però entén que les actuacions no estan tancades.

Ariadna Miquel, de Model Urbà, destaca el fet que ara s'està actuant a tota l'Eixample. Ara treballem eixos verds que creuen el districte, així com els carrils bici, i s'ha trencat la mirada d'àmbits. Creu que això és un pas endavant en l'aplicació del model.

Xavi Matilla pren la paraula i respon que coincideix amb la importància de la visió metropolitana perquè tingui èxit el model de ciutat que s'està treballant, on es redueixi l'accés de trànsit rodat a la ciutat i aquest es faci en transport públic. També els carrils bici realitzats han tingut aquesta mirada metropolitana, per la banda de Santa Coloma o la de Creuoberta que connecten la ciutat amb altres municipis. Coincideix amb l'AVV de l'Esquerra en la mirada sistèmica de l'aplicació del model i no de treball per parts o àmbits. Un exemple d'aquesta necessitat és el fet que per l'Eixample (centre de la ciutat) passen els mateix nombre de cotxes diaris que per les dues rondes. Per això cal treballar amb una mirada de districte.

Respon en relació a la proposta del carril moto explicant que el carril que s'ha mantingut és per vehicles, cotxes i motos, i que el model de pacificació que es treballa no promou la generació de carrils segmentats per trànsit rodats, sinó més aviat l'eliminació dels mateixos. També visualitza la necessitat de treballar sobre la velocitat del trànsit per poder-la baixar, en termes generals, per motius de seguretat i també de qualitat de vida a l'espai públic.

Afegeix que avui ha sortit el baròmetre de ciutat, on es diu que el 78% està favor de l'ampliació realitzada, un 58% està d'acord amb l'ampliació d'espais per la bicicleta. Constata un nivell d'acceptació i una demanda de pacificació dels carreres, sabent que això no ha d'anar en contra l'activitat comercial ni de la càrrega i descàrrega que s'ha de fer compatible, com ho és a la Superilla Sant Antoni. Cal trencar la idea de que el canvi de mobilitat va en contra del

comerç.

S'obre un darrer torn de paraules en forma de tancament.

Des de **Coreixample** s'aclareix la proposta en relació al carril moto, explicant que l'objectiu seria intentar reduir la llargada dels vehicles en fila posant les motos en un carril propi al costat dels cotxes. També creu que s'hauria d'explicar més el funcionament del carrer amb les zones grogues per a vianants, aclarint els usos que s'hi poden fer i els que no. Per últim s'afegeix a la queixa que després d'estar molts mesos treballant al GI per la proposta del carrer Girona s'hi hagi actuat sense avisar.

Per últim el conseller Francesc Magrinyà intervé per posar en valor la trobada que considera que ha estat molt positiva. Considera que el treball dels anys anteriors ha donat fruit tal i com es veu a la reunió, per la dinàmica i el bon ambient de la trobada. Considera que seria interessant mantenir l'espai de treball, encara que es treballi un projecte amb escala de ciutat, per poder comunicar i treballar les properes conjuntament.

Ariadna Miquel respon la proposta de Coreixample en relació a les motos explicant que els nous carrils són amples per la necessitat de que hi puguin passar els vehicles de serveis i seguretat (neteja, bombers, etc) i que la voluntat és treure i reduir el nombre de vehicles. En aquest sentit donar més espai amb més carrils és contrari al model que pretén reduir l'espai del vehicle privat. Afegeix que la voluntat és continuar-nos veient per continuar treballant conjuntament com s'havia fet anteriorment.

Xavi Matilla agraeix la sessió d'avui i posa en valor el treball realitzat a les sessions anteriors que ha permès continuar avançant amb el procés. Afegeix que tot i que l'emergència ha portat unes dinàmiques molt accelerades ens continuarem veient i treballant.

Sense més intervencions es dona per tancada la sessió.

Un cop finalitzada la sessió rebem per altres mitjans uns darrers dubtes i suggeriments que també recollim a l'acta i a les que donem resposta:

Per una banda de **Coreixample** que proposa que les zones grogues ampliades es puguin fer servir per la Cid amb horari.

Resposta: Entenem que les zones grogues recuperades són exclusivament per a l'ús del vianant. Som conscients de la necessitat dels serveis de càrrega i descàrrega i s'ha treballat amb l'objectiu de no perdre'n places. Tot i això seguim estudiant alternatives per a fer més fàcil aquest servei.

Per altra banda des de l'**ONCE** que van seguir la sessió però no van poder intervenir, es pregunta si en tots els trams hi ha previst mantenir el graó de les voreres?

Resposta: Si. Les actuacions actuals per l'emergència climàtica són de caràcter tàctic i temporal, fetes amb pintura i mobiliari, però no modifiquen la secció del carrer.

Es mantindran els xamfrans o hi haurà modificació en la col·locació dels semàfors? Si això passa cal tenir present que caldrà modificar els encaminaments dels passos de vianants.

Resposta: Al carrer Rocafort s'han eixamplat els xamfrans, s'han col·locat nous semàfors per a permetre un recorregut més lineal. A totes les intervencions fetes als carrers de Consell de Cent, Girona i Rocafort s'ha disposat botonadura al límit dels creuaments per tal d'advertir a les persones cegues d'aquest límit. De moment, en aquesta fase s'ha optat per a deixar els encaminaments de vorera i no perllongar-los a la part de calçada perquè creiem que era la solució que dona més seguretat a tothom, de totes formes es pot estudiar i revisar per si és millorable.

Vau comentar que a la calçada hi havia pintada una franja de color per a separar el pas dels vianants i dels cotxes. Està previst que es posin senyalització podo-tàctil per a les persones cegues?

Resposta: Tal com hem dit en aquest fase s'ha optat per a deixar la botonadura només als encreuaments perquè creiem que era la solució que dona més seguretat a tothom, de totes formes es pot estudiar i revisar per si és millorable.