

Acta de sessió

Sessió participativa del procés participatiu Superilla Barcelona

Sessions restringides: Grup Impulsor Superilla Barcelona

Dates: dijous, 15 d'abril de 2021 i dimarts, 20 d'abril de 2021

Lloc: trobades digitals (<https://meet.google.com>)

Assistència:

AFA's, Àgora, Arquitectes Eixample COAC, Associació de Veïns i Amics Passeig de Sant Joan, Associació Jardins d'Emma, Ateneu Àgora del carrer Consell, AVV Dreta Eixample, AVV Esquerra Eixample, AVV Sagrada Família, BACC, Centre Esplai Boix, Circuit CVM Eixample, Coreixample, Eixample Respira, Mercat de la Concepció, Mercat de Pagès, ONCE, Sant Antoni Comerç, Xarxa Consum Solidari...

Referents Ajuntament de Barcelona: Xavi Valls, Rosa López, Carles Domínguez, Jordi Calbetó, Dani Alsina, Carme Fiol, Oriol Giol, Laia Torras, Manel Devesa, Nuria Hernandez, Marina Barjau.

Equip de dinamització: Cooperativa *estel (Arnau Boix, Marc Deu), monoDestudio (Jordi Quiñonero).

Total: 80 assistents aproximadament en dues sessions

Desenvolupament de la sessió:

La sessió es desenvolupa amb normalitat, seguint l'ordre del dia previst, i treballant en les diferents sales digitals estructurades al respecte. Després de la presentació tècnica a la sala digital principal, es passa a treballar en dues sales digitals reduïdes. Els resultats, tant de les converses com de la eina digital (Padlet.com) emprada en la sessió, s'aglutinen de la següent manera:

VISIÓ GLOBAL DEL PROJECTE SUPERILLES

- En general es un projecte que agrada, les premisses es veuen molt positives per a un nou model de ciutat, però es pensa que algunes coses queden sense resoldre, tal i com expliquem a la resta del document.
- El projecte ha de tenir en compte la seva adaptació a certs canvis que poden donar-se als propers anys i prevenir-los, per exemple la implementació de la recollida porta a porta.
- Per al desenvolupament del procés participatiu seria important que les persones participants coneguin quina és la seva influència real, quines coses estan obertes a les seves aportacions i quins límits hi ha.
- Com a estratègia general es proposa que la pacificació dels eixos definits es pugui estendre als àmbits propers als que s'hi troben escoles. Es proposen "branques tàctiques" que apropen la superilla a espais que es consideren estratègics. Projecte "Branques Verdes".
- El projecte ha de preveure la manera en que es resoldrà el manteniment posterior per evitar mancances.
- Per a la continuïtat del procés es proposa que la planificació dels propers eixos sobre els que actuar es faci de manera participada, prioritzant aquells als quals hi han equipaments educatius. Cal tenir en compte que existeixen molts col·lectius, especialment els vinculats al món educatiu, que porten temps treballant en aquest tema, i cal incloure'ls des de l'inici.

- Es planteja la possibilitat de que s'aprofiti part dels projectes sorgits dels pressupostos participatius per tal de definir assajos d'urbanisme tàctic i tenir proves pilot de pacificació.
- Que l'ajuntament pugui adquirir plantes baixes als carrers de la superilla per tal de facilitar espai per ús social.
- El canvi ha de ser de model de carrer, d'ús de l'espai públic. Açò pot necessitar d'una campanya pedagògica potent i molta senyalització. Es proposa una visita per explicar el funcionament un cop estigui acabada l'obra.

VIANANTS

- Es diu que, en altres superilles, l'espai de voreres és complicat per caminar-hi.
- Es generen grans diferències entre els espais pacificats i els que no.
- La ubicació de certs contenidors al mig del carrer no facilita el trànsit de vianants.
- És molt important que l'espai de façanes quedi lliure per al trànsit de persones, sobretot per temes d'accessibilitat.
- En general, la premissa de caminar pel centre es veu com molt positiva, però molts cops el que es troba a les superilles existents és que la gent continua movent-se per les voreres i els cotxes pel centre. Es necessita pensar un nou model d'urbanització que deixi més clara la prioritat de vianants i els permeti apropiar-se de l'espai central. Que clarament baixi la velocitat dels vehicles a 10 km/h i que limiti la quantitat. Assegurar que el cotxe és un "convidat", això passa perquè el paviment sigui el mateix a tota la secció i que s'identifiqui com a paviment de vianants.
- El paviment que s'incorpori ha de ser adequat per garantir l'accessibilitat, amb textures i colors. En aquest sentit es fan unes aportacions des de la perspectiva de les persones invidents o amb dificultats de visió:
 - En primer lloc plantegen que des de les seves associacions, portaran endavant un debat i aportaran documentació.
 - Comenten que ja s'han aportat criteris, però que no els sembla que s'hagi fet cas a ells a les superilles definides fins el moment.
 - Apunten la necessitat de que l'espai tingui unes pautes de regularitat per tal de poder orientar-se, mantenint les façanes lliures.
 - Necessiten també uns mínims d'urbanització, localització ordenada de mobiliari urbà i senyalització que faci còmode el seu trànsit per l'espai públic.
 - Mostren gran preocupació per la convivència entre els diferents tipus de mobilitats i el perill de que els deixi en una situació vulnerable a l'espai públic.
 - En aquest sentit desconfien de la plataforma única, encara que se'ls explica que és un criteri definitiu, però volen que estigui perfectament senyalitzada.
 - Demanen també que s'ordeni bé la localització de semàfors per tal de que no hi hagi confusions a les senyals acústiques.
- Dubtes sobre si les peatonalitzacions acabaran afectant negativament als comerços.

MATERIALITAT

- A l'espai verd hi ha mancança de manteniment, cosa que dóna mala imatge. Fa que es perdi la sensació d'espai verd. Es demana que s'aposti pel verd d'una manera contundent.
- Hi ha sensació de que encara és massa gris.

- Es proposa que hi hagi un sistema de gestió veïnal de l'espai verd, que puguin cuidar els espais verds, plantar, generar espais d'hort i fer seu l'espai. Aquesta idea deuria suposar una nova premissa relacionada amb la gestió comunitària de l'espai públic. Es referencien experiències similars a París.
- Es valora molt positivament el treure l'asfalt, incorporar sols drenants i la manera en que s'enfoca el cicle de l'aigua. Permeabilitat del sòl, però amb cura de les condicions d'accessibilitat per a usuaris de cadires de rodes i també les de les persones amb discapacitat visual. En aquest sentit, però, algunes de les persones destaquen la importància d'arribar a solucions constructives òptimes i fer un bon manteniment, si no es fa així, no funciona i pot arribar a ser perillós.
- Es valora més positivament la banda de la superilla feta amb urbanisme tàctic.
- En aquest sentit, alguns de les persones creuen que l'urbanisme tàctic no és suficient, i que cal consolidar els canvis.
- Es diu també que es deuria buscar un material més adient per als contenidors que actualment són molt cridaners. La ubicació de contenidors a Sant Antoni treu visibilitat als comerços. S'apunta que la recollida porta a porta podria ser una bona solució, que s'estaria d'acord en fer alguna prova pilot.
- Convenient una tercera línia d'arbrat i trencar la diferenciació vorera-calçada que es combini amb ziga-zagues i generi un espai incòmode per als vehicles i les velocitats elevades, al temps que permeti que les vianants ocupin la calçada per als seus desplaçaments, cosa que no es fa actualment.
- És possible que hi hagi massa elements o de massa volum per tal de fer un ús de l'espai públic i de passeig de qualitat.
- Cal aprendre dels exemples d'altres superilles a nivell de materials, disseny dels elements... es comenta, per exemple, l'augment de mosquits i altres espècies d'animals que han suposat les noves jardineres de l'àmbit de St. Antoni.

VIAESTANTS

- Es planteja la importància de "estar a l'espai públic" front a passar. Es creu que es dóna massa importància a caminar com a criteri que condiciona l'espai públic, quan la mancança més clara és la d'espais d'estada de qualitat.
- Per garantir els usos socials estaria bé que es parlés amb els agents socials dels diferents trams per definir quines accions proposarien per definir un espai públic adient.
- S'ha de tenir cura amb les terrasses dels bars per tal que no dificultin els usos socials i facilitin processos de gentrificació.
- En general es valora negativament que hi ha pocs espais d'esbarjo i descans, i pocs espais de joc per a la canalla, espais amb terra/sorra,... que no siguin repetitius i no estiguin massa dispersos.
- Es planteja el dubte de com garantir que els usos socials siguin realment per a tots i totes, que siguin inclusius i accessibles en tots els sentits.
- La iniciativa de definir espais orientats a l'ús social es veu com molt interessant i es proposa que sigui escenari d'activitat cultural.
- En quant al mobiliari urbà, és fonamental que convidi a la vida comunitària, fugint dels bancs unipersonals i optant per bancs tipus àgora. Es proposa innovar en el mobiliari urbà, pensar en mobiliari que es pugui moure i autogestionar de manera comunitària, recolzant-se a la tecnologia per la gestió.
- Per tal de que les places tinguin un veritable vincle social i siguin realment places, es proposa que totes elles tinguin un nom.

- El mercat és un punt important de relació social al carrer Girona, juntament amb el col·legi i el parc, i necessita un tractament que suposi una extensió de la superilla.
- Tenir present els diferents usos que es poden fer de l'espai en diferents trams del dia, per les persones usuàries, per assolejament,... definir un espai per a totes les edats.
- Les places són elements fonamentals, espais de trobada, espais actius i d'estada que faciliten el moviment si hi ha espai per descansar cada pocs metres, per tant, és molt difícil separar la reflexió sobre les places de les dels eixos.
- Es detecta un problema important d'incivisme, de vegades per un ús massa intensiu i a deshores dels espais d'estada a l'espai públic. Es proposa incorporar limitacions físiques d'ús, agents cívics i agents AREA.
- Es detecta, també, actituds incíviques que cal controlar per part dels vehicles que entren la superilla (velocitat, ús de la càrrega i descàrrega...). Això s'explica també en d'altres punts, però cal remarcar que pot representar un perill per a les persones viaestants.
- Es veu molt positiu el tema de canòpies verdes, però també de marquesines o pergoles que poguessin permetre activitats a l'aire lliure. Fins i tot, poden fer d'absorbents o aïllants de so si es fan activitats o concerts a l'espai públic.

METABOLISME

- La càrrega i descàrrega no sembla estar del tot ben resolta, les furgonetes aparquen fora dels espais reservats, que semblen insuficients, i fora dels horaris permesos. Caldria que aquestes zones es situïn a les vies bàsiques.
- S'ha de resoldre el repartiment d'últim kilòmetre.
- Seria important que els agents de zona blava poguessin controlar també l'aparcament.
- A tot el carrer de Consell de Cent és important resoldre bé l'evacuació d'aigües, donat que canvia molt de nivell.
- La convivència amb cotxes no s'ha resolt de forma contundent, segueix havent molta velocitat i es proposa impedir l'accés dels no residents, intercalar direccions de trànsit i regular l'aparcament de manera decidida per evitar que la superilla acabi sent un aparcament improvisat com sembla que ocorre a la de Sant Antoni.
- En quant a les bicicletes, per a que puguin conviure amb vianants, és important que es desplacin a baixa velocitat, o, en tot cas, s'habilitin carrils bici ràpids als voltants. Actualment el carrer Consell de Cent s'utilitza com a via ràpida de l'Eixample, i no es deu permetre que sigui així un cop executada la superilla. Si no es podrà circular ràpid amb bici per Consell de Cent, caldrà trobar una alternativa.
- A nivell de carrils bicis, també es posa en dubte si calen, o no, carrils bidireccionals i es destaca la necessitat d'aparcaments segurs, especialment als entorns escolars (Bicibox...)
- Els cotxes no respecten el límit de velocitat de la superilla, per tant s'ha de preveure com fer que s'acompleixin les normes, o executar una nova urbanització que no doni l'opció de no fer-ho.
- Es comenta que no sembla realista que els cotxes vagin a respectar els 10km/h.
- S'ha d'evitar que els carrers dels voltants acaben rebent la sobrecàrrega del trànsit que no acull la superilla, per tant l'aposta ha de ser de model de ciutat, i s'ha de resoldre a eixa escala, desincentivant l'ús del cotxe privat en general.
- Es demana plantejar una pacificació tàctica fins carrer Marina.
- Encara hi ha molt cotxe per la zona de la superilla de Sant Antoni, es manté una sensació de molta circulació, que limita la sensació de carrer verd o d'espai públic. Es proposa canviar direccions de carrer per desincentivar l'ús del cotxe.
- S'ha de fer acomplir l'horari de contenidors per evitar males olors.