

Acta de sessió

Sessió participativa del procés participatiu Superilla Barcelona

Sessió restringida: Xarxa Barcelona + Sostenible

Data: dijous, 29 d'abril de 2021

Lloc: trobada digital (Zoom)

Video de la sessió: https://www.youtube.com/watch?v=YO4AKUnzSsk&feature=emb_logo

Assistència:

Entitats vinculades a Barcelona + Sostenible: ABCcat; ACC-Aturem el canvi Climàtic; ACEFAT; Amics de la Rambla; Arenas de Barcelona; Arquitectes del Baix Llobregat; Arquitectura y entorno; Arquitectes Eixample i AAVV; Associació Egueiro; Ateneu de Fabricació la Fàbrica del Sol; Aula Ambiental del districte de Sant Andreu; BAMSA Camí Amic; Casa Convalescència - UAB; CCOO; CEDAC; COAMB; Col·lectiu d'Arquitectes el Tinglado; Comercial Noel; Condis; Diputació de Barcelona; Eix Sagrada Família; Eixample Respira; Et posem verda; Fundació ITeC; Fundació RACC; GIXSU; Lobby de la Sostenibilitat Urbana; Gremi de Constructores de Barcelona; Gremi de Reformes d'interior, cuines i banys de Catalunya; IERMB; ISGlobal; Junts per Catalunya; Mapa B+S; Mata Alta; Ohla Boutique Hotels; PAT; PIMEComerç; RACC; RELLA; Renaturalitzem BCN; Restaurants Sostenibles; SO; Societat Orgànica; Som Natura; Sostre Cívic; The Urban Activist; Universitat Autònoma de Barcelona; Universitat de Barcelona; UPC; Urbaser; yök casa + cultura.

Referents Ajuntament de Barcelona: Programa Superilles (Xavi Valls, Rosa López, Carles Domínguez, Jordi Calbetó, Dani Alsina), Barcelona + Sostenible (Maria Masclans, Maria Lázaro), Consell de Sostenibilitat (Marta Cuixart)

Equip de dinamització: Cooperativa *estel (Arnau Boix), monoDestudio (Jordi Quiñonero, Gema Jover, Sandra Garcia).

Total: 78 assistents

Ordre del dia:

- Presentació del Programa Superilla Barcelona
- Presentació de les premisses del nou model d'espai públic
- Torn obert de paraules en grups per resoldre dubtes i recollir aportacions

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 quatre sales digitals reduïdes. Els resultats de la eina digital emprada en la sessió (Padlet.com) s'afegeixen al final de l'acta. Els resultats de les converses s'aglutinen de la següent manera segons cada sala digital reduïda (i temàtica)::

MOBILITAT

- Quan es parla de transport no motoritzat es deixen fora els vianants que també necessiten que el seu espai de moviment estigui clar i es respecti.
- S'han de resoldre clarament els encreuaments de vianants en les vies bàsiques.
- Com es connecten a nivell de vianants a través dels espais que no són superilla? Com garantir que es pugui connectar aquests espais superilla caminant pel centre?
- Com s'integra el transport públic als carrers de l'àmbit? Té prioritats? Com es gestionen? Hi haurà més regularitat?
- S'ha de clarificar la gestió de semàfors per tal de mantenir les prioritats de vianants i transport públic.
- Quant trànsit han d'assumir les vies bàsiques? L'hem de vincular a la capacitat de càrrega ambiental com a limitació clara.
- La llamborda queda molt bé als esquemes dels avantprojectes, però és molt incòmoda pels vianants.
- S'ha de buscar un equilibri entre que el sol sigui permeable i que sigui còmode per al desplaçament a peu.
- La proposta ha de deixar clar com es fa perquè els cotxes deixin d'entrar a la superilla i com fer que no s'acabi desplaçant trànsit fora dels eixos.
- S'ha de fer definició de com s'integra la bicicleta a la xarxa bàsica.
- La càrrega i descàrrega s'ha de planificar molt bé depenent del carrer. Es pot dissenyar segons el tipus de comerç que pugui definir un Pla d'Usos? Actualment està generant molt problemes a carrers com carrer València. Es té clar com implementar les microplataformes?
- Què passarà amb vies veïnals com Bruc o Casp? Pareix correcte que siguin criteris "adaptatius" els que marquen el desenvolupament d'aquestes vies, però s'ha de tenir una mínima planificació del que es vol que passi.
- Com serà la permeabilitat ciclista i de patinets? Com es combinarà la fluïdesa amb els impediments que ajustin les velocitats? Es proposa que les vies ciclistes i de patinets de més velocitat es facin fora dels eixos i les places de la superilla.
- Es proposa integrar estratègies de ciutat saludable, mesurament de qualitat de l'aire, soroll, efecte illa de calor, espai segur per a vianants.
- Com s'integrarà la zona de Sagrada Família?
- S'ha de definir molt bé quins usos són compatibles i evitar la competència per l'espai entre vianants, ciclistes, patinets, contenidors, cotxes, terrasses...
- S'ha de redefinir si l'ona verda és el millor sistema per a la mobilitat de l'eixample, és la responsable d'haver atret a milers de cotxes privats. Podria ser una bona solució per prioritzar el transport públic.
- Instal·lar parades de transport públic en els millors espais per als vianants, no on sobra espai o espais residuals.
- Existeix ara mateix la capacitat de que altres tipus de transport puguin absorbir la gent que es vol que deixi el cotxe?
- Molt important integrar la multimodalitat com a part de l'estratègia de Superilles.
- S'han d'atreure activitats més enllà de la de comerç i hostaleria.
- La disminució de cotxes a l'Eixample de Barcelona és un repte metropolità i ha de tenir una estratègia metropolitana.
- S'ha d'integrar el "Park 'n Ride" vinculat a altres mobilitats que permetin deixar el cotxe el més lluny possible i desincentivar-ne l'ús, encara que la seva capacitat de reducció és limitada.

QUALITAT DE L'ESPAI PÚBLIC

- Hi ha una intervenció que subratlla que les propostes de la Superilla són poc ambicioses, i que caldria retornar als orígens de l'Eixample (amb les proporcions d'espai verd i construït que planificava l'edifici Cerdà en el seu moment).
S'assenyala que les condicions actuals són molt diferents del context de Cerdà, i que s'aposta pel model de Superilla, implantant-lo progressivament. Això és més realista que refer tots els patis d'illa segons els criteris de Cerdà.
- S'apunta que els eixos urbans (diferents tipologies de vies) del programa Superilla haurien d'extendre's i connectar-se coherentment amb els eixos naturals metropolitans a tots els nivells. El programa Superilles ha d'expressar la voluntat multiescalar, i encaixar amb el PDU.
- S'expressa preocupació pel "repartiment d'última milla", i que les zones DUM s'han d'emprar de manera coherent. S'explica que està sobre la taula el plantejament de "troncs DUM", de manera que s'aparca allà on es vol en una àrea i en un horari determinat sobre els eixos verds. La "última milla" es planteja amb vehicles sostenibles.
- S'expressa la preocupació pels sorolls, específicament als carrers "monocultiu" (problemes de "botellons" persistents a Comte Borrell(/Parlament)). Es proposa dur endavant una bona campanya de sensibilització per millorar els comportaments incívics. Podria abordar-se amb un reglament o un acord de convivència i ús de l'espai públic. En general, hi han queixes freqüents vinculades als llocs d'estada a l'espai públic com a focus de sorolls.
- Com es gestionen les "externalitats" o "desigualtats" respecte als tipus de vies i la seva repercussió asimètrica sobre els habitatges i la vida quotidiana? Es poden monitoritzar les activitats a planta baixa (doncs pot causar malestar també si aquestes es gestionen de manera "asimètrica")? Com es regulen les activitats comercials i la repercussió en el preu dels locals/habitatges? Caldria un espai públic més equitatiu, i que no s'imposin sempre els usos dominants sobre altres, que són igualment necessaris.
S'apunta que és cert que les condicions són desiguals per la vida quotidiana segons el "tipus de secció de carrer", que tenen una qualitat ambiental diferent. El que es procura en el fons és que tots els "tipus de carrer" millorin amb la implantació de les Superilles respecte a la situació actual.
- S'apunta que l'espai públic ha de ser una primera defensa contra les onades de calor. Que el plantejament de "canòpies" vegetals és molt addient, i que es poden complementar amb altres elements: vaporitzadors, fonts, moviment d'aigua, pèrgoles fotovoltaiques,... El paviment permeable permet que l'aigua filtri i refredi el sòl, per tant millora l'efecte "illa de calor". Inquietuds per com serà aquest bon paviment permeable.
- Les canòpies vegetals ja fa temps que funcionen bé a carrers, el repte és veure si es poden fer funcionar bé a les zones de places de les Superilles.
- Referència a un projecte de "illa energètica", de comunitats energètiques, apuntat com a bona praxi.
- Preocupació per la homogeneïtzació.
- Molt important el potencial de l'empoderament comunitari dels espais públics exteriors com a contrapès a la utilització incívica (o intensiva o sorollosa).

ENERGIA, AIGUA I MATERIALS

- S'assenyala respecte a paviments que s'ha de tenir en compte que siguin materials molt amables i confortables. Que en el seu cicle de producció, transport, instal·lació i durada han de

garantir que ajuden a reduir la petjada ecològica. En aquest sentit, es parla que hi ha una llarga tradició a Barcelona de reutilitzar i reciclar els materials per extreure l'àrid.

- En relació al reciclatge dels materials, s'assenyala que cal també tenir una estratègia o bé, ben planificat, allò que va a passar amb l'asfalt/ciment/materials que s'extreuen dels enderrocs de carrers. Hi ha el qüestionament de si s'ha plantejat que es va a fer amb tot aquest asfalt.
- Es proposa que els paviments acompleixin, en la seva materialitat i disseny, una certa homogeneïtat i continuïtat en les voreres i espais públics, fomentar que siguin de proveïdors locals. S'assenyala que la ciutat és un lloc viu que està en constant transformació i que per tant cal garantir que els canvis de paviments permetin mantenir eixa complexitat, que la seva substitució per un altre quan s'hagi malmès es pugui fer de manera fàcil i sense molts costos sobrevinguts per no trobar el mateix tipus de paviment al mercat.
- La implantació dels paviments també és un aspecte que cal tenir en compte al respecte de la xarxa de serveis i infraestructures existents a cota zero, i que hi ha que fer una bona planificació i coordinació amb les empreses subministradores.
- Respecte a gestió en el procés de construcció i d'obra de les superilles, es proposa que hi hagi una coordinació conjunta entre Ajuntament i empreses d'infraestructures i instal·lacions de serveis, per poder resoldre imprevistos i ser un espai de resolució de problemes tècnics i pressupostaris que vagin apareixent a les successives fases d'implantació de les superilles.
- En l'àmbit de la gestió es planteja el dubte de si, a llarg termini, aquesta coordinació sigui sostinguda en el temps, i que doni peu a actualitzar de manera coordinada i eficient els serveis que van quedant obsolets o canvien pel mateix moviment comercial, tecnològic,... de la ciutat.
- Respecte a la petjada ecològica dels materials, s'ha de fer un anàlisi quantitatiu contrastat i el més realista possible del cicle de vida dels materials que van a implantar-se, per saber si veritaderament són eficients energèticament, si redueixen la petjada ecològica i si el seu manteniment a llarg termini també és sostenible.
- S'assenyala que cal aprofitar les transformacions urbanes de les superilles per canviar el model d'infraestructures de serveis energètics fent-los més sostenibles. S'ha de tenir en compte que ja es parteix d'una trama urbana consolidada i que s'ha de poder equilibrar pressupost en eficiència tècnica. Cal garantir que al procés de les obres les persones no tinguin grans problemes amb els serveis de subministrament, per aquest procés d'actualització de les infraestructures de serveis.
- A les voreres s'han de prioritzar el pas de vianants sobre el de transport urbà i bicicleta, sobretot incorporant els criteris d'accessibilitat universal atenent als col·lectius amb mobilitat reduïda i diversitat funcional. En aquest sentit, s'assenyala que si bé hi ha que tenir cura i adequar els paviments i recorreguts als col·lectius amb més dificultats, també es proposa que la línia de transport públic sigui eficient i doni servei a les persones. Ambdós aspectes són rellevants per poder gaudir d'espais urbans inclusius i per a tothom.
- 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.

VERD I BIODIVERSITAT

- Sobre si està previst fer un impacte sobre salut.
Sí, Salut Pública està fent estudis d'horta Sant Antoni però encara no han publicat resultats. Igualment, fa molt poc temps que està l'eix verd de l'Eixample, per la qual cosa encara els indicadors no poden ser significatius, ja que no ha passat suficient temps sobretot per a saber indicadors en qüestions de salut.

- Sobre si s'ha tingut en consideració a banda del verd, la fauna associada.
Sí, no només s'ha tingut en compte la biodiversitat vegetal sinó també animal (ocells per exemple, ja que aquests poden tenir problemes com la falta de forats per nidificar). S'hi té en compte, a més (també és un tema especial) juntament amb el model mediambiental. El que s'intenta és que la biodiversitat trobi llocs per reproduir-se i alimentar-se: ocells, papallones, petits rèptils, però que aquesta fauna no cridi a animals no desitjables. A més a més, si el carrer està a prop d'un parc es donaran millors condicions. S'hi té en compte que aquesta és una qüestió conflictiva, però que està present perquè, per exemple, hi ha estudis que demostren que els cants dels ocells repercuteixen positivament a la salut.
- Sobre si quan es parla de connectivitat, a banda dels carrers i les places, es tenen en compte els corredors verds.
Hi ha planificació sobre tota la connectivitat, tenint en compte l'eficiència i l'autosuficiència de la mà de la biodiversitat tant amb botànica com amb fauna. Ja existeix un pla del verd i el que es pretén és potenciar els sistemes naturals (sobretot de Collserola, platja i rius). Amb aquest pla, que s'està actualitzant, s'hi marquen uns recorreguts possibles a través de la ciutat que uneixen els espais verds més potents i algun carrer ample amb voreres amples i vegetació més gran, per exemple Parc Sagrera, baixant per passeig de Sant Joan i passant per Ciutadella arribant a la mar. Òbviament el corredor verd ha de tenir un nivell de vegetació per sobre d'un carrer normal. El que es pretén a l'Eixample és potenciar, però òbviament s'està treballant amb carrers petits, per la qual cosa ens hem d'adaptar a aquests. Aquests carrers petits ens donen pas a una xarxa d'eixos verds que, podrien dir, són un micro corredor, perquè tindran més verd que un carrer normal, a més de ser més permeables i sense cotxes, fent funció de micro connexions. S'hi vol fer esquerdes a les pedres de la ciutat perquè tinga verd. No tan sols es treballa a les vies veïnals sinó també a les bàsiques; exemple Gran Via. El programa Superilles és un projecte amb una transformació generalitzada i no puntual.
- Sobre el fet que el projecte es limita a l'Eixample i no incorpora Ciutat Vella o altres barris.
S'actua sobre l'Eixample perquè és el barri al qual s'ha de prioritzar, ja que és el pitjor lloc per viure (segons estudis). Ja que tot a la vegada no es pot fer (Navàs, Sagrera, El Clot, Sants) vol fer-se ús de l'eixample com avançada i per preparar el camí cap on es vol anar. És té en compte que el procés de pla d'acció és complex, però s'ha de fer allò que es tinga actualment possibilitat. A més a més, es té en compte la salut humana, el medi ambient i el patrimoni, i pensa cosir-se amb altres barris. Per exemple s'indica que el Campus diagonal sud podria treballar-se amb el barri de les Corts, ja que hi ha problemes de cotxes, per la qual cosa aquesta zona podria transformar-se en campus. L'objectiu és arribar a tot arreu, però per elegir zona d'actuació es tenen en compte molts factors; densitat de població, mancança d'espai públic, accessibilitats, contaminació, sonora, la dinàmica social del barri (barris negatius o proactius). Per tant, el campus no és un punt d'actuació, ja que no es viu, no hi ha contaminació, no és prioritari.
- Sobre la contaminació sonora.
La contaminació sonora provoca diabetis i moltes més malalties, per tant actuar sobre la contaminació acústica és un tema prioritari de salut. Ja no tan sols a la biodiversitat i fauna, sinó també als humans.
- Sobre fer ús dels escocells per augmentar el verd
Els escocells fan inviable el creixement de la planta i, de fet, l'espai és insuficient pel mateix arbre. El que s'està intentant és que els escocells siguin més grossos i més amples. A més a més, per l'ajuntament el manteniment de microespais és inviable pel que s'ha establert una dimensió mínima perquè això siga possible.
Donada l'escassetat d'espais verds a la zona de l'Eixample, s'estan trobant iniciatives per aprofitar espais, fins ara no utilitzats, els quals poden ser útils per augmentar el verd de la

zona, ja que cal potenciar d'entre altres qüestions, l'ombra. Buscar qualsevol superfície possible per estudiar i investigar com posar verd en la ciutat més enllà de les places i els carrers; per exemple l'ús de façanes, pèrgoles. S'està pensant com establir aquestes formes, ja que la mateixa biodiversitat absorbeix la contaminació, fa de pantalla sonora i aporta benestar cap a les persones. El verd més petit té un impacte positiu i les Superilles poden ser un model i una nova pràctica per portar-ho a terme. Cobertes verdes a espais municipals, és un bon ús, però el gran salt seria que la gent privada apostés per aquests mètodes. De fet, està contemplat en el pla natura on les cobertes verdes estan molt subvencionades. També es fa menció de la incorporació de punts específics en biodiversitat com a oci i entreteniment, amb senyalització i educació ambiental per enriquir l'entorn. Fer caixes niu als arbres, etc. Aprofitar que als llocs s'experimenti amb la biodiversitat.

- Sobre la no verificació dels sostres de les pèrgoles del mercat de sant Antoni. Aquesta qüestió no forma part de les Superilles, però responent a la qüestió aquesta zona no és verificada perquè les pèrgoles del mercat de Sant Antoni són mòbils. Açò ha limitat molt el seu ús. Per exemple, a més d'haver-se pogut verificar, podrien haver-se aprofitat per a posar-ne plaques solars.

ANNEX

CONTINGUT PADLET (<https://padlet.com/estelcoop/SuperillaBCNmesSostenible>)

Aportacions sobre mobilitat:

- Com evitarem l'entrada diària del mateix nombre de vehicles? — ANÒNIM
- Compartir dins horari laboral les noves zones aplicades a vianants com a element de racionalització de les operacions de càrrega i descàrrega al comerç — ANÒNIM
- Cal tenir en compte la DUM i les necessitats dels comerços. Alguns comerços necessiten distribució freqüent i pesada. — ANÒNIM
- El carrer Consell de Cent ha d'estar pacificat per igual a tot el districte des del principi. No deixar Fort Pienc com el barri pobre del districte — ANÒNIM
- L'escola Ramón Llull necessita estar pacificada tant pel carrer Sardanya com Consell de Cent, cal tenir ho en compte al dissenyar superilla — ANÒNIM
- La Sagrada Família no pot tenir circulació de vehicles al voltant tant per seguretat, contaminació i protecció del monument — ANÒNIM
- Si volem que la demanda de capacitat amb transport privat s'adapti a la oferta reduïda de capacitat (aposta de l'ajuntament) cal reforçar, i molt, el transport públic i fer-ho el més gratuït possible — ANÒNIM
- Al districte de l'Eixample els barris més desfavorits són Fort Pienc i Sagrada Família. Per ajudar a augmentar la vida i comerç de barri s'hauria de començar amb els eixos verds en aquests barris. Esquerra i Dreta de l'eixample reben moltes visites de gent que treballa i turisme i no tenen tanta necessitat d'espai per vianants. — ANÒNIM
- les vies bàsiques que seguiran amb 2 carrils de cotxes se'ls ha de compensar traient els carrils d'aparcament i, en el seu lloc, ampliar l'acera pels vianants. — ANÒNIM
- Eliminar els autobusos articulats que no fan viables travessar les plataformes úniques — ANÒNIM
- Com es gestionarà l'impacte a la mobilitat en els carrers on no es restringirà la circulació de vehicles? — ANÒNIM

- Cal tenir en compte que en hores punta el transport públic ja no té capacitat. Està bé fomentar el canvi modal però sense capacitat del TP no és possible — ANÒNIM
- És imprescindible reforçar la mobilitat en el transport públic. Sobretot a la xarxa d'autobús, reduir el temps d'espera. — ANÒNIM
- Planificar millor el TP intermunicipal i integrar el verd als espais d'intercanvi modal — ANÒNIM
- A la Gran Via poden coexistir Transport públic i eixos verds — ANÒNIM
- Traient places d'aparcament no desapareixen els cotxes. La gent resident a Bcn té cotxes, això és un fet. I no se'ls pot obligar a pagar-se un pàrking privat. Si es treuen places d'aparcament en un carrer, s'han de compensar per igual en un altre. — ANÒNIM
- Reduint places d'aparcament, el cotxes estan el doble de temps (i contaminant mentrestant) per trobar lloc. — ANÒNIM
- Si el que es vol és reduir el trànsit, de veritat, si realment aquest és l'únic objectiu, pot haver cotxes aparcats al carrer igualment. La gent agafaria més el transport públic si aquest fos gratis o almenys reduir el preu any rere any. La resta són polítiques de recaudació amb multes. Traient places d'aparcament és fer que hi hagi més trànsit x aparcar i afavorir els pàrquings privats, i res més. — ANÒNIM
- Quan es redueixen carrils en un carrer, el trànsit es concentra més en altres carrers. — ANÒNIM
- Els carrils bici de 2 sentits són un perill molt greu. Han d'anar en el mateix sentit de circulació que els cotxes. Quants accidents més han d'haver-hi perquè algú de l'ajuntament se n'adoni ?? — ANÒNIM
- A la Granvia i a Diagonal, ara hi ha 2 carril Bus que van pràcticament buits. Els cotxes es concentren en els pocs carrils per ells, i com que la densitat ha augmentat, ara la contaminació ha augmentat més al no haver més fluïdesa. — ANÒNIM
- Haver tallat l'Avinguda de Roma fa uns anys, ha provocat més trànsit i contaminació al carrer d'Aragó. I mentrestant l'Avinguda de Roma té 3 carrils buits de trànsit, que no apro[ta ningú. Abans al carrer d'Aragó es diluïa el trànsit, ara està més concentrat i contaminat. Cal revisar aquestes obres, aprendre dels resultats i no repetir els mateixos errors. — ANÒNIM
- Una bona opció seria promocionar el vehicle elèctric compartit (Carsharing). Així les veïnes i veïns podrien més fàcil treure's els cotxes de combustió privats — ANÒNIM

Aportacions sobre mobilitat:

- El GlxSu veiem bé la Naturalització dels Eixos però veiem poc ambicions Urbanísticament. El Pla del Verd i la Diversitat i els Jardins Interiors d'Illa de Proeixample ja ho apuntaven. Barcelona precisa Esponjament, Retornar a la densificació del Pla Cerdà del 50% i la reducció del Trànsit d'Àmbit Metropolità — ANÒNIM
- Desde el Col·lectiu el Tínglado preguntamos sobre cuáles son las acciones para subvertir la diferencias de calidad ambiental que generan las diferentes secciones tipus nuevas (pacificadas, vías
- básicas, unas con tráfico o otras casi sin él) y cómo se va a repercutir la plusvalía en el suelo y edificación que va a generar en aquellas calles que las reurbanizaciones van a volver más agradables y atractivas. — ANÒNIM
- Les vies bàsiques que seguiran amb 2 carrils de cotxes se'ls ha de compensar traient els carrils d'aparcament i, en el seu lloc, ampliar l'acera pels vianants. — ANÒNIM
- Es prohibeix aparcar les motos a l'acera però ara estan ocupades per les terrasses de bars i son més molestes q les motos — ANÒNIM
- Com es preveu prevenir l'especialització d'usos més lucratiu a les plantes baixes? — ANÒNIM

- Com s'assegura la prevalença de les activitats de comerç quotidià mínim en els eixos? — ANÒNIM
- La mejora de la calidad acústica de la ciudad es muy necesaria. El ruido del tráfico se reduce pero proporcionalmente aumenta el de personas hasta altas horas de la noche y el horario de actividades
- sobre todo en zonas de monocultivo (bar y restaurantes). La calidad acústica debería estar al mismo nivel de la ambiental, que esta siendo muy lograda. — ANÒNIM
- Coordinar el programa Superilles amb d'altres d'existents: Pla Buits, Interiors d'Illa, Horts Urbans, etc. — ANÒNIM
- Hola soc Gregori Ramon de ACC-Aturem el Canvi Climàtic. vull comentar que el disseny de les places/cruïlles haurien d'incorporar el concepte de defensa contra les onades de calor, es a dir que tinguessin un efecte com a refugi climàtic (punt de refrescament durant les fortes calors previsibles). Una bona canopia vegetal es una bona solució que tindria que anar acompanyada d'altres actuacions possibles com: Vaporitzadors, fonts, aigua de boca, pergoles fotovoltaïques, etc. — ANÒNIM
- Tenir en compte el possible efecte negatiu de creixement de la inseguretat als eixos verds i com evitar-ho — ANÒNIM
- S'han tret un munt de places d'aparcament de Zona verda per residents, i s'està obligant a pagar pàrkings privats. Aquesta és la reducció del trànsit ?? El trànsit és el mateix, però ara el ciutadà ha de pagar més. Ha Bcn es paga massa ja per tot..... — ANÒNIM
- Hi ha places d'aparcaments per motos i aquestes continuen aparcades a les voreres..... — ANÒNIM
- Hi ha molts robatoris de bicis al carrer. Les places d'aparcament per bicis no són segures. Però mentrestant s'han tret places d'aparcament per vehicles que reduïen el temps de donar voltes per aparcar i contaminar. — ANÒNIM
- No fer terrasses de bars en els carrils de vehicles. Si hi ha una vorera ample, doncs allà si, perfecte. I si no n'hi ha vorera ample, doncs no hi ha terrassa i ja està, que això els propietaris ja ho havien vist abans, no ?? Aquestes terrasses als carrils són lletges. — ANÒNIM
- Reconeixem, la Gran Via com a eix vertebrador i articulador del sistema d'espais públics de la ciutat. Que sigui fluid i agradable recórrer la GV de riu a riu — ANÒNIM

Aportacions sobre energia, aigua i materials:

- els serveis generals de les instal·lacions elèctriques i d'aigua creuen els carrers -eixos verds, s'ha d'estudiar tram per tram i comprovar as-buits i contrastar amb companyies subministradores...p.ex — ANÒNIM
- Utilitzar cobertes d'edificis, començant pels públics, per la generació d'energia i l'autoabastiment. Per aquest objectiu s'han d'aprofitar fons europeus — ANÒNIM
- Aprofitar captació d'energia solar mitjançant paviments — ANÒNIM
- Implementar un sistema de recuperació d'energia elèctrica a les instal·lacions del metro mitjançant frenada — ANÒNIM
- Utilitzar les pèrgoles, cobertes i terrats per captació d'energia solar i micro eòlica — ANÒNIM
- Aprofitar l'aigua de pluja per làmines d'aigua vistes — ANÒNIM
- Aprofitar per endreçar serveis existents en la mesura d'allò possible tot i la complexitat — ANÒNIM
- Promoure els materials de baix impacte ambiental (alt contingut reciclat, proximitat, etc.) — ANÒNIM
- Integrar sistemes de recollida de residus urbans eficients i eficaços — ANÒNIM

- Construir basses de retenció, llacunes de laminació, dipòsit de retenció o implantar tècniques de drenatge urbà sostenible (TEDUS) amb separació d'hidrocarburs per la seva reutilització. Algunes d'aquestes basses podrien ser visibles. — ANÒNIM
- Sistemes de recollida de residus soterrats, i donar formació als veïns per la seva correcta utilització — ANÒNIM
- utilitzar mobiliari urbà per disminuir la contaminació acústica i millorar el confort acústic — ANÒNIM

Verd i biodiversitat:

- Arribar a tot arreu... Començant per l'Eixample però integrar el model a Ciutat Vella — ANÒNIM
- Unir l'eix verd Rambla Catalunya amb la Rambla i potenciar l'eix mar-muntanya. — ANÒNIM
- Aplicar els mateixos criteris d'eix verd amb plataforma única, permeabilitat, zones verdes, protagonisme del vianant a l'eix marmuntanya de carrer Pau Claris-via Laietana i Rambla Catalunya-La Rambla — ANÒNIM
- repensar els interiors d'illa per incorporar-los al verd dels eixos verds i places — ANÒNIM
- Cal considerar la fauna urbana com es pot augmentar la biodiversitat de la mateixa. Considerar la generació de refugis i lloc de nidificació per ocells urbans, com poden ser els falciots. El verd i la fauna (cant d'ocells) repercuteix en l'estat del benestar de les persones — ANÒNIM
- c/Diputació ús públic dels jardins del 'universitat i de la cúria — ANÒNIM
- Una proposta de micro corredor verd entre el riu Besòs i Collserola, que passa per moltes de les coses que hem parlat soroll, contaminació, escocells mantinguts per veïnat, SUDS, naturalització.
<https://www.bcn sostenible.cat/web/itinerari/corredor-verdzona-nord?search=corredor+nord&t=1619714903790> — ANÒNIM
- S'ha pensat en el blau? és a dir en basses naturalitzades a les places. — ANÒNIM
- Caldria repensar el verd que s'implementa al carrer degut a les dificultats que hi ha després en el manteniment i la neteja (fruits, taques al terra, trossos escorça als escocells, que dificulden la retirada de residus...). Ens ho trobem a posteriori i és difícil posar-hi remei. — ANÒNIM
- per fer més eficient la intervenció pública fer coincidir alguns dels eixos verds amb els corredors verds del pla del verd — ANÒNIM
- Fomentar el verd per arbres fruiters i horts urbans — ANÒNIM
- Es podrien posar marquesines als carrers com el del carrer Espronceda a modus de túnel quan travessa el parc Central del Poblenou — ANÒNIM
- Tot i la participació deixo l'aportació, com està prevista la coordinació entre les diverses àrees (mobilitat, espais, energia...) del procés de transformació de Barcelona i està prevista la coordinació de les infraestructures dels serveis(aigua, llum...) per les seves actualitzacions durant l'execució — ANÒNIM
- Més enllà de l'arbrat i parterres i jardineres a les cruïlles, augmentar el verd també en els carrers (escocells, parterres, façanes, murs verds, mitgeres, pantalles vegetals, etc) — ANÒNIM
- Fomentar la implicació ciutadana en la renaturalització d'aquests carrers (tant sigui enverdir l'espai privat com els balcons, etc) com facilitar la participació del veïnat en la plantada i manteniment
- d'escocells. — ANÒNIM

- Incentivar i fer convocatòria de propostes veïnals de renaturalització dels trams de carrer (juntament amb l'Institut del Paisatge Urbà) — ANÒNIM
- Promoure la sensibilització i educació ambiental de la ciutadania sobre els beneficis de la pacificació i la renaturalització — ANÒNIM
- Oferir punts d'educació ambiental (com la descoberta de flora i fauna) i espai de jocs amb elements naturals, senyalètica — ANÒNIM
- Avaluar i fer seguiment de llarg recorregut de l'impacte en salut de l'aplicació d'aquest model (especialment en els eixos verds) tant de la disminució de la contaminació atmosfèrica i acústica, illes de calor, etc com també de l'impacte positiu que té el verd i la biodiversitat quotidiana en el benestar i salut de les persones (juntament amb l'Agència de Salut Pública de Barcelona i altres actors com ISGlobal). — ANÒNIM
- Afavorir la biodiversitat (flora i fauna) com un element important en la creació d'espais saludables — ANÒNIM
- La canòpia urbana de les Glòries s'ha quedat al marge dels eixos verds? — ANÒNIM
- No confondre Verd amb Natura. Si el verd es fa majoritàriament amb espècies exòtiques com ara, no aporta res de Natura. — ANÒNIM
- Ara mateix als arbres i plantes autòctones no representen ni el 50% de l'arbrat de carrers ni de parcs i jardins. Ni en superfície ni en nombre d'espècies ni individus. — ANÒNIM
- El verd exòtic NO afavoreix la biodiversitat, sinó que afavoreix la propagació de noves plagues, increment de cotorres, etc etc i caldrà destinar diners per gestionar aquests problemes. — ANÒNIM
- Cal pujar la planta autòctona a una mica més del 50%, per coherència. — ANÒNIM
- Cal fer més grans els escocells per afavorir la irrigació natural. — ANÒNIM
- Cal educar al ciutadà, que les plantes que creixen als escocells dels arbres, NO són brutícia, que és natural que hi hagi herbes, que no són dolentes. Que és molt pitjor abocar herbicides verinosos, o
- destinar diners en arrancar-les..... — ANÒNIM
- Hi ha espècies invasores a Catalunya, que encara que no apareguin en llistats "oficials" ja es veu i es sap que són invasores. No cal seguir plantant aquestes espècies, hi ha moltes alternatives, i manca de voluntat política real per fer-ho. — ANÒNIM
- Garantir la continuïtat del verd a escala metropolitana de riu a riu — ANÒNIM