

Acta de sessió

Sessió participativa de retorn del procés participatiu Superilla Barcelona

Sessions restringides: Grup Impulsor Superilla Barcelona

Dates: Dilluns, 7 de juny del 2021

Lloc: Trobada digital (<https://meet.google.com>)

Assistència: José Garriga Simó, Ramon Puig-Oriol, Ma Àngels Matey, Xavi Valls, Consol, Jose Manuel Robledo Martín, Jaume Artigues, Marina Barjau, Anais García Balmaña, Carolina Guilló, Circuit CVM Eixample, Daniel Alsina Torra, Eduard Cuscó i Puigdemont, Elisabet Prat, Francesc Magrinya, Genis D, IsOp, Jaume Artigues, Joan Delgado García, Joan Sendra, Jordi Raboso, José Garriga, Jose Manuel Robledo, Lluís Lumbreras Palomares, M Àngels Matey, Maria Castells, Maria Jose Calvo, Marina Barjau, Mercè Llopis, Mireia Piqueras, Mireia Xarxa AFAS, Noe L.M, Olga Bastidas, Paula Ramos, Rambla Catalunya, Ramon Puig-Oriol, Rosa López, Sergi Lopez-Grado Padreny, Silvia Cassorrán, Toni Bañuelos, Xavier Montagut

Equip de dinamització: Cooperativa *estel (Arnau Boix), monoDestudio (Sandra García).

Total: 38 assistents

Desenvolupament de la sessió:

La sessió es desenvolupa amb normalitat, seguint l'ordre del dia previst. Després de la presentació i resolució de dubtes/aportacions, es passa al torn d'aportacions/qüestions variades. Els resultats, s'aglutinen de la següent manera a partir de temàtiques:

ESTRATÈGIA

Sobre el transport; amb el projecte Superilles hi haurà un increment de capacitat del sistema de transport metropolità. Hi ha projectes metropolitans (alguns ja estan en funcionament) que generaran una oferta considerable de alternatives sostenibles a l'entrada a Barcelona en cotxe, l'Ajuntament de Barcelona està darrere de totes elles. De fet, es va fer una presentació específica sobre aquesta temàtica la qual podem trobar al web.

Les línies d'actuació d'allò que pot abastir Superilles; Les millores seran sistèmiques i no puntuals; amb una distribució homogènia i no per focus. S'estan fent els plans d'usos, col·laborant a que la mixticitat d'usos no tregui zones i la regularització del preu del lloguer. De igual forma, cal diferenciar entre espais públics i no públics. Aquest canvi de model es a escala ciutat malgrat ser homogeni està

constituït per diferents fils lligats a cada punt essencial. S'hi vol que tothom arribe a tenir molt a prop una zona verda, així com també un pas d'autobús, equipament de metro, diversos, etc.

Sobre la pacificació del carrer Consell Gràcia; Aquesta està planificada fins a meridiana, no obstant això per qüestions pressupostaris ara només es pot executar fins Passeig de Sant Joan. Aquest és un eix verd important, i per tant és un bon punt de parada. A la pròxima legislatura un dels primers projectes que es posarà en marxa serà aquest.

Sobre la possibilitat d'aprofitar projectes dels Pressupostos Participatius per tal de definir-los al programa Superilla. Hi han aprovats que contribueixen a Superilles, a banda dels projectes ja previstos. Tots aquests, si surten guanyadors, col·laboraran a l'extensió del model.

Sobre les plantes baixes per usos socials; Aquesta no està dins del programa Superilles, però si s'estan mirant de comprar locals per fer microplataformes logístiques. És un tema que Superilles intentarà aprofitar.

Sobre les branques verdes; està previst fer eixos de connexió entre escoles i eixos verds, però aquestes actuacions dependran del tipus de carrer. S'està estudiant i treballant per tenir conclusions i presentar-les. A més, també s'està treballant per connectar residències i centres de dia.

Sobre la peatonalització dels espais i la possibilitat d'afectar negativament; S'estan reforçant actuacions cap al comerç local i de proximitat; pla d'usos, donar accés, augment de visibilitat en els recorreguts, racionalització de la càrrega i descàrrega. De fet, hi ha encarregats dos estudis; 1 que farà/donarà conclusions sobre el tipus de perfil de persona conductora i la relació d'aquesta persona amb el comerç (per saber com afecten les restriccions) i altre per estudiar dinàmiques econòmiques a Barcelona sobre comerç i habitatge i quina és la influència que tindrà sobre les dinàmiques comercials. Son estudis que tenen una gran feina de recollida prèvia. Entre 4/6 mesos es tindran resultats i s'explicaran conclusions.

Sobre la gestió de mobilitat de vehicles privats que no aconsegueixen les normes; Els eixos verds no son exclusius per vianants, sinó que son per compartir-se. Malgrat això, s'ha d'evitar que les hores de màxim de persones i vehicles no coincideixin; per exemple la càrrega i descàrrega, els dies festius, hores d'anar a escola, etc. També s'ha de tenir en compte que quan més persones hi ha fent ús de l'espai, més s'evita la presència de vehicles. Als vehicles es posen tot tipus d'actuacions amb disseny del carrer per evidenciar que el cotxe ha d'anar lent.

Sobre el projecte de Pressupostos Participatius del Mercat de la Concepció; l'extensió seria similar a les branques verdes de les escoles.

PROJECTES

Sobre la dimensió de l'arbrat, el verd i la biodiversitat; Als eixos verds de l'eixample l'arbrat és el protagonista. El conjunt d'actuacions es treballaran per a la millora de salut. La sostenibilitat forma part integrada de tot el conjunt de les sessions. De fet, en aquest document es parla de 3 eixos protagonistes: Natura, persones i sostenibilitat i tot es treballarà de forma equilibrada. Els escocells i els parterres estaran en la seva justa mesura i els parterres tindran mesures grans però no dispersos. S'estan mirant estratègies com son col·locar elements que surten com escales, sensors, etc, com a mirades més grans en els eixos diaris bàsics, en les parades de bus, on puguin posar-se plaques fotovoltaïques, i si no poden plantar-se arbres però es necessita ombra no ficar res en calçador, sinó treballar on sigui possible.

Pel que fa a l'espai públic i la mobilitat; s'alliberarà al màxim de trastos que generen espais que no siguin flexibles. Hi haurà llocs d'estada i elements que puguin utilitzar-se, però no es pretén omplir espai per què si, sinó que pugi usar-se per a altres coses; sopars a la fresca, espectacles, el que es vulgui. De fet, s'hi vol que el vianant camini per les voreres, caminar de forma accessible. Es farà ús d'una material continu per donar accessibilitat a tothom, s'ha de poder travessar el carrer amb llibertat de banda a banda; construïm un escenari i no una escenografia. El sol no ha de perjudicar a la gent amb mobilitat reduïda; es farà ús de paviments que filtren aire i aigua. Sobre el vehicle privat; la clau és la velocitat, que la prioritat sigui el vianant. Es tracta d'aconseguir que el cotxe vagi poc a poc. D'altra banda, la bicicleta és un element que també ha de conviure amb el vianant i per a aquesta ja s'han habilitat carrers per poder tenir una velocitat més alta. Per últim, sobre la càrrega i descàrrega; en aquest cas no hi haurà espais per càrrega i descàrrega, hi haurà espais unificats amb un horari d'una manera clara i amb llocs destinats per a això sense segregat aquest espai.

Sobre els contenidors i recollida de deixalles; S'estan estudiant altres maneres de recollir la brossa, però a l'eixample els propers anys es seguirà amb la forma actual. Als eixos verds intentaran col·locar-se de la millor manera els contenidors, la contractació nova defineix uns contenidors més baixets i s'ubicaran per no entorpir, s'està fent una prova pilot a Sant Antoni.

PARTICIPACIÓ

En participació ja s'està fent per saber la influència real.

De cara al model s'hauria de fer una campanya, de igual forma, a la inauguració de Superilla ja es fa ver una primera campanya i inauguració. Es recull aquesta proposta i es té en compte que cal pedagogia i tenir molta comunicació d'usos, això ens agafa a dos anys vista però es farà.

Sobre que les places de Superilles tinguin un nom; no és fàcil perquè s'ha de treballar amb nomenclator. En el cas de la Superilles de Sant Antoni s'està treballant per posar-li un nom.

CONTINUÏTAT

S'han fet sessions, taules, reunions i encara hi ha de previstes. S'han fet aportacions i resolt dubtes. Tot aquest treball (sobre les premisses d'espai públic i el model Superilles) és el de la Fase 1 de participació. Ara entrem a la Fase 2 o fase *projectes* on s'obrirà el procés a tots els veïns, no només a l'impulsor i seran convidats a treballar i definir a partir de les premisses i tot allò que ja s'ha recollit. Encara hi ha molt de marge per participar. A aquesta Fase 2 hi ha accions que ja s'han començat com és el Carretó, algunes marxes exploratòries amb col·lectius, també hi ha enquesta per comerciants i treballs amb infants (demanda que ve dels consells de barri). A banda, hi haurà les sessions de participació; 4/5 sessions. D'ací es passarà a ser 3 grups impulsors; una per barri/àmbit on es presentaran els projectes per portar a terme les sessions de participació de la Fase 2. Es presentarà el calendari concret al setembre.

INTERVENCIONS

Sobre els contenidors; cal millorar la ubicació d'aquests ja que tapen la visibilitat dels carrers i tenen formats molt invasors, es proposa la possibilitat d'encerclar-los amb fusta. S'intentarà dins de la mesura del possible que aquests no dominen l'espai.

Sobre la càrrega i descàrrega; Es qüestiona el fet que no tingui un lloc específic, considerant-se que generarà una mobilitat més defectuosa ja que, actualment hi ha zones i horaris de càrrega i descàrrega i aquestes no es respecten, a més a més, s'ha de tenir en compte no tan sols la càrrega i descàrrega dels cotxes, sinó també d'altres usuaris com Deliveroo, Globo, etc. D'igual manera, s'explica que la càrrega i descàrrega es donarà de 9.30 del matí a 16h, i només podrà realitzar-se durant 30 minuts. Caldrà registrar-se a través de la APP Dumm per tenir un control.

Sobre la gestió i manteniment del verd; Es proposa la gestió comunitària ja que aquesta pot ser un ús social important. A més, cal que els espais públics no siguin envaïts per l'hostaleria, pel que cal contemplar altres usos, sobretot a les places eliminant així espais acumulatius. També es veuen oportunitats que anés més enllà de ficar arbrat per netejar la cara de l'Eixample, donant una resposta més ambiciosa; intervenint sobre les façanes, creant cobertes verdes i els interiors d'illa a més de recuperar solars.

Sobre les terrasses dels bars; Hi ha preocupació, sobretot per l'ampliació per la Covid i que aquestes copen els espais, sobretot a les places. Aquestes cal que tinguin un equilibri i s'asseguraran espais on la gent pugui gaudir sense haver de pagar per estar asseguts. De igual forma, s'haurà de tenir en compte una reformulació dels pla d'usos perquè en un futur no s'hi donen problemes amb l'ús de l'espai i les noves llicències. S'està treballant una estratègia perquè jurídicament es delimiten les terrasses i no acabar amb els espais copats.

Pel que fa a la mobilitat; cal "vigilar" també les bicicletes i patinets, i fer una bona gestió de l'espai per que pugui funcionar i cohesionar infants, cotxes, gent gran i de més vianants. La prioritat és el vianant malgrat que els espais també siguin ciclables. Per què les bicis puguin anar més ràpidament ja s'està

fent un gran esforç per estendre els carrils bicis i, a més, cal aplicar-les la normativa; fent un bon ús i anant a la velocitat correcta. Cal potenciar per a tothom la reducció de velocitat.

Sobre les comunitats energètiques; Superilles és una molt bona ocasió per posar-la en pràctica; ja no tan sols ficar-les, sinó per gestionar-les i generar un autoconsum al que, a més, pot sumar-se el veïnat.

Sobre la resposta metropolitana; S'hi argumenta que aquesta no tan sols ha de donar-se a Barcelona, sinó que, afectant a tota la regió, cal establir un sistema de mobilitat públic unint estacions de trens, per exemple. És a dir, cal implicar tota la Generalitat. A més, s'hauria de tenir compromisos amb l'estat i tenir força per canviar més qüestions, com ara relacionades amb l'habitatge.

Sobre la participació; Cal avisar al veïnat del Pla d'Horaris el més aviat possible perquè aquests vegin que s'hi pensa amb ells i pugin sumar-se.

Sobre els canvis de sentit i la mobilitat; no son una qüestió que s'hagi descartat. S'ha tingut la primera experiència a Poble Nou. Els bucles expulsaven illa per illa els cotxes que entraven. Els cotxes que entraven la majoria eren veïnals, creant un caos circulatori difícil de assumir. El caos circulatori per orientar-se o fer qualsevol recorregut és complicat. S'ha estat estudiant com passar d'un bucle illa per illa a un bucle més gran, abraçant, per exemple, tres illes creant així un equilibri entre que aquests carrers tinguin continuïtats. Amb aquest sistema de bucle més gros s'aconseguia un equilibri entre dissuadir el cotxe però sense complicar tant la vida tant al veïnat i a l'usuari comercial, així com també als també serveis. D'aquí sorgeix el fer les interrupcions només en les cruïlles en que hi ha dos encreuaments de dos eixos verds. En estos moments en el recorregut hi haurà interrupció a cada tres illes. Això no vol dir que en un futur no pugui canviar-se el sentit.

Per últim, hi ha aportacions/dubtes/qüestions que traspassen l'àmbit d'aquesta reunió. Superilles és molt ambiciós i pretén moltes coses; sobretot resoldre. De igual manera, encara el projecte no és lo suficient concret com per poder donar una solució, son coses que van més enllà del moment actual.