

Programa Superilles a l'Eixample

Grups Impulsors de la Superilla de la Sagrada Família, Camp del Grassot i Fort Pienc

Dia: 3 de novembre de 2021	Hora: 18:00h	Lloc: Centre Cívic Sagrada Família
-----------------------------------	---------------------	---

ASSISTENTS

Entitats: AFA Ramon Llull Col·legi Francès Ferdinand de Lesseps AMPA Pere Vila AMPA Fort Pienc AFA Fructuós Gelabert AFA Escola Tabor AFA 9 Graons Associació de Veïns i Veïnes del Fort Pienc Associació de Veïns i Amics del Passeig Sant Joan Associació d'Amics i Amigues de la Sedeta Associació de Veïns i Veïnes Sagrada Família Associació de Veïns i Veïnes de la Dreta de l'Eixample Eix Comercial Sagrada Família Eixample Respira Associació Juvenil Joves del Poblet Fundació Claror	Consellers/es dels grups polítics: - Francesc Magrinyà, Conseller BC - Jordi Matas, Conseller tècnic BC - Eduard Cuscó, Conseller assessor de la Presidència del Districte ERC - Tània Rafí, Consellera ERC - Yusef Quadura, Conseller del barri de Camp d'en Grassot Tècnics/ques de l'Ajuntament: - Dani Alsina, cap de la oficina tècnica Superilles - Rosa López, coordinadora estratègia Superilles - Ariadna Miquel, cap de prospectiva d'Ecologia Urbana - Mònica Oriola, tècnica de barri del Camp del Grassot - Xavi Valls, tècnic de participació Superilles - Marta Melo, tècnica de participació Superilles
Nombre total de persones assistents: 39	

ORDRE DEL DIA

- Presentació del nou programa Superilla Barcelona com a proposta de continuïtat de l'estratègia d'eixos verds i superilles al districte de l'Eixample
- Torn obert de preguntes i propostes

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

Jordi Matas, conseller tècnic de districte, dona la benvinguda i introdueix la sessió. Explica que la convocatòria de la sessió és per treballar l'aplicació dels model Superilles als territoris dels barris de Camp d'en Grassot-Gràcia

Nova, Sagrada Família i Fort Pienc. La idea és aprofundir a cada un dels barris per separat, realitzant les diagnòs i els Plans d'Acció a cada un dels territoris amb els seu Grup Impulsor corresponent, però que aquestes primeres sessions se'ls convocarà de forma conjunta amb la intenció d'explicar i validar els eixos verds que s'han proposat amb una mirada de districte per aquest barris.

Rosa López fa un petit resum de què és el Programa Superilles.

Xavi Valls explica els antecedents de la participació a la sessió d'avui. Durant aquest any hi ha hagut un procés participatiu on s'ha treballat l'estratègia i el model de carrer per Superilles amb el Grup Impulsor Superilla Barcelona (format per representats d'entitats de tot el Districte de l'Eixample) així com a espais i òrgans de ciutat. Aquests han validat una proposta d'eixos verds per a l'Eixample així com un model d'urbanització del nou espai públic.

Tot seguit es van començar a participar els projectes dels futurs eixos a transformar en aquest mandat (4 carrers i 4 places) a l'Esquerra de l'Eixample i a l'Eixample Dreta. La previsió és que a l'estiu del 2022 comencin les obres per acabar abans d'un any.

Ara toca començar el treball participatiu als barris de Sagrada Família, Camp del Grassot i Fort Pienc. La proposta és treballar tot junts una primera mirada per validar la proposta d'eixos verds per aquesta part del districte de l'Eixample i, en una segona fase, treballar per barris (separant SF-Gràcia i Fort Pienc) per tal d'elaborar un Pla d'Acció (un document d'implementació del model superilles per a un territori) per cada un dels barris.

Rosa López explica que a nivell de diagnòs, en aquesta zona hi ha escoles i recorreguts de vianants que necessiten continuïtat. Les obres de tramvia i parc comencen en breu, principis d'any i es necessiten projectes d'unió.

Els carril bici estan inacabats i els autobusos fan recorreguts bastant poc ortogonals, la xarxa de busos s'ha d'acabar d'encaixar bé. A més, el metro de la Línia 5 és la més important de tot Barcelona i hi ha molta concentració d'equipaments locals i de nivell de ciutat. Pel què fa a la jerarquia viària, hi ha una xarxa molt carregada de vehicles, l'únic eix verd que hi ha actualment és l'Avinguda Gaudí, amb els seus problemes de pas.

A nivell dels eixos, es considera que poden ser eixos verds el carrer Sicília, un tram de Pare Claret, carrer Provença, carrer Consell de Cent, carrer Àusias Marc i carrer Cartagena, tot i que no tenen perquè ser els únics carrers pacífics de la zona. S'expliquen les qualitats de cada carrer el perquè quan es va fer l'estudi a nivell de ciutat es va considerar que tenien més punts per ser Eix Verd.

Xavi Valls explica que la primera fase consisteix en aquesta sessió i una altra de retorn per validar la proposta d'eixos. En una segona fase, es treballarà per separat els Plans d'Acció amb els Grups Impulsors de cada barri. Primer es realitzarà una diagnòs més acurada de cada territori per compartir i debatre. Després s'aprofundirà en temes comerç i mobilitat (amb un grup ampliat amb comerciants) i espai públic i medi ambient (amb equipaments i escoles). Quan estigui consensuada la proposta es realitzarà una sessió de presentació oberta al veïnat i al Consell de Barri. La idea seria tenir els Plans d'Acció a l'estiu i a la tardor participar els projectes.

S'obre un torn obert de paraules:

L'AMPA Fort Pienc expliquen que no formen part del Grup Impulsor, però han fet seguiment del projecte i els hi **preocupa la forma com s'aborda la convivència de diferents actors en les vies ciclables**, ja que ni està ben resolta i porta molts conflictes. Per una altra banda **veuen que l'Estació del Nord està classificada com a equipament sense transcendència i consideren que no s'està tenint en compte l'impacte mediambiental que suposa**.

Pel què fa a la convivència entre vehicles, Rosa López explica que la bici va màxim a 30 km/h, anar a 10 km/h és

velocitat de passeig, per tant, les bicis que volen anar ràpid no van per un eix verd. Perquè el cotxe també vagi a aquesta velocitat es plantegen sistemes naturals, que el propi disseny de la via fomenti l'anar més lent, com per exemple: tallar continuïtats, evitar les continuïtats semafòriques, posar molta senyalització... s'intenta que els cotxes no vulguin entrar a un eix verd a menys que la seva destinació estigui allà. Els sistemes basats en el control com pilones i vigilància es poden aplicar puntualment, però no tota la ciutat pot funcionar.

Sempre hi ha la persona incívica, cotxes i bicis que van més ràpid però quan hi ha molta gent al carrer no es pot. Només es pot fer en carrers pacificats en horaris de baixa concurrència. Al principi costa, hi ha un temps d'adaptació, però cada vegada es respecta més aquest funcionament. És un tema de pedagogia i comportament cívic. S'ha de tenir paciència i ajudar a la implantació amb una actitud activa en la defensa d'aquest disseny de carrer, es necessita la col·laboració de tothom perquè no estem acostumats. Però l'alternativa és rebaixar els objectius i, si ho fem, guanya espai el cotxe.

També comenta que l'estació de d'autobusos entra dins d'una segona etapa. Ara es volen validar els eixos verds de ciutat per tal que es puguin encarregar projectes executables a principis de la següent legislatura. La segona etapa serà un treball molt més de detall en cada àmbit, a la part de baix del Districte hi ha l'Estació del Nord i a la part de dalt el temple de la Sagrada Família. Això requereix moltes discussions i estudis tècnics per part de l'Ajuntament. S'hauran de recollir i analitzar totes les visions amb l'objectiu de millorar la ciutat.

Des de l'AFA Ramon Llull pregunten com es plantegen les diferents vies ciclables. Quan s'instaura l'eix verd, què passa amb el carril bici? **El carril bici del c. Consell de Cent es canviarà a c. Diputació o Gran Via? També voldrien conèixer l'experiència de Sant Antoni respecte la convivència amb el vehicle.**

Rosa López explica que el carril bici del c. Consell de Cent desapareix. S'ha fet prèviament el carril bici de c. València i c. Aragó també en té, amb connexió amb el carril bici de Gran Via.

L'Associació de Veïns del Fort Pienc considera que ser els últims en aplicar el model té inconvenients i avantatges. Els inconvenients tenen a veure amb què els carrers ja estan iniciats i s'hauran d'emmotllar a una trama preexistent que els condiona. Les avantatges són que es poden no repetir els errors, aprendre del què no ha funcionat. A Poblenou es va fer molt malament, Sant Antoni va ser un pas endavant i ells tenen l'esperança de ser tardans però fer-ho millor.

Es pregunten quines actuacions es realitzaran al carrer de Ribes, ja que és un eix que ja està una mica pacificat. És un carrer únic a Barcelona, té 6 maneres diferents de funcionar. En un tram les terrasses estan a prop de les cases, en un altre les bicis van pel mig, un altre té plataforma única... El senyal de prohibit superar els 10 km/hora no funciona. Pel què fa a **l'estació del Nord**, s'ha vingut reclamant que l'entrada i sortida d'autobusos es fes per Sardenya, no per Alí Bei. Sembla que aquestes actuacions es contradiuen amb els objectius de pacificar i millorar la salut de les persones.

Rosa López comenta que aquestes són actuacions molt concretes que es definiran en una segona fase.

A l'AMPA Pere Vila els preocupa què passarà amb les persones que els hi ha tocat la mala sort de viure en una via bàsica. Si un de cada tres carrers desapareix, queden 120.000 cotxes que no tots s'evaporaran. A Poblenou o Sant Antoni les vies bàsiques tenen més contaminació? El model Superilles no és l'únic que es pot aplicar, es podria haver apostat per fer una pacificació general més equilibrada. També **es pregunta per la continuïtat del Pla si canvia el color polític a la propera legislatura.**

Rosa López explica la teoria de l'evaporació del trànsit que sustenta que, quan es redueix la capacitat d'un carrer i, per tant, es posen dificultats al cotxe i es generen bones alternatives (transport públic, bicicleta, caminant per eixos verds, reducció dels desplaçaments, etc) n'hi ha una part que canvien de mode: s'anul·la el viatge o es canvia la forma de fer aquest viatge. Per exemple, carrer Borrell tenia 10.000 – 8.000 cotxes dia i ara, després de la pacificació en té entre 1.500 - 2.000 (en general no baixen d'aquesta quantitat) la diferència són 6.500. Què ha passat amb aquesta diferència? Doncs el carrer Viladomat (el paral·lel a Borrell) només ha pujat un 20%, no arriba

a 2.000 cotxes més. Això vol dir que hi ha una part del trànsit que s'ha evaporat.

En els carrers bàsics, que no són eixos verds, també s'està reduint la velocitat i la capacitat per al cotxe. A c. València i c. Aragó s'han posat carril bici i carril bus perquè el bus sigui més eficient, per tant són carrers que tindran un únic carril (l'altre part serà per càrrega i descàrrega o motos). S'està fent ciutat 30km/h. Pel què fa a l'aparcament, als eixos verds està prohibit aparcar, només es permetran parades (menys de 5 minuts) i càrrega i descàrrega (CiD) amb App. Els cotxes han d'anar a pàrquing soterrani, que ja és el que passa ara en què a l'Eixample només el 8% aparquen en superfície.

Des de l'AFA Tabor plantegen diverses qüestions, en primer lloc, **sobre l'augment del verd** a Sagrada Família. En el render sembla que n'hi ha molt, però dubten que després sigui així a la realitat ja que a St. Antoni i Poblenou hi ha poc verd i jardineres amb poc manteniment. En segon lloc es pregunta sobre **la possible desaparició del carril bici al carrer Cartagena**. Quin altre carrer agafarà aquest trànsit de bicis? En tercer lloc posa de manifest **l'aparcament en vorera de les motos**, per la qual hi ha molta permissivitat, com es té previst resoldre aquest problema? En quart lloc, **pregunten quina planificació hi ha pel Carrer Enamorats**, si està previst que sigui un eix verd ja que té poc trànsit. Finalment, expressen agraïment per tenir aquest pla però preocupació perquè pugui no tenir continuïtat en el proper mandat i les actuacions es desfacin ràpidament.

Respecte l'augment del verd, s'explica que als eixos verds hi ha el 10% de la superfície plantada, això suposa moltes hectàrees de verd. És cert que a Sant Antoni, al voltant del mercat, és més dur però al c. Borrell hi ha molt verd. A les places es pot posar més verd, tot i que a nivell de dades, no significa un gran augment del verd per persona. De totes maneres hi ha altres actuacions de l'Ajuntament per augmentar el verd de la ciutat, com les campanyes d'interior d'illa, Glòries...

Els carrils bici que compensen el de c.Cartagena són al c. Castillejos i el de c. Badajoz/Independència que encara no està. Als eixos verds es pot anar en doble sentit.

Pel què fa les motos s'estan fent campanyes per baixar la moto de la vorera, fent aparcaments en calçada.

Els carrers Enamorats i Ribes, es consideren eixos verds d'ordre local, no tenen la categoria d'anar de punta a punta de la ciutat i per tant tenen molta menys continuïtat. Es treballarà en la segona fase, que serà molt més de detall.

Des de l'Escola Ferdinand de Lesseps manifesten que volen estar presents en el procés de participació.

Xavi Valls explica que per la participació de les escoles es contacta amb els tècnics de barri i d'educació i aquests passen els contactes a Superilles. Si han estat convocats per aquesta reunió vol dir que formen part del procés participatiu.

Jordi Matas especifica que en aquesta fase del procés s'han inclòs sobretot les AFA, però quan sigui un treball més específic, també es convocarà a les direccions. **Pel què fa a la continuïtat dels programes en la següent legislatura** explica que hi ha un acord cert acord en la mesura, així doncs, tant Bcn en Comú com el PSC i ERC estan en la línia de la reducció del trànsit i la pacificació de la ciutat. Tot i que hi ha matisos de com implementar el model, hi ha un gran acord, que és difícil que quedi a mitges. També anima a centrar les intervencions en temes generals de la xarxa d'eixos verds de la ciutat per tal d'establir el consens necessari per començar a actuar mentre es defineixen els Plans d'Acció concrets per a a cada àmbit.

Un participant de Sagrada Família manifesta **desacord amb la teoria d'evaporació del trànsit**. Exposa que hi ha altres estudis de ciutats europees – com Rotterdam- que afirmen que el trànsit que s'impedeix circular s'estén pels carrers adjacents i quan el tràfic va a altres carrers, es congestiona i provoca més contaminació. La idea de superilles és perfecte però ha de ser part d'un pla global que falta. S'ha de veure com es comporten tots els cotxes que entren i surten de Barcelona.

Rosa López apunta que en la sessió específica de mobilitat i comerç es pot explicar millor el fenomen de l'evaporació del transit, ja que no tots els cotxes van al carrer del costat.

Des de l'Associació de Veïns i Amics del Passeig St. Joan es pregunta si es suprimirà el pas del bus entre Sicília i Passeig Sant Joan. També pregunten si s'impulsaran les Branques Verdes per tal de connectar els centres educatius amb els eixos verds.

Rosa López explica que sí que se suprimirà el pas de l'autobús i que el projecte de Branques Verdes s'ha de discutir amb més detall. Es pot aplicar en diferents graus, però el que no es pot fer és pacificar tot perquè no es podria passar per enlloc. Més endavant es presentarà un document de detall, escola per escola de l'Eixample del què es pot fer i el que no.

L'Associació de Veïns de Sagrada Família considera que hi ha una gran representació d'escoles i AFA però puntualitza que la presència d'escoles no pot ser l'únic criteri que s'utilitza per definir els eixos verds, també s'han de tenir en compte criteris de mobilitat. Es comenta que la clau està en el carrer Consell de Cent, ja que és horitzontal, aquest determinarà el funcionament de la trama.

També consideren que en la tria dels eixos verds hi ha un aspecte poc valent, ja que són els que ja estan pacificats, com Provença, així doncs, el guany només és la possibilitat de caminar pel mig, que no és tant. Triar altres carrers beneficiaria més al veïnat.

Finalment, apunten que hi ha molta gent que no té diners per aparcar als pàrquings, en el punt de creuament de Sicília amb Provença, desapareixen 5 places d'aparcament. Al tram de Sicília amb Nàpols hi ha dos pàrquings.

Rosa López respon que per triar c. Provença no només s'han tingut en compte les escoles, sinó tota l'estructura urbana, els equipaments, els espais verds... de totes maneres és raonable que es pensi que enlloc de c. Provença es poden pacificar altres carrers.

Des del Col·lectiu Superilla Camp d'en Grassot manifesten que estan contents de l'actuació de c. Sant Antoni Maria Claret però que **tenen un terç d'espai verd mitjà del districte i la sensació que manca ambició en aquest aspecte**. Als Jardins de Catarina Albert, hi ha quatre arbres sobre un pàrquing. Proposen c. Nàpols com a eix verd, ja que hi ha poc volum de trànsit i suposaria la reducció de la contaminació als entorns escolars.

Rosa López explica que els eixos presentats són els de nivell ciutat, però poden haver-hi altres eixos pacificats. El c. Nàpols és un bon suggeriment però això és objecte d'una segona etapa de participació. De totes maneres es tindrà en compte per estudiar-ho i tractar-ho més endavant.

Des de l'AFA 9 Graons se celebra el model però la percepció que tenen és que es queda curt. A nivell de carrers horitzontals no es compleix la idea d'un de cada tres carrers, ja que la part de Provença no es toca més. **Es pregunta si des del c. Consell de Cent cap a dalt hi ha previstes noves actuacions**. En vertical c. Nàpols és interessant, però si anem cap a l'horitzontal seria més valent. També comenten que la seva percepció és que amb les obres a c. Roger de Flor amb c. Rosselló ha augmentat més d'un 20% el trànsit, així doncs, pot haver-hi augments superiors.

Rosa López contesta que s'està fent tot el que es pot perquè hi hagi un encaix general de ciutat. Pel què fa les actuacions en horitzontal, sí el problema són aquestes perquè hi ha molta més circulació. La majoria de verticals no estan al màxim de la capacitat. Per ara és bastant atrevit a c. Consell de Cent i c. Provença. S'ha de tenir en compte que s'ha de conviure amb l'altre demanda, hi ha d'haver certa connexió pensant en transport públic i serveis. No podem pacificar tots els eixos horitzontals ja que hi ha vehicles imprescindibles que han de funcionar per una xarxa mínima que ja va marcar el Pla de Mobilitat. Fem simulacions per veure què passa. Per la segona etapa de participació, portarem les simulacions per veure per on se'n van uns cotxes i els altres.

El Departament de Mobilitat va fer el PMU per saber quins són els carrers mínims perquè funcioni la mobilitat

rodada a la ciutat de Barcelona. Aquests carrers van quedar com a necessaris per la mobilitat. Hi ha una segona capa possible, d'altres carrers més locals que es podrien arribar a pacificar però estem creant la primera. S'ha d'aconseguir que la primera xarxa funcioni per tal de poder estendre aquest model a tota la ciutat.

Una participant pregunta si hi ha un pla global per treure els cotxes de la ciutat. A França s'han tret de forma radical els cotxes de la ciutat. Si el trànsit es transvasa a altres carrers no baixa la contaminació.

Es respon que no és un pla global però hi ha molts programes encaminats a la millora de la qualitat de vida i reducció del trànsit i la contaminació, com per exemple la Zona de Baixes Emissions, la xarxa d'autobusos i de carrils bici... la Superilla és una capa més.

Jordi Matas especifica que a c. València i c. Indústria s'ha tret un carril de cotxes i a c. Aragó se n'han tret dos. S'estan fent moltes actuacions per regular la capacitat màxima del centre de la ciutat. Acompanyat d'altres coses que han de passar a nivell d'àrea metropolitana. Aquest programa es va començar a treballar pre-pandèmia i, tot i que hi ha molts condicionants no previstos que complementen el context en què s'estan fent les actuacions, s'ha aprofitat la pandèmia com una oportunitat i a c. Consell de Cent ha aguantat al 50% de la seva capacitat màxima. Ara la idea és tancar la proposta d'eixos verds per després continuar avançant.

Sense més intervencions, Jordi Matas agraeix la participació dels i les assistents i es dóna per tancada la sessió.