



## SESSIÓ DE DIAGNOSI DE L'ÀMBIT SUPERILLA LA SAGRERA-NAVAS

<b>Dia:</b> dimarts 16 de novembre de 2021	<b>Hora:</b> 18 h	<b>Lloc:</b> Casal de Barri Torre de la Sagrera
--	-------------------	---

### Assisteixen:

<b>Entitats:</b>	<b>Ajuntament:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Associació de Veïns i Veïnes La Sagrera</li><li>- AFA Octavio Paz</li><li>- AMPA Escola Bressol Icària</li><li>- Escola El Sagrer</li><li>- Federació d'Associacions Socioculturals Espai 30</li><li>- Sagrera Activa Associació de Comerciants (SAAC)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Antonio Fortes, conseller de mobilitat del districte</li><li>- Maria Isabel Loscos, consellera de comerç</li><li>- Carlos Rodríguez, conseller ERC del districte</li><li>- Marcos Rodríguez, conseller Ciutadans del districte</li><li>- Ximena Gadea, consellera JuntsxCat del districte</li><li>- Jordi Gimeno, conseller de barri</li><li>- Elvira Juncosa, consellera de barri</li><li>- Helena Serrasolses, districte Sant Andreu</li><li>- Enric Serra, director de Serveis Tècnics</li><li>- Eva Sanchez, Serveis Tècnics</li><li>- Carlos Salles, Guàrdia Urbana EATO</li><li>- Antonio M. Ribes, gerència</li><li>- Rosa López, coordinadora estratègia Superilles</li><li>- Jordi Calbetó, assistència tècnica de l'Oficina Tècnica Superilla BCN</li><li>- Carles Domínguez, assistència tècnica de l'Oficina Tècnica Superilla BCN</li><li>- Xavi Valls, tècnic de participació Superilles</li><li>- Marta Melo, tècnica de participació Superilles</li></ul>
<b>Nombre total de persones assistents: 26</b>	

### Ordre del dia:

1. Repàs de la diagnosi presentada a la primera sessió del GI la Sagrera
2. Explicació tècnica de la primera proposta per a la Superilla Navas – La Sagrera
3. Participació del Grup Impulsor durant l'explicació tècnica i en el torn obert de paraules

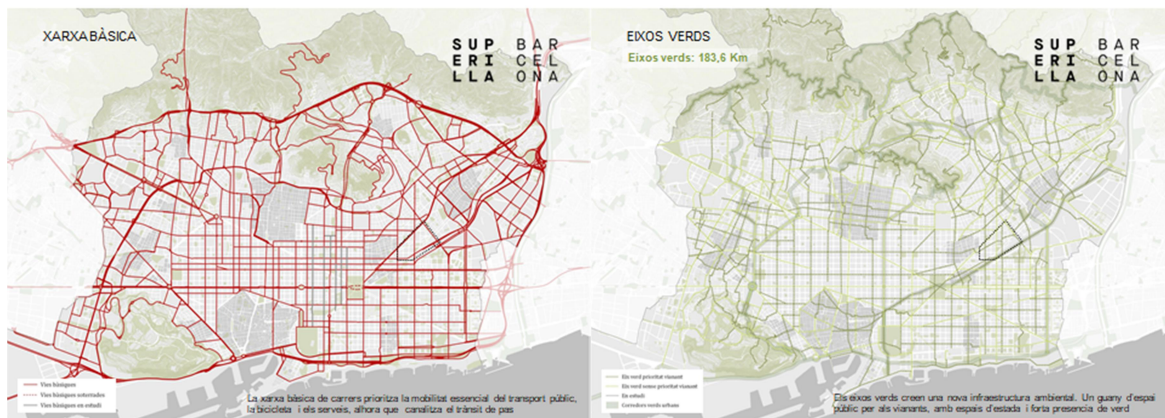
### Acords de la sessió:

- En la propera sessió s'aterrarà més la proposta, es portaran més exemples i fotos concretes d'experiències concretes com Sant Antoni o Poblenou.
- La propera sessió estarà centrada en la participació del Grup Impulsor.



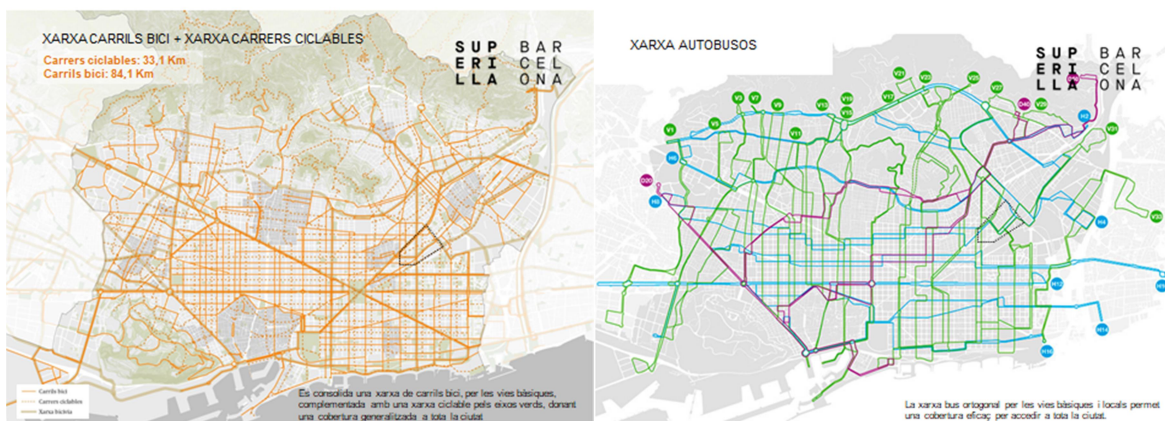
**Desenvolupament de la sessió:**

S'inicia la presentació recordant els objectius de la Superilla que són: potenciar les relacions socials, el comerç de proximitat i el medi ambient, posant en primer lloc les persones, especialment les més vulnerables com la gent gran, els infants i aquelles que tenen problemes de mobilitat. Per tal de dur a terme aquests objectius es promou un canvi d'organització de l'espai públic, diferenciant els carrers segons les funcions que aconsegueixen: vies bàsiques, veïnals o eixos verds.



La xarxa de carril bici també té dos nivells: un de ràpid amb prioritat, i un altre en els eixos verds on es pot anar en bicicleta convivint amb el vianant, i per tant s'ha d'anar més lentament.

Pel què fa a la xarxa d'autobusos, ja va haver-hi una gran reforma basada en la xarxa octogonal que consisteix en què l'autobús circula per carrers verticals i horitzontals, fet que permet arribar a tot arreu amb només un intercanvi, rebaixant el temps d'espera a 5-7 minuts.



**1. Repàs de la diagnosi presentada a la primera sessió del GI la Sagrera**

A partir d'aquí Rosa López procedeix a explicar els resultats de l'anàlisi que s'ha realitzat al barri de La Sagrera-Navas. L'estructura urbana de l'àmbit d'actuació té força espais verds i equipaments educatius i culturals.

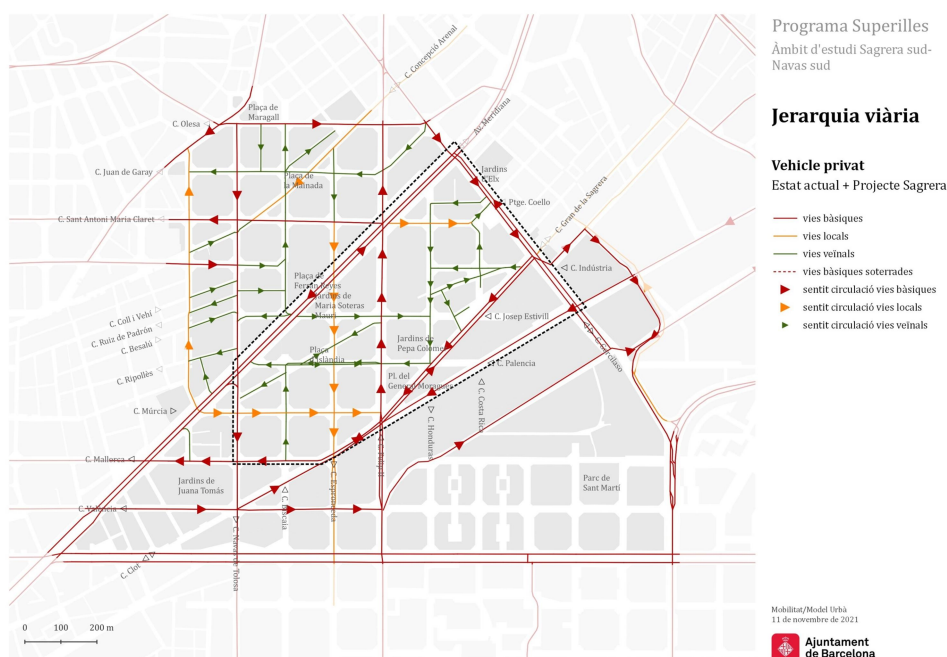
També es té en compte el projecte de l'estació de la Sagrera, que només està executat parcialment, però que implicarà un enorme parc lineal al costat de l'estació, que serà un dels pulmons de la ciutat.



La jerarquia viària del vehicle privat tal i com està actualment, diferencia entre tres tipus de carrer:

- Els que pertanyen a la xarxa principal (representats en vermell): Avinguda Meridiana, carrer Navas, carrer Felip II, carrer Garcilaso i Carretera la Sagrera. També es tenen en compte dues vies bàsiques previstes al voltant del futur parc de la Sagrera i on hi ha la futura estació.
- Els que pertanyen a la xarxa veïnal (representats en verd): carrer Biscaia, c. Hondures, c. Costa Rica, c. Palència, c. Josep Estivill, c. Juan de Garay, Passatge Bofarull

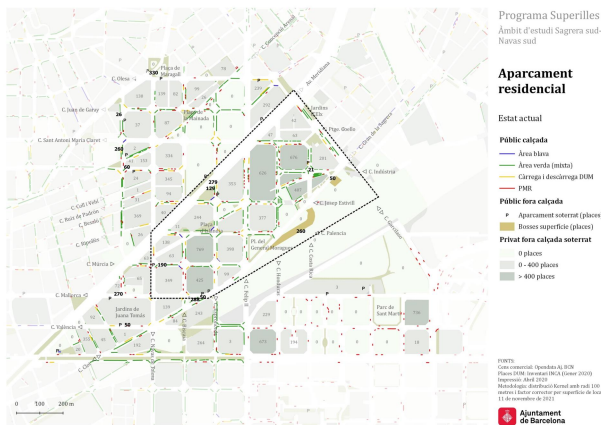
Els que pertanyen a la xarxa local, és a dir, que són necessaris pel pas de l'autobús, però amb el temps podrien tendir a carrers veïnals (representats en color taronja): carrer Múrcia, c. Espronceda i un tram del c. Sant Antoni Maria Claret.





Carles Domínguez explica que, pel què fa a l'aparcament, s'ha fet un exercici teòric analitzat l'oferta d'aparcament per vehicles censats en l'àmbit d'actuació. N'hi ha de dos tipus: primer, l'aparcament en superfície, a la calçada (àrea blava i verda, càrrega i descàrrega i PMR –persones de mobilitat reduïda-, tenint en compte que per l'aparcament dels residents només es compten l'àrea verda i els PMR. I segon, l'aparcament soterrat. S'ha comptat tot i s'ha realitzat el mateix anàlisi durant el dia i nit. Així, es pot comparar l'oferta i la demanda d'aparcament en l'àmbit.

Els resultats són que només el 16% dels vehicles censats poden aparcar en superfície i la resta han d'aparcar en aparcaments soterrats. La diferència entre la oferta i la demanda és de 1.219 places durant el dia i 1.349 durant la nit (en què s'afegeix l'àrea blava i la càrrega i descàrrega). Així doncs, veiem que hi ha més places d'aparcament que no pas vehicles censats en l'àmbit, ja que és un àmbit on hi ha bosses d'aparcament i amb molt d'espai entre façanes, on no hi ha molt de trànsit, per tant hi ha molt espai per l'aparcament.



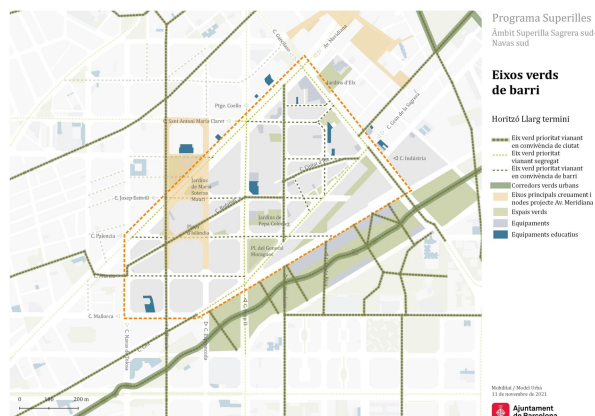
Balanz diürn d'aparcament residencial 2021 (places)			La Sagrera	
En superfície	En calçada	Àrea verda	771	10,6%
		PMR	91	1,2%
		Bosses aparcament no regulat	310	4,3%
		Total en superfície	1.172	16,1%
Oferta	Soterrat	Ús públic	30	0,4%
		Propietat pública	657	9,0%
		Ús privat (garatge veïns)	5.427	74,5%
		Total soterrat	6.114	83,9%
<b>Total oferta</b>			<b>7.286</b>	<b>100,0%</b>
<b>Demanda (turismes, furgonetes i tot terrenys)</b>			<b>6.067</b>	-
<b>Balanz diürn d'aparcament residencial</b>			<b>1.219</b>	-

Balanz nocturn d'aparcament residencial 2021 (places)			La Sagrera	
En superfície	En calçada	Àrea verda	771	10,4%
		Àrea blava	29	0,4%
		DIM	101	1,4%
		PMR	91	1,2%
	Bosses aparcament no regulat	310	4,2%	
	Total en superfície	1.302	17,6%	
Oferta	Soterrat	Ús públic	30	0,4%
		Propietat pública	657	8,9%
		Ús privat (garatge veïns)	5.427	73,2%
		Total soterrat	6.114	82,4%
<b>Total oferta</b>			<b>7.416</b>	<b>100,0%</b>
<b>Demanda (turismes, furgonetes i tot terrenys)</b>			<b>6.067</b>	-
<b>Balanz nocturn d'aparcament residencial</b>			<b>1.349</b>	-

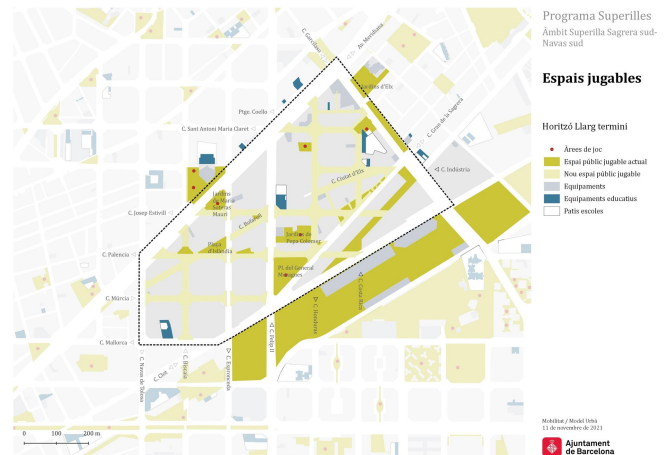
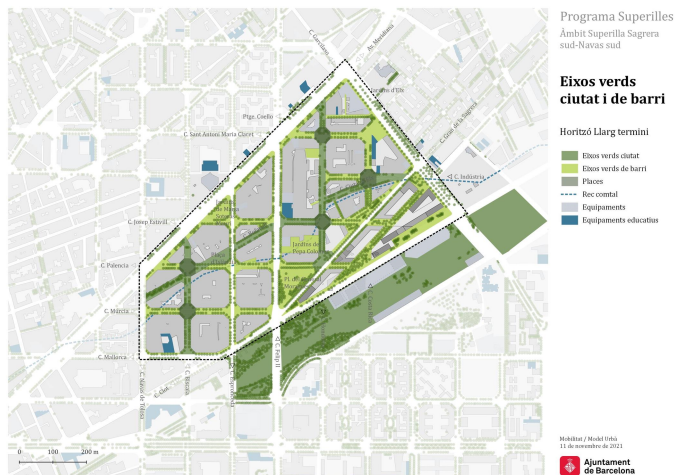
## 2. Explicació tècnica de la primera proposta per a la Superilla Navas – La Sagrera

La proposta que s'haurà de treballar conjuntament amb el Grup Impulsor consisteix en generar una malla de carrers verds per tal d'augmentar el nivell de verd per habitant de Barcelona. La OMS recomana 20m quadrats per habitant, mentre que a Barcelona només s'arriba a 10m quadrats per habitant quan es compta la muntanya de Collserola.

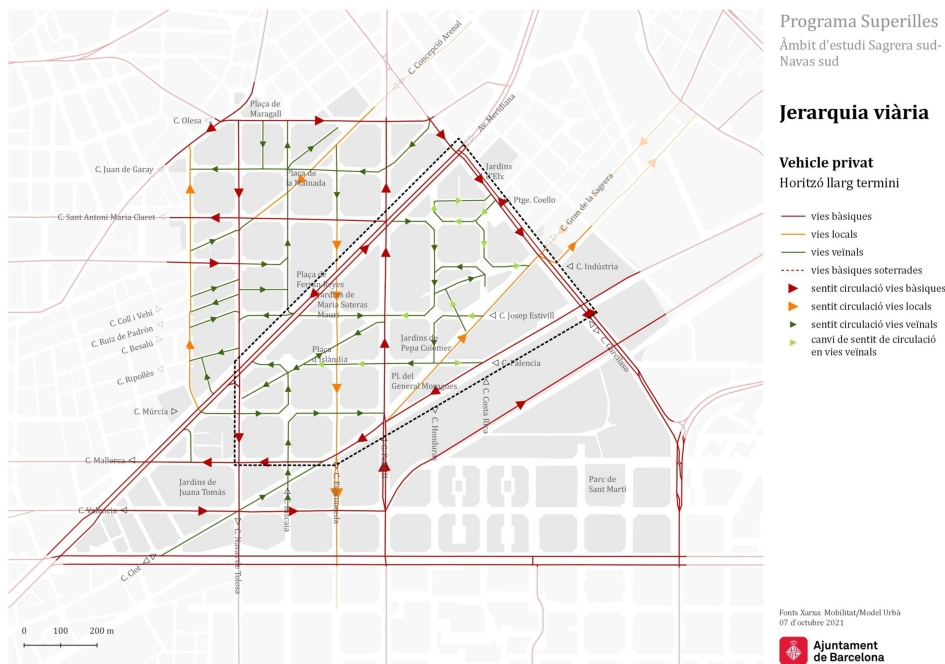
En la planificació de ciutat per l'any 2030, es destaquen com a eixos verds de ciutat el carrer Bizcaia, el c. Hondures i el c. Bofarull (que per l'altre banda empalma amb Provença). El futur Parc de la Sagrera continua pel Parc de la Ciutadella fins al mar creant corredors biològics a través de la ciutat.



La proposta a llarg termini consisteix en què, excepte el c. Espronceda, el c. Felip II, el c. Gran de la Sagrera i el perímetre de l'àmbit, la resta de carrers podrien ser pacificats. L'espai públic per al vianant augmenta en 32.000 m quadrats (sense comptar el parc) i pel què fa als espais jugables es guanyen 5 places en 5 cruïlles on pot haver espai de joc. Es passa a tenir una xarxa de zones jugables i carrers segurs on els infants puguin tenir autonomia per anar a l'escola i desenvolupant, d'aquesta manera, el Pla de Joc de Barcelona.

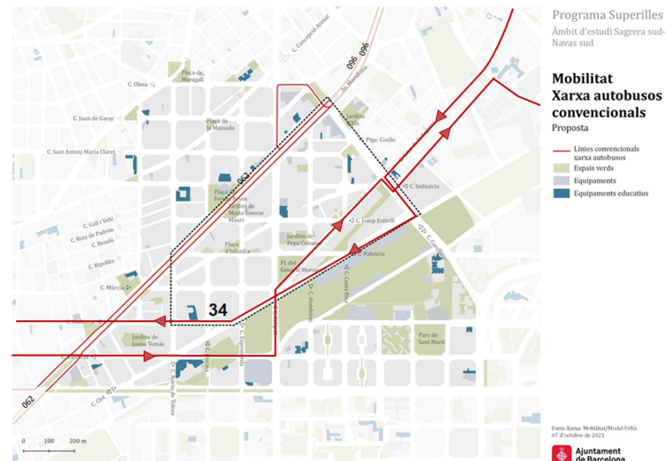
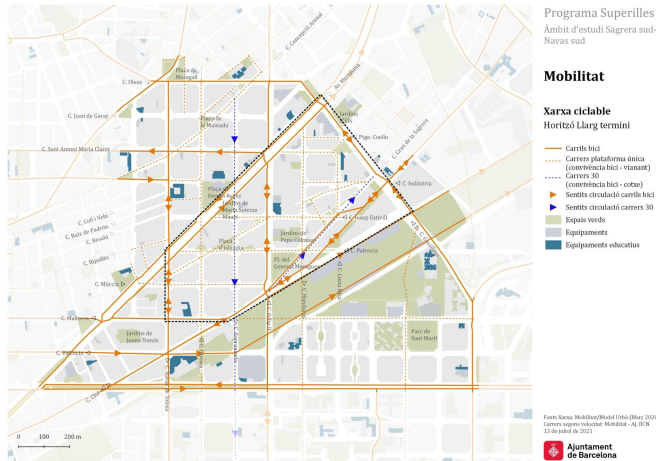


S'explica amb detall la proposta de jerarquia viària on entre el carrer Felip II i el c. Garcilaso i entre el c. Navas i el c. Espronceda on tot és verd menys les vies bàsiques i les locals. Per aconseguir les places es talla la continuïtat dels cotxes, per garantir que només entrin els cotxes que tenen origen o destí dins dels carrers pacificats.



Queda un barri molt protegit de les pressions que puguin sorgir de l'estació, per evitar que s'entri al barri per arribar a l'estació o per convertir-se en bossa d'aparcament.

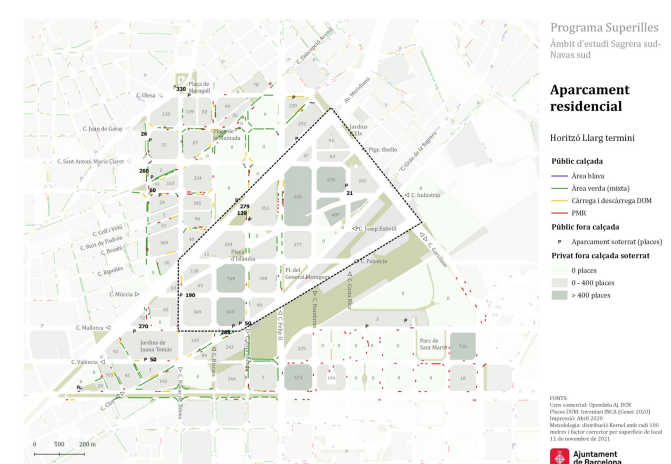
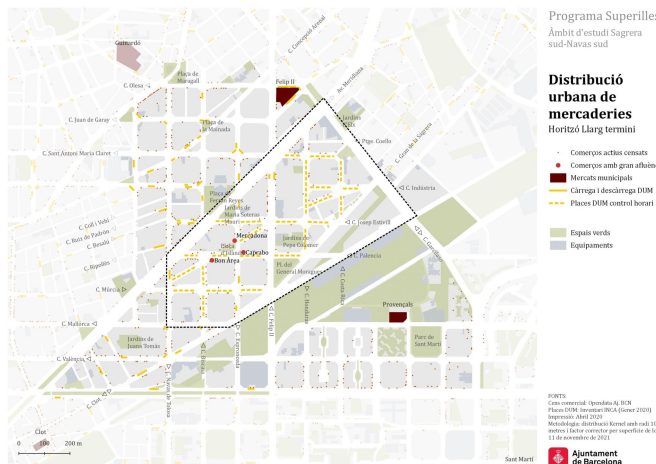
Pel què fa a la xarxa per a bicicletes es connecten les vies ràpides i les vies lentes i en el transport públic es proposa variar el recorregut de l'autobús 34, de manera que es pot pacificar el c. Gran de la Sagrera i posar carril bici. Així, es connecta el nou i antic barri, unint la part nova i la part vella.



La càrrega i descàrrega s'organitza amb horaris. Es podrà realitzar en els propis eixos verds en la franja de matí (horari ampli però que salvi les anades i tornades dels infants als centres educatius). A les tardes hi ha més gent fent ús de l'espai públic i la càrrega i descàrrega s'haurà de fer fora dels eixos verds. D'aquesta manera, en un mateix espai es poden fer coses diferents en horaris diferents.

La capacitat de fer càrrega i descàrrega en l'àmbit augmenta respecte la situació actual. Hi haurà 8 places a cada tronc de l'eix verd, en nombre places es passa de 101 a 271. En places per hora es passa de 1.200 hores totals a 1800, per tant, es guanya capacitat per la càrrega i descàrrega als comerços.

Pel què fa l'aparcament, es redueix en calçada. Fent l'exercici teòric, encara que es tragués tot l'aparcament en calçada, amb les dades d'avui en dia, encara quedarien 200 places lliures respecte cotxes censats en l'àmbit.







### 3. Participació del Grup Impulsor durant l'explicació tècnica i en el torn obert de paraules

Rosa López, contextualitza la sessió explicant que es va fer una primera reunió per constituir el Grup Impulsor de la Superilla Sagrera – Navas i presentar el model de Superilla. L'objectiu de la sessió d'avui és presentar una primera proposta de la Superilla Sagrera – Navas. No és una proposta definitiva, sinó una primera aproximació sobre la qual començar a treballar amb el veïnat per tal de definir-la conjuntament.

En primer lloc, explica aspectes de diagnosi de l'àmbit: l'estructura urbana i l'espai públic que hi ha actualment per al vianant.

**Des de l'AMPA de l'Escola Bressol Icària es pregunten si en el recompte d'espai públic s'ha comptat el carrer Bofarull. Es considera la calçada espai públic pels vianants?**

Rosa López contesta que no es considera espai públic, però ara té un ús excessiu degut a l'aparcament. Aclareix que quan es parla d'eix verd sempre pot entrar un vehicle, però tal com es dissenyen els carrers fa que pels cotxes que no van a fer alguna cosa en aquell carrer, no sigui atractiu creuar ja que han d'entrar a 10 per hora, sense preferència, si hi ha gent caminant s'han d'esperar, no poden aparcar en superfície... De totes maneres, poden entrar vehicles de mercaderies i realitzar la càrrega i descàrrega en 30 min.

Un participant comenta que les obres canviaran molt la mobilitat de la zona i **pregunta si s'ha tingut en compte com els canvis del projecte Protegim les Escoles afecten a alguns carrers**, com el c. Costa Rica.

Rosa López respon que es treballa tenint en compte les actuacions del Protegim les Escoles, ja que és el mateix departament de l'Ajuntament.

**Des de l'AVV Sagrera es pregunten pels efectes secundaris de les xarxes bàsiques**, sobretot al c. Felip II, on hi ha un centre educatiu. Comenten que hi ha situacions complicades, carrers amb poca vorera, carrils bici bidireccionals amb poc espai, on els cotxes van molt ràpid. **També fa referència al poc civisme de les bicicletes i patinets que posen en situació de vulnerabilitat als vianants.** De totes maneres manifesten estar d'acord amb el projecte.

Rosa López explica que no s'està parlant de proposta encara, només del caràcter dels carrers. Sobre c. Felip II està clar que és fonamental per la mobilitat. La proposta final és de dos carrils de cotxe, un per l'autobús i un carril bici. Pel què fa a la convivència dels vianants amb bicicletes i patinets comenta que és cert que, a l'inici la convivència entre diferents tipus de transports, es pot genera cert conflicte ja que estem acostumats a la segregació d'espais, però tanta especialització de l'espai és inviable. És el vianant qui té la prioritat a les vies pacificades i son els altres mitjans els que s'han d'adaptar (i complir la normativa) quan circulin per aquests espais. Cada vegada més serà necessari el civisme i el respecte entre vehicles, no només per circular, sinó també entre diferents formes de viure l'espai (jugar a pilota i llegir el diari, per exemple). Així doncs, s'ha de provar i anar ajustant el disseny i aprenent a conviure.

**Des de l'Espai 30 pregunten què és el Grup Impulsor, perquè s'han triat unes entitats o unes altres per formar-n'hi part i si només pot venir una persona per entitat.** També comenta que la diagnosi és de la situació actual i voldria saber per quins criteris s'han decidit que cada carrer forma part d'una xarxa bàsica o veïnal.

Xavi Valls explica que avui es presenta una primera proposta, en absolut la definitiva. Aquesta proposta té en compte la interacció del barri amb la resta de la ciutat i s'anirà modificant conjuntament amb el Grup Impulsor. El Grup Impulsor es crea a cada territori a l'inici del procés, constituït per un grup de persones i/o entitats



representatives del barri, que s'impliquen de forma especial amb el projecte des del disseny fins a l'avaluació. Fa d'enllaç entre l'equip tècnic i el veïnat, fent el seguiment del programa i validant les diferents fases així com la proposta de Pla d'Acció. Té una mirada de barri però també de ciutat, i a través de les sessions es treballen els criteris i es genera una espiral de coneixement que permet aprofundir en la proposta. És per això que es necessita que les persones que formin part del Grup Impulsor siguin mínimament regulars en l'assistència a aquestes sessions. Evidentment, si es coneixen persones que estarien interessades es poden incorporar.

Així doncs, aquesta sessió participativa i la propera es farà només amb el Grup Impulsor. Després, es realitzaran sessions més obertes, amb mirades específiques de diferents col·lectius que viuen molt l'espai públic (comerciants, AFA, col·lectius amb diversitat funcional...). Finalment es fan sessions obertes al barri per incorporar la visió del veïnat. De totes maneres, el procés participatiu s'adapta a cada territori, a vegades s'han de programar més sessions en algun moment, ja que hi ha aspectes que venen donats, com per exemple, en aquest cas, l'estació de la Sagrera.

La consellera explica que es quan es tria a les entitats que participen del Grup Impulsor es pretén que les persones en puguin fer el seguiment concret. Abans es tenia molta limitació de gent ja que eren mesures Còvid. Ara per ara poden venir dos persones per entitat. S'ha de fer més reforça a entitats que estaven convidades, però si hi ha persones que poden fer aquest seguiment en concret, es poden afegir.

Rosa López continua exposant la diagnosi mostrant la jerarquia viària actual i les places d'aparcament en relació als vehicles censats a l'àmbit. Després es comença a explicar la proposta i presenta quin són els eixos verds proposats. Després de la presentació s'obre un torn obert de paraules, tot i que es reconeix que s'ha donat molta informació i que es necessita temps per analitzar-la bé.

**Un participant pregunta sota quins criteris es qualifica un carrer com a via bàsica i si es debatran aquests criteris en algun moment.**

Rosa López ensenya una diapositiva amb l'aranya de trànsit, que són uns plànols que es fan cada any amb dades obtingudes dels comptadors de cotxes. Els números que apareixen són la quantitat de cotxes que passen al dia per tal de determinar la intensitat de trànsit actual. Per exemple, per l'av. Meridiana passen 30.000 cotxes al dia, pel c. Felip II 21.000, ja que enllaça amb diferents barris i per Espronceda 6.400 i una línia d'autobús. En canvi, per Palència només passen 400 cotxes al dia, fet que vol dir que només hi passen els que hi viuen. Si un cotxe no hi viu, no creua Barcelona per aquí.

Aquesta aranya de trànsit ja dona una fotografia dels carrers importants per la mobilitat. També es mira si hi passa l'autobús i es respecta ja que és prioritari que el transport públic funcioni bé i es té en compte si s'uneixen places. El número d'equipaments com escoles, poliesportius, teatres... o la presència de comerç també són importants alhora de determinar quines vies podrien ser eixos verds. Es miren molts temes per arribar a realitzar la proposta la mirada i el coneixement de les persones que viuen cada dia l'espai públic del territori que es vol transformar que s'integra amb els processos participatius

Abans d'implementar el model Superilles, tots els carrers tenen cinc metres de vorera i deu de calçada, independentment del número de cotxes que hi passin. Hi ha carrers que tots els carrils estan ocupats a nivell de circulació o que hi ha aparcaments en bateria, que ocupen molt més espai. Davant d'un carrer infrautilitzat, el que s'ha fet històricament és posar aparcament. Ara es proposa donar-li altres usos.

El 84% dels cotxes censats a l'àmbit ja utilitzen l'aparcament soterrat. El model té uns efectes poc importants en relació a l'aparcament i molt important en el confort i la qualitat de l'espai públic. Aquesta és la filosofia de les superilles. La idea és prioritzar la ciutat per la salut de les persones i donar-li al cotxe l'espai just i necessari





Rosa López reprèn la presentació explicant com es transformaran els carrers a nivell de quantitat de verd i espai públic i jugable per als vianants.

Algunes persones participants expressen satisfacció. Una participant **pregunta si els arbres es compten com a verd**, per exemple, el c. Pegaso es comptaria? Es contesta que sí, ja que es compta el verd plantat en superfície.

**Des de l'AMPA de l'Escola Bressol Icària es pregunta si s'instal·larà cautxú.** Al programa Protegim les Escoles deien que no es podia si l'espai no estava escrit com un espai de joc. A la plaça en podria haver? Estaria molt bé que el terra fos amable per als infants de 0-3.

Rosa López explica que el cautxú és per esmorteir les caigudes. Si hi ha artefactes on hi ha caiguda de més de 80cm es pot instal·lar el cautxú. Les actuacions del Protegim les Escoles ja estan en la lògica Superilles, la obra ja està feta a l'Escola Estel (ampliar vorera al c. Felip II) i a l'Escola Octavio Paz s'està estudiant una actuació al carrer Bizcaia. Amb les Superilles queden potenciades les actuacions fetes prèviament.

Rosa López segueix exposant la proposta de Superilla a la La Sagrera – Navas, i presenta la jerarquia viària a un horitzó de llarg termini i com queda la mobilitat de la xarxa ciclable i la xarxa d'autobusos. Finalment, es presenta com quedaria l'aparcament al barri.

**Des de la Sagrera Associació de Comerciants s'apunta que s'ha d'estudiar el tema dels aparcaments de forma concreta, ja que les dades que es donen són teòriques i no reals. És possible que determinats carrers comercials tinguin necessitats d'aparcament més altes. Es pregunta com s'evita que no entrin molts cotxes.**

Rosa López explica que les dades teòriques expressen la capacitat, la potencialitat d'aparcament. A l'entrada del carrer hi haurà senyals explicatives. La càrrega i descàrrega millora perquè ara es fa en cantonada i amb el model Superilla es pot parar davant del comerç, amb un horari limitat de matí. S'evita que entrin molts cotxes perquè hi ha jardineres, arbres... amb els elements del carrer es limita la zona on pots parar, com a màxim hi cabran 8 places.

Explica que les dades presentades són la imatge final, com si el projecte estigués tot fet. Però per arribar a aquest escenari s'hauria d'haver realitzat tot el Pla d'Acció, i això és un procés que serà lent i que trigarà anys..

Una participant comenta que s'han donat dades de trànsit abans de fer les obres i **es pregunta quin transit s'espera després d'haver fet les obres.**

Rosa Lopez explica que es fan simulacions que es presentaran al Grup Impulsor, per saber l'increment teòric (màxim 20%). Comenta que és una sort que hi ha alguns carrers que ja estan pacificats. A més, hi ha fenomen d'evaporació del trànsit. La gent canvia de tipus de transport. Una part del trànsit es perd.

**Algunes persones participants comenten que la proposta no està clara, és tot molt abstracte i pregunten si les següents sessions seran més de treball i participatives. Des de l'AMPA de l'Escola Bressol Icària es pregunta si es podran fer propostes d'usos, veure conjuntament com dinamitzar i donar-li ús al passatge Bofarull, per exemple.**

Rosa López explica que aquests aspectes són més aviat de projecte i també hi haurà una fase en què es participaran els projectes. En la propera sessió es portaran més exemples i fotos concretes d'experiències concretes com Sant Antoni o Poblenou que és amb urbanisme tàctic, més barat i extens.



**Des de l'AFA Octavio Paz es pregunta quina intenció hi ha respecte les vies bàsiques ja que al centre educatiu els hi afecta bàsicament Mallorca.**

Rosa López explica que a nivell de planificació i estratègia, els carrers bàsics, a llarg termini, han de tenir un carril bus, dos de cotxes i un carril bici. Això és la secció màxima, en algun lloc podria haver-hi només un carril de cotxes. Però hi ha vehicles de servei que necessiten connectivitat i el carrer Mallorca és bàsic. Per l'Escola Octavio Paz s'està mirant al lateral de Bizcaia, davant de Mallorca només es pot fer una protecció. S'ha de tenir visió de ciutat, de barri i de zona alhora i és complicat.

A les 20.00h en punt es tanca la sessió.