

SESSIÓ DE DEBAT DE SUPERILLA LA SAGRERA SUD – NAVAS SUD

Dia: dimarts 25 de febrer del 2022	Hora: 18 h	Lloc: Format virtual
---	-------------------	-----------------------------

Assisteixen:

Entitats: <ul style="list-style-type: none">- Associació de Veïns i Veïnes La Sagrera (3)- AFA Estel (2)- AFA Octavio Paz- AMPA Escola Bressol Icària- Federació d'Associacions Socioculturals Espai 30- Sagrera Activa Associació de Comerciants (SAAC) (2)- Alfred Puig Consellers: <ul style="list-style-type: none">- Elvira Juncosa, consellera de barri- Maria Isabel Loscos, consellera de comerç- Jordi Gimeno, conseller de barri- Antonio Fortes, conseller de mobilitat del districte- Marc Hernández, conseller ERC Sant Andreu- Carlos Rodríguez, conseller ERC del districte	Ajuntament: <ul style="list-style-type: none">- Antonio M. Ribes, gerència- Maria Gas de Cid, gerència- Xavier Cavedo, Guàrdia Urbana- Lúdia Fuentes, mobilitat de districte- Helena Serrasolsas, districte Sant Andreu- Mònica Cano, tècnica de barri La Sagrera- Giorgio Cavatton, tècnic de barri de Navas- Eva Sanchez, Serveis Tècnics- Yolanda Anguita, tècnica de l'Institut Municipal de Persones amb discapacitat adscrita al Districte.- Rosa López, coordinadora estratègia Superilles- Jordi Calbetó, assistència tècnica de l'Oficina Tècnica Superilla BCN- Carles Domínguez, assistència tècnica de l'Oficina Tècnica Superilla BCN- Marta Melo, tècnica de participació Superilles
Nombre total de persones assistents: 30	

Ordre del dia:

<ol style="list-style-type: none">1. Recordatori de la proposta presentada a la darrera sessió del GI La Sagrera2. Explicació tècnica del nou model d'espai públic: eixos verds3. Debat amb el Grup Impulsor
--

Acords de la sessió:

<ul style="list-style-type: none">- Informar, durant el procés participatiu, dels estudis de mobilitat respecte el c. Garcilaso- La ubicació de l'Espai 30 als plànols com a equipament cultural- En la següent sessió aprofundir sobre el fenomen d'evaporació del trànsit



Desenvolupament de la sessió:

S'inicia la presentació recordant els objectius de la superilla i fent un repàs de la proposta presentada en la segona sessió amb el Grup Impulsor. En segon lloc **s'explica el model de carrer d'eix verd.**

Com s'urbanitza? L'eix verd es caracteritza per ser un carrer en plataforma única, accessible, on l'asfalt es substitueix per panot i paviments pensats pels vianants i del amb un gran increment del verd. Es guanyen totes les cantonades amb mitges places i quan es creuen dos eixos verds, en surt una plaça sencera. Hi ha una operació de renovació del subsòl, que permet que es recuperi un 30% de l'aigua. També inclou fanals més baixets i enfocats a la vida social i molta més presència de mobiliari urbà: bancs, fonts, petites zones de joc o taules.

Com funciona? Son carrers amb prioritat del vianant on el cotxe ha de cedir el pas. El vehicle no té restriccions d'entrada, ha d'anar a 10 km/h, igual que la bicicleta. No hi ha aparcament en superfície. Els aparcaments per vehicles de mobilitat reduïda (PMR) s'estudiaran cas per cas, buscant reubicar-los en els carrers transversals. La càrrega i descàrrega, funcionarà amb l'app SPRO i amb un control horari de matins. És un model de carrer que afavoreix el comerç perquè hi ha més persones caminant i, per tant, més clients potencials. També es mantenen les terrasses de bar que tenen llicència.

Des de l'**Escola Bressol Icària** s'ha enviat un document que van elaborar pel projecte Protegim Escoles i pregunten si hi ha coordinació amb superilles. En aquest document es feien algunes propostes:

- **Fer un espai de joc** la cantonada del c. Costa Rica amb el c. Ciutat d'Elx.
- **Plantejar un homenatge al Rec Comtal**, explicar què són les rajoles vermelles, renaturalitzar el pas i que l'aigua tingui un paper protagonista
- A les zones on no hi ha activitat econòmica és important **que es potenciïn altres usos com exercicis per la gent gran.**

Rosa López explica que l'actuació davant de l'Escola Bressol Icària i l'Escola El Sagrer del programa Protegim Escoles és una urbanització tàctica i ràpida que no és incompatible amb la urbanització definitiva del c. Costa Rica, que ja estaria tot pacificat i davant de la llar d'infants hi hauria una plaça de més de 2000 m². El pressupost actual permet fer l'actuació del programa Protegim Escoles, però també és important que estigui planificat en el Pla d'Acció de superilles.

Respecte el tema del Rec Comtal, les propostes que es plantegen són per abordar més endavant del procés participatiu, en el moment de la redacció del projecte executiu. Ara es presenta un pla que determina els criteris generals, no aquest nivell de detall. Les propostes per donar valor al recorregut històric del Rec Comtal no són incompatibles en el moment i en la fase actual del procés.

També pregunta **quin plantejament hi ha respecte el verd: s'està parlant de testos o de plantar arbres i arbustos?** A les obres definitives el verd es planta. Els testos es posen en actuacions tàctiques.

Des de l'Institut Municipal de Persones amb discapacitat es pregunta si **s'aplicaran els criteris per la mobilitat de les persones amb discapacitat visual** que s'han aplicat a altres superilles.

Rosa López comenta que a l'Eixample s'ha treballat molt amb aquest col·lectiu i explica que el recorregut per la façana és el mateix que si no hi hagués plataforma única. Per dissenyar la solució pel creuament s'han pactat unes botonadures que avisen, igual que abans avisava la vorera, de que entren en una zona on pot haver-hi trànsit.



Pregunta **quin volum de PMR hi ha afectats** ja que els moviments d'aquests aparcaments generen incertesa i, a vegades, malestar.

Hi ha 91 places de mobilitat reduïda (PMR) en l'àmbit d'actuació.

Finalment, proposa que un percentatge dels **elements de joc que es posin siguin inclusius**.

Barcelona té un Pla de joc que obliga que hi hagi un percentatge de jocs accessibles, tot i que el disseny dels jocs forma part del desenvolupament del projecte executiu. Aquest tema es revisa molt.

Alfred Puig puntualitza que el Rec Comtal no passa per l'eix del c. Ciutat d'Elx amb el c. Bofarull, sinó que antigament tenia un traçat paral·lel, passava per l'actual jardí de Pepa Colomer i una petita part d'un jardí que hi ha a la cantonada del c. Palència amb el c. Espronceda. **Des del punt de vista de la memòria històrica, reivindica recuperar els dos traçats el Rec Comtal.**

L'homenatge als dos traçats del Rec Comtal es pot desenvolupar, ja que hi ha un estudi de tot el traçat del RecComtal que es va fer pel projecte de Glòries, però serà durant la redacció del projecte, ara mateix no s'està en aquest nivell de detall.

Des de la perspectiva de la comoditat del veïnat, a l'AVV La Sagrera els preocupa **la contaminació lumínica als baixos dels edificis i pregunten si es poden posar fanals específics en funció del carrer**. Pel què fa als jocs s'ha de tenir en compte que el ping-pong fa molt soroll a la nit.

Hi ha una normativa que diu que no es pot produir contaminació lumínica a ningú i per això hi ha una revisió exhaustiva en aquest sentit. De totes maneres no es pot plantejar diferents fanals per cada carrer perquè el manteniment seria difícil. Per àmbits sí que podrien ser diferents però carrer per carrer seria insostenible.

Quan eliminem el soroll de cotxes es canvia per soroll de les persones. Se suporta els 70 decibels de la contaminació acústica dels cotxes però no estem acostumats al soroll de les persones i se sap que generen moltes molèsties. Per això és important la participació del veïnat en els projectes, si el veïnat no vol taules de ping-pong, no n'hi haurà, però sí que es pretén generar algun tipus d'activitat.

També des de l'AVV **es planteja que els autobusos de l'Escola El Sagrer poguessin encotxar i desencotxar els infants al c. Garcilaso.**

Els carrers pacificats no tenen cap tipus de restriccions d'entrada de vehicles, per tant l'autocar pot entrar (a 10 per hora i durant poc temps). La ubicació dels autocars escolars al carrer Garcilaso s'ha estudiat i està en discussió.

Des de la comissió Entorn Escolar de l'AFA Octavio Paz il·lusiona el projecte superilles però **no es comparteix que c. Mallorca es mantingui com a via bàsica**. Creu que el tram on està l'escola ha de respectar els límits de contaminació i les recomanacions de la OMS. Per això continuaran treballant perquè es pugui pacificar més. També volen poder **participar en la pacificació del c. Biscaia, tot i que queda lluny del centre, per demanar que s'eixamplin les voreres** ja que, malgrat la tanca que separa la vorera de l'asfalt, segueix sent un espai perillós.

El Protegim Escoles i Superilles són dos projectes que estan en total coordinació. El que es proposa a l'Octavio Paz es una actuació tàctica, que passaria a ser estructurant en el moment que el carrer Biscaia s'urbanitzi definitivament. Pel què fa al carrer Mallorca, és imprescindible que sigui un carrer per on passi l'autobús. El futur del c. Mallorca és un carril bus, 2 de cotxes i un carril bici. Per tant, el futur de c. Mallorca millorarà, però no pot ser eix verd perquè és molt important per la connexió del transport públic.

En segon lloc pregunten **quina estabilitat té aquest projecte si es canvia el color polític del consistori**. També si hi ha previsió temporal o depèn del repartiment pressupostari.



S'explica que el que s'està fent en el procés participatiu és definir un Pla d'Acció que es pugui dividir en projectes executables a mesura que hi hagi pressupost. Per experiència se sap que quan les actuacions tenen projecte és molt més fàcil que es realitzin. En aquest moment, per diners i per temps, no hi ha res de tot això que es pugui executar en aquesta legislatura però tot el que tinguem consolidat en el Pla d'Acció és un punt a favor de la continuïtat.

Des de l'Espai 30 es reivindica que aparegui l'Espai 30 als plànols com un espai cultural.

Es recull aquesta informació per reparar l'error.

També es pregunta **quina és la diferència entre els eixos verds de ciutat i els eixos verds de barri?** Per exemple el c. Josep Estivill té una part de ciutat i una de barri.

A nivell d'urbanització no hi ha cap diferència, a nivell de recorregut sí, perquè quan és un eix de ciutat té connectivitat per tota la ciutat. La intenció de la xarxa d'eixos verds és lligar tota la ciutat per carrers que incitin a caminar i a anar en bicicleta, que el vianant se senti còmode i segur per tota la ciutat, de manera que agafi menys el cotxe.

Si el volum de la circulació de vehicles de la Sagrera continua sent el mateix, estaríem derivant el trànsit a altres carrers de la Sagrera i això podria afectar la valoració econòmica dels immobles.

S'explica una mica el fenomen de l'evaporació del trànsit, en el qual s'aprofundirà en la sessió següent.

Quan es millora la circulació pel vianant, la bicicleta i el transport públic es fomenta el canvi de mode de transport. Quan es dificulta el pas del vehicle, hi ha un percentatge del trànsit que se'n va per altres vies, però no tots els vehicles canvien el seu recorregut, sinó que hi ha un percentatge elevat de persones que deixa d'anar en vehicle privat per anar en transport públic, bicicleta o caminant. La opció d'anar en cotxe dins de la ciutat es redueix i així s'alliberen els carrers de gran part de la quantitat de cotxes que hi ha actualment. El que s'intenta és racionalitzar. Que la gent que agafa el cotxe sigui perquè ho necessita, no quan té alternatives.

Des de l'AFA Estel pregunten pel carrer Felip II, que saben que hi haurà disminució del carril de cotxes i es posarà carril bici però **pregunten si la velocitat continuarà sent de 50 i si hi haurà aparcament en superfície**. Tenen por que el trànsit s'acabi redirigint pel c. Felip II, també la nova estació de La Sagrera pot generar molt trànsit.

Pel què fa a la velocitat, en els propers anys tota la ciutat passarà a ser a 30 km/h. De moment, on hi ha un carril, la velocitat màxima permesa és a 30 km/h. On hi ha dos carrils encara és a 50 km/h.

En les vies bàsiques, com el c. Felip II, en el seu plantejament final no hi ha aparcament en superfície, ja que molestaria als carrils bici i bus, però mentre no s'actui, hi haurà places d'aparcament. En els carrers locals (marcats en taronja) es preveu mantenir un cordó de serveis (aparcaments).

Pel què fa a l'Estació de La Sagrera, quan estigui feta hi haurà una gran pressió per l'aparcament, el que es pretén amb el Pla d'Acció és protegir el barri de ser l'aparcament exterior de l'estació.

Des de l'AVV **proposen una reformulació sobre les vies bàsiques**, el c. Felip II de pujada, tal com és ara, però el c. Garcilaso consideren que ha de ser de una única direcció de baixada i amb un carril menys (això aniria en sintonia amb la proposta dels autobusos de l'Escola El Sagrer). Gran de la Sagrera el veiem com un carrer pacificat, que seria la continuació del c. Gran de Sant Andreu, ja que perdria sentit com a via d'entrada i sortida de cotxes del barri de La Sagrera.

El c. Garcilaso és una via bàsica per la qual passa l'autobús en les dues direccions, per això és molt difícil que sigui d'una sola direcció, però es revisarà per donar una resposta més acurada. Pel què fa al c. Gran de la Sagrera és un



carrer local perquè passarà l'autobús, però només tindria un carril de cotxes, un d'autobús i un carril bici. La reforma d'aquest carrer milloraria. Però s'ha de dir que aquesta actuació no es podrà fer fins que es tingui els laterals del parc de La Sagrera perquè la funció que fa actualment aquest carrer l'assumirien els laterals del parc.

Sobre els carrers pacificats, demanaran un Pla d'Usos per evitar carrers temàtics com el c. Enric Granados, per temes de convivència.

S'han fet Pla d'Usos a altres superilles. És una figura de planejament que es fa des de l'oficina central de planejament. Els plans d'usos només poden regular aquelles activitats que generen pressió exterior, com restaurants, botigues de souvenirs... el que marca és una densitat màxima. Si ultrapassa aquesta densitat no es donen més llicències.

Finalment, s'expliquen **els propers passos del procés participatiu**. Les següents reunions seran per tractar qüestions temàtiques: comerç i mobilitat i després espai públic i habitabilitat. En aquestes reunions s'aprofundeix en algunes qüestions que han sortit avui. Després hi haurà una altra sessió amb el Grup Impulsor on es porten valorades les diferents actuacions i es prioritzen, decidint en quin ordre s'haurien d'executar ja que tenir clar el pressupost de cada actuació ajuda molt a programar les obres.

Des de l'AVV La Sagrera **es reivindica la planificació a llarg termini a partir de consensos entre grups polítics** per tal que les accions de governs siguin efectius.

Políticament es respon que aquest tipus de projectes que tenen a veure amb l'emergència climàtica és difícil que es tirin enrere, ja que els partits estan bastant alineats en aquests temes.

Sense més intervencions es dona per finalitzada la sessió a les 20:15h