

Programa Superilles a l'Eixample

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

Dia: 1 de febrer de 2022	Hora: 18:00h	Lloc: Trobada virtual
---------------------------------	---------------------	------------------------------

ASSISTENTS

<p>Entitats i veïnat:</p> <p>AFA Ramon Llull Associació de Veïns i Veïnes del Fort Pienc Associació de Veïns i Veïnes Sagrada Família AMPA Escola Els Encants Associació de Veïns i Amics del Passeig Sant Joan (3) AFA 9 Graons Marc AMPA Fort Pienc Mariona DOM Eixample Tamara Jiménez Col.lectiu Super Grassot Víctor Agent 76240 Guàrdia Urbana Alex Llopis Carles Bàguena Consol Gemma Herni Verelest Isabel Pallejà Jennifer Marc Martínez Mario Etnomusic Ricardo Mònica Medina Maria Joseé Valdemoro Noelia López Lluís Castañeda AFA Fructuós Gelabert Miquel Àngel</p>	<p>Consellers/es dels grups polítics:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jordi Matas, Conseller tècnic BC - Yusef Quadura, Conseller del barri de Camp d'en Grassot - Mar Trallero, Consellera BC <p>Tècnics/ques de l'Ajuntament:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 - Tere Gómez, Coordinadora Territorial i Convivència del Districte Eixample - Fidel González, tècnic de Democràcia Activa de l'Eixample. - Josefina Abascal, Departament d'Obres i Manteniment del Districte de Gràcia - Olga Bastida, tècnica del Districte - Xavi Valls, tècnic de participació Superilles - Marta Melo, tècnica de participació Superilles - Carles Domínguez, Assistència tècnica Superilles VAIC - Jordi Calbetó Assistència tècnica Superilles CAVA
<p>Nombre total de persones assistents: 38</p>	

ORDRE DEL DIA

- Recordatori del programa Superilla Barcelona amb la proposta de continuïtat de l'estratègia d'eixos verds al districte de l'Eixample.
- Explicació del model de carrer
- Resposta a als dubtes de la primera sessió
- 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 l'objectiu és aconseguir una nova infraestructura ambiental de la ciutat amb un guany d'espai públic, que eviti la contaminació i suposi millores en la salut de la ciutadania.

Rosa López explica que l'extensió d'aquest model d'organització de l'espai públic se centra a l'Eixample perquè és la zona amb els indicadors més negatius en quant a contaminació acústica i atmosfèrica, manca d'espai verd i espais de relació. La proposta amb horitzó 2023 té 21 eixos i 21 places. Aquest model es va executar a Sant Antoni durant la legislatura passada, en aquesta es desenvoluparà al c.Consell de Cent, c. Rocafort, c. Borrell i c. Girona, i per la propera es planteja executar-lo als carrers següents: un tram de Pare Claret, carrer Provença, carrer Consell de Cent, carrer Àusias Marc i en vertical, el carrer Sicília i carrer Cartagena, tot i que no tenen perquè ser els únics carrers pacificats de l'àmbit en estudi. Els criteris de selecció dels eixos verds són diversos, entre ells que no pertanyin a la xarxa bàsica de transport públic, que siguin carrers que tenen més continuïtat, que uneixin equipaments o zones verdes, que tinguin més fluxos de gent...

També explica el nou model de carrer pel s. XXI: són carrers pensats per les persones, on el cotxe hi és un agent convidat – encara que sempre es garanteix que puguin entrar -. Són carrers accessibles, sense barreres arquitectòniques, tenen més presència de verd i estan pensats per fer-hi vida, no només per circular, sinó per estar-hi. També es fomenta el comerç de proximitat, que és més visible i té més clients potencials.

Carlos Domínguez explica les conseqüències sobre el trànsit que suposen les pacificacions. El transit tendeix a ocupar tot l'espai que té per circular i quan es redueix aquest espai el trànsit té tres tipus de comportaments diferents:

- Canvia de ruta (trànsit atret)
- Canvia de mode de transport, les persones deixen d'anar en cotxe per anar en transport públic, per exemple (trànsit convertit)
- Deixa de realitzar aquest desplaçament (trànsit evaporat o desinduit)

La suma del trànsit convertit i evaporat són cotxes que abans passaven i ara no passen per un carrer o ruta concreta. Es posen exemples d'evaporació de trànsit en diferents actuacions arreu del món, com Seul, París o a Sant Antoni.

Després, explica què s'està fent i el què està previst per augmentar la capacitat del transport públic (tant de Barcelona com de l'Àrea Metropolitana) a 10 anys vista. A partir d'aquest calendari s'ha realitzat l'exercici teòric de traduir el transvasament de persones al transport públic (trànsit convertit) en número de carrils que deixarien de ser necessaris pels vehicles.

Les conclusions són que, a mesura que es posen en marxa les actuacions, es poden anar reduint carrils. Ara mateix, tenint en compte les actuacions dels eixos verds i els carril bici a l'Eixample, al 2023 es podrien reduir cinc carrils de circulació respecte el 2019, per tant, estem sota del límit assumible.

Rosa López explica que els carrers amb major atracció comercial són els de vianants. Quan es pacifiquen els carrers, augmenta la facturació. Quan es faci la sessió específica de comerç es presentaran moltes més dades sobre aquest tema.

També s'expliquen les dues tipologies de trànsit en bicicleta: les definim com bicicletes tortuga per les que van poc a poc, en mode passeig, amb infants, etc. (màxim 10 per hora) i bicicletes llebre per les ràpides (màxim 30 per hora), que no han de circular pels eixos verds sinó per carrils bici que trobaran a les vies bàsiques (no als eixos verds).

En relació als espais de participació, Xavi Valls explica que per aquesta primera fase de treball conjunt amb tres barris es preveu 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 diagnosi 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. L'objectiu és tenir els Plans d'Acció a l'estiu i a la tardor participar els projectes.

S'obre un torn obert de paraules:

L'AFA 9 Graons aprofita per recordar el compromís del regidor al Consell de Barri del 16 de desembre, on es va dir que es faria una reunió amb totes les AFA i encara no s'ha rebut res al respecte.

Mar Trallero respon que el retorn de les propostes presentades per les AFA al Consell de barri de Sagrada Família es farà en el proper Consell de Barri, tal com es va quedar en el mateix consell.

Per altra banda, des de l'**AFA 9 Graons tenen demandes d'actuació als carrers de la xarxa bàsica Roger de Flor en vertical i c. Rosselló en horitzontal ja que són vies bàsiques i queden fora del projecte**, quan són les més interessants de pacificar (quasi tot l'espai està destinat als cotxes). Demanen reduir un carril de circulació i posar un carril bici. A més, en el sentit Besós no hi ha carril bici per bicis llebre.

Rosa López contesta que el que es va dir a la última sessió és que el c. Rosselló no pot ser un eix verd pacificat però sí que pot ser millorable, de fet, hi ha previst un carril bici. La idea final és que qualsevol secció de carrer bàsic tingui un carril bus, com a molt dos de cotxe i un de bici. El carrer Rosselló pot millorar molt. Quan es treballi per grups de cada barri es tractaran tots els carrers.

Des de l'AVV de Sagrada Família es considera que en totes les sessions sempre s'escolta el mateix. **Des dels barris s'espera la participació a nivell de barri i no només venir a escoltar. Creu que s'ha de canviar el format, fent grups més petits i participatius.**

L'entitat veïnal creu que **l'eix verd del barri no ha de ser ni el c. Sicília ni el c. Nàpols, sinó el c. Marina** (tot i que considera que l'autobús hi pot seguir passant). **Sobre la pacificació de Sagrada Família, veuen que qui s'aprofita de les millores que s'han fet a l'entorn és el temple i no el barri.** Sembla que ara es donarà més espai al turista. Vol saber quan es parlarà de la circulació pels entorns de Sagrada Família?

Rosa López comenta que en les sessions es repeteixen conceptes que són complexes en els quals es necessita aprofundir. S'entén que es vulgui una participació més concreta de barri però es recorda que l'objectiu d'aquesta primera fase era explicar els 21 eixos de nivell ciutat, no pas concretar què passa amb la resta dels carrers, que es tractarà més endavant. Hi poden haver eixos verds de barri i això es treballarà sectorialment. Per exemple que c. Sicília sigui el millor candidat a nivell ciutat no vol dir que c. Sardanya no ho pugui ser a nivell local. El bus turístic és un tema que s'està discutint amb Mobilitat per veure quines afectacions pot tenir sobre la zona.

Des del Col·lectiu Super Grassot planteja que **al barri el veïnat es queixa de la pèrdua d'aparcament.** Volen

saber si les vies bàsiques conserven un o dos cordons d'aparcament. També pregunten si es realitzaran estudis de les places d'aparcament en superfície i soterrades.

Pel què fa les places d'aparcament, Rosa López explica que actualment hi ha un superàvit de 1.200 places respecte els cotxes censats a l'àmbit.

L'AFA Fructuós Gelabert expressa que com a entitat recolzen el programa d'eixos verds, però creuen **que les vies bàsiques siguin intocables limita l'exercici**. Qüestionen les puntuacions que ha rebut c. Sicília en relació a c. Sardenya per decidir quina pot ser eix verd. Demanen considerar c. Sardenya com a eix verd i també poder veure l'anàlisi que s'ha realitzat de tots els carrers per arribar a decidir quins són eixos verds. També demanen més informació sobre el recorregut del bus turístic al barri.

Henri considera que **pacificar alguns carrers, fa que en d'altres augmenti la contaminació, el soroll i la inseguretat i pregunta si hi ha un pla per evitar aquests augments**.

Responent al Sr. Henri es recorda l'explicació del Carles Domínguez sobre el fenomen de l'evaporació del trànsit i sobre les actuacions en el transport públic, que mostren que a l'inici de la pacificació puja el trànsit en els carrers del voltant però amb el temps també es redueixen.

Jordi Matas reforça la idea que la sessió és més a nivell de concepte i no tan de detall. És important que s'expressi la visió local, però s'ha de tenir en compte la visió ciutat. Això és el salt d'escala. A més, comenta que actualment ja existeixen diferències entre carrers de l'Eixample, no és el programa Superilles que les crea.

Des de l'AVV de Fort Pienc manifesta **preocupació per la proliferació de terrasses** i considera que **abans de transformar la ciutat hi ha arranjaments pendents com les voreres del c. Almogàvers o el recorregut de l'autobús 21**, que fa massa voltes. Expressa que a vegades es fan actuacions que posen a la gent en contra dels projectes (explica que al bingo se li posa una parada de taxis davant).

Rosa López explica que la intenció del guany de l'espai públic no és per tenir terrasses sinó que es posen parterres, zones verdes, bancs. Es respecten les terrasses, però l'espai que queda per terrasses és molt més petit que una vorera.

S'està fent un pla d'usos de tota la zona Eixample, que això delimiten la quantitat de terrasses. S'estan posant totes les eines perquè no hi hagi l'acumulació d'un ús que utilitzi molt l'espai públic. L'Ajuntament té serveis que treballen ordinàriament: manteniment, neteja que funcionen independentment del programa Superilles. Guanyar nous carrers no és incompatible amb mantenir el bon nivell de la resta de la ciutat.

Respecte al recorregut de l'autobús és un tema que es treballa a la segona part del procés participatiu. Ara es recull com a proposta a estudiar.

L'AFA Ramon Llull **proposa allargar l'eix verd de Consell de Cent fins a l'av. Diagonal i demana fer una actuació tàctica mentre no arriba l'eix verd de Consell de Cent fins a la seva escola**. També comenta que **els autobusos que estacionen a la part de l'Av. Diagonal i el c. Aragó estan encesos fent fum** i pregunten si hi ha actuacions previstes per evitar-ho.

Rosa López recull la proposta de treballar l'eix verd del c. Consell de Cent fins a l'av. Diagonal. Pel què fa a la possibilitat de fer una actuació tàctica, Dani Alsina explica que des del programa Protegim les Escoles ja s'ha treballat amb les escoles del 2021 i s'està treballant amb les que s'han escollit pel 2022 però encara no s'han escollit les escoles que es faran l'any 2023.

Pel què fa als autobusos encesos, Jordi Matas respon que es recull aquesta preocupació. Està d'acord que cal revisar la ubicació de les parades dels autobusos. Especialment amb l'arribada del Tram a tocar i la necessitat de remodelar tota la Plaça Pablo Neruda.

Des de l'Escola dels Encants pregunta amb **quins criteris es basa el calendari d'actuació ja que hi ha parts del barri que necessiten intervencions més immediates**. Per exemple, quin és el volum d'infraestructures d'ús social en el tram en què s'actuarà de Consell de Cent, comparant-les amb les del tram de l'av. Meridiana fins al c. Marina. Demanen que les intervencions tinguin el màxim impacte i que fomentin el verd de veritat, no com a Sant Antoni.

Rosa López explica que l'actuació només en un tram de c. Consell de Cent té a veure amb la limitació pressupostària i amb el fet que té sentit connectar dos espais de la ciutat com el Parc Joan Miró i el Pg. Sant Joan. A més, s'havia fet el Pla d'Acció del .Germanetes i el c. Girona. De totes maneres la voluntat és continuar fins a la Meridiana.

Jordi Matas explica que des de l'esquerra de l'Eixample ja hi havia un Pla d'Acció de Superilles, és a dir, feia anys que s'estaven desenvolupant els debats que ara s'inicien a la dreta de l'Eixample. A més, aclareix que l'eix verd de c. Consell de Cent no arribarà en format tàctic fins a l'Escola Ramon Llull.

Des de l'associació veïnal del Pg. St Joan **demanen reunions amb els dos Districtes per tal d'explorar el marge de millora per al Passeig St Joan**.

Sobre Passeig de Sant Joan, Rosa López explica que és un carrer local (que no té importància a nivell ciutat, però sí de Districte, així doncs, no es pot prescindir de la circulació de vehicles). És un carrer, que la part que està renovada ja ho està amb els criteris Superilla. A més, ja té una secció bastant adequada al seu paper. És millorable, però potser no és la més urgent.

Rosa López tanca la sessió explicant que perquè una zona funcioni com a Superilla no tot són temes d'urbanització i obres, sinó de la gestió de la mobilitat de l'espai.

Xavi Valls explica que en relació al procés participatiu, a partir d'ara se separaran els tres barris, per una banda Sagrada Família i Gràcia Nova i Camp d'en Grassot i, per l'altre el Fort Pienc i s'aterraran més en concret les propostes d'actuació.

Rosa López explica que les dues properes sessions són molt pedagògiques, molt d'entendre per poder jutjar les propostes amb coneixement de causa.

S'enviarà l'acta i la presentació d'avui i queda obert el correu procesparticipatiu@bcn.cat.

S'entén que els eixos de ciutat han quedat explicats i es veurà quins es podran afegir a nivell de territori en els propers debats.

Sense més intervencions, a les 20:30, es dona per acabada la sessió.