

Programa Superilles a l'Eixample

Grup Impulsor de la Superilla de la Sagrada Família - Camp del Grassot

Dia: 1 de juny de 2022	Hora: 18:00h	Lloc: Casal de Barri Ateneu el Poblet
-------------------------------	---------------------	--

ASSISTENTS

Entitats: <ul style="list-style-type: none">- Associació de Veïns i Veïnes Sagrada Família (2)- Associació de Veïns i Amics del Passeig Sant Joan- AFA Fructuós Gelabert- AFA 9 Graons- Grup Territorial de l'Eixample del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.- Associació de Comerciants Nova Travessera- Col·lectiu Superilla Camp d'en Grassot Veïnat a títol individual: <ul style="list-style-type: none">- Consol Montenegro	Consellers/es dels grups polítics: <ul style="list-style-type: none">- Jordi Matas, Conseller tècnic de Barcelona en Comú- Mar Trallero, Consellera de l'Eixample de Barcelona en Comú. Tècnics/ques de l'Ajuntament: <ul style="list-style-type: none">- Rosa López, coordinadora estratègia Superilles- Carles Domínguez, assistència tècnica a l'Oficina Tècnica Superilles.- Jordi Calbetó, assistència tècnica a l'Oficina Tècnica Superilles.- Marta Melo, tècnica de participació Superilles- Isis Sainz Planas, Pla de Desenvolupament Comunitari
Nombre total de persones assistents: 15	

ORDRE DEL DIA

- Presentació de la diagnosi de l'àmbit pel què fa a l'habitabilitat i la mobilitat
- Presentació de la proposta d'actuacions a la Superilla Sagrada Família – Camp d'en Grassot
- Debat obert sobre els diferents temes plantejats: la xarxa ciclable, les places d'aparcament de cotxes i motos, les diferents possibilitats de pacificació en l'àmbit, el funcionament de les places DUM, etc.

ACORDS DE LA SESSIÓ

S'acorda que a la propera sessió sobre mobilitat:

- S'explicarà més profundament les diferents actuacions que es proposen en termes de mobilitat de l'àmbit tant en els eixos verds com en les vies bàsiques.
- Es presentarà la xarxa ciclable i les actuacions del programa Protegim les Escoles més detalladament.
- S'estudiarà el creuament dels vianants pel centre del passeig Gaudí i el balanç nocturn de places d'aparcament de motos.
- S'abordarà el tema de la ubicació de l'aparcament dels autocars turístics.

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

S'inicia la sessió explicant que és la primera sessió que es realitza centrant-se en l'àmbit de Sagrada Família i Camp d'en Grassot, separadament de la Superilla de Fort Pienc.

Es fa un recordatori dels objectius del programa Superilles i el perquè s'està actuant a l'Eixample. En primer lloc, es presenta una diagnosi de l'àmbit pel què fa l'habitabilitat: el número i situació dels equipaments, del comerç i de les activitats comunitàries. S'explica que hi ha una gran escassetat d'espai verd i de recorreguts segurs i espais jugables pels infants a l'Eixample.

En segon lloc, es presenta la diagnosi pel què fa a la mobilitat de l'àmbit. Aquest es caracteritza per tenir gran quantitat de vies bàsiques i poques vies veïnals, per disposar d'una bona cobertura de xarxa ciclable (tot i que diversa, amb carrils ciclables, carrils bici segregats i convivència amb els vianants) i autobusos. També es mostra la quantitat i tipus d'aparcament en calçada, tant de cotxes com de motos i es presenten balanços d'oferta i demanda de places d'aparcaments. En tercer lloc s'explica la proposta de la Superilla Sagrada Família – Camp d'en Grassot pel què fa a l'habitabilitat i la mobilitat als carrers de l'àmbit.

Durant tota l'explicació tècnica, les persones assistents del Grup Impulsor han plantejat i debatut les diferents qüestions i han fet propostes. Els temes tractats han estat els següents.

Pel què fa a la diagnosi de mobilitat, es pregunta com funciona la xarxa ciclable, ja que genera confusió. Es demana poder visualitzar quins són de sentit doble i quins de sentit únic.

La Xarxa ciclable té tres tipus de vies: els carrils ciclables, el carril bici segregat o el de convivència amb els vianants ja que, on hi ha prioritat de vianant, la bici pot anar en convivència, a màxim 10 km/h. Els objectius de la xarxa ciclable inclouen que puguin haver-hi vies ràpides i lentes diferenciades per les bicicletes.

Pel què fa a l'**aparcament de motos**, hi ha un 50% de les que estan aparcant en vorera que ho fan sense seguir la normativa. Tothom està d'acord en què s'ha de fer respectar la normativa de les motos que aparquen en vorera i també als patinets que van per la vorera.

Un participant assenyala que al carrer Nàpols hi ha molts tallers i no hi ha lloc per guardar els trastos vells que es deixen a la nit.

L'AFA Fructuós Gelabert pregunta per les dades de les places d'aparcament, **ja que no es té en compte els cotxes que han vingut de fora** ni si les places verdes les utilitzen realment residents o no.

Carlos Domínguez explica que el que es presenta és un balanç d'aparcament residencial. El cens de vehicles és una dada teòrica que serveix per conèixer l'ordre de magnitud de la oferta i demanda d'aparcament residencial. Pel què fa les motos es quantifica la demanda diürna, ja que durant el dia la moto no està al lloc on està censada. Quan es faci el balanç nocturn sí que es tindrà en compte el cens de motos.

Pel què fa a la proposta de mobilitat, el Grup Impulsor s'ha preguntat per diferents possibilitats de pacificació en l'àmbit.

Des de l'AFA 9 Graons es pregunta **com es decideix quins són eixos verds** i posa de manifest que la definició de les vies bàsiques és important, per tal de poder actuar on hi hagi més gent. Per exemple, el carrer Roger de Flor abans no era via bàsica. I el carrer Marina s'ha prioritzat per donar espai als turistes.

Rosa López explica que es parteix de la realitat, que és diferent en funció del carrer ja que els cotxes van per on se circula millor i, en base a aquesta realitat, es pretén racionalitzar el seu ús, consolidant tant una xarxa de vies bàsiques per a la mobilitat dels vehicles, com una xarxa d'eixos verds amb prioritat per als vianants ja que les possibilitats d'ajust donen uns grans resultats. Els criteris per escollir els eixos verds contempnen molts altres factors com la continuïtat a nivell ciutat, la connectivitat dels equipaments, del verd, la generació de recorreguts històrics o culturals...

Jordi Matas apunta que la intervenció proposada al carrer Marina no és només davant del temple sinó que s'allargaria des del c. Provença cap a dalt, on hi ha pocs turistes i molts veïns, i, a més, si les transformacions beneficien el visitant, millora la convivència entre veïns i visitants.

Consol Montenegro **pregunta pel carrer Padilla entre el c. València i el c. Provença** que enllaça el mercat i el centre cívic ja que es farà una illa nova que és una llàstima deixar-la amb dos cordons d'aparcaments i dos carrils per vehicles i desapropitar l'oportunitat de millorar l'entorn del mercat. Pregunta si hi ha aforaments d'aquest carrer. Jordi Matas explica que en l'encreuament del c. Padilla amb el c. Provença es generen dues mitges places que milloren molt l'entorn.

Des del Col·lectiu Superilla Camp d'en Grassot **es pregunta si es podrà caminar pel mig de l'Avinguda Gaudí. També es ressalta que als carrers Nàpols i Bailèn hi ha molt poc trànsit i proposa treure aparcaments al carrer Nàpols entre el c. Indústria i el c. Còrcega** ja que segueix havent-hi tres carrils i cordó d'aparcament. Jordi Calbetó explica que la proposta es aconseguir una solució de continuïtat pel vianant recte però s'ha d'estudiar com fer-ho, ja que l'Avinguda Gaudí baixa en diagonal. Rosa López explica que en el programa Superilles no totes les actuacions són sobre l'eix verd, es pot millorar l'habitabilitat de les vies locals augmentant voreres, per exemple.

Des del El Grup Territorial de l'Eixample del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya es pregunta **perquè no es pacifica el carrer Marina entre el c. València i el c. Mallorca ja que es podria passejar fins al Port Olímpic.**

Des de l'AFA Fructuós Gelabert **es reivindica que sobre una via bàsica es poden fer actuacions de reducció de la velocitat**, ja que el carrer Sardenyà està plena d'escoles.

Rosa López explica que s'ha de mantenir la fluïdesa de les vies bàsiques però es vol reduir la velocitat amb el Programa Ciutat 30 i l'objectiu global de la ciutat és reduir el trànsit en un 25 per cent. Jordi Matas fa referència a les intervencions realitzades en les vies bàsiques com el c. Mallorca, el c. València, el c. Aragó o el c. Castillejos.

Després de fer aportacions sobre quins són els carrers que requeririen actuacions de pacificació, el Grup Impulsor debat sobre altres temes de la proposta de mobilitat.

Pel què fa les **implicacions de modificar el recorregut de la línia V21 d'autobús**, passant pel carrer Padilla de pujada, que implica una pèrdua de cobertura a la zona esquerra. Una participant proposa afegir una sublínia d'autobús que ajuntés Joànic i l'Estació del Nord i tothom està d'acord que s'hauria de donar cobertura en aquesta zona. Carles Domínguez explica que una altra opció seria que la línia D50 enlloc de passar pels carrers Mallorca i València passés pel c. Rosselló.

Respecte les **places DUM** (Distribució Urbana de Mercaderies), el Grup Impulsor demana **aclariments sobre el seu funcionament**. Hi ha debat sobre si seria adequat aplicar horaris partits en què hi ha franges horàries en que no es pot aparcar.

Rosa López explica que s'està fent una prova pilot a Sant Antoni amb horari limitat de matí (de 9.30 a 16.30) i que als eixos verds es podrà parar davant del comerç. S'intenta racionalitzar l'ús de de l'espai i guanyar en espai lliure al matí quan és més necessari (horari d'anar a escola) i, a la tarda, quan més gent hi ha. A la tarda l'oferta de zones per fer càrrega i descàrrega se situa només a les cantonades i altres franges de serveis en carrers bàsics i locals, per alliberar l'eix verd de vehicles.

Des de l'entitat de comerç es considera que aquest model de places DUM fomenta empreses com Amazon i el comerç de proximitat hi perd. Altres participants ressalten la indisciplina d'alguns comerços que aparquen tot el dia en zones de cantonada

Al final de la sessió apareixen alguns temes concrets, alguns dels quals es deixen per la sessió temàtica de mobilitat, com **la ubicació dels aparcaments per autocars turístics**, i altres que es responen al moment com les confirmacions que les motos no podran aparcar a l'eix verd o que l'autobús de c. Anton M^o Claret passaria per la Travessera, que canviaria del sentit actual a direcció Llobregat.

Des de l'Associació de Veïns i Amics del Passeig Sant Joan es pregunta per **les demandes de “branques verdes” que uneixin els centres educatius amb els eixos verds.**

Rosa López explica que s'està aplicant el programa Protegim les Escoles, però el grau de pacificació que s'aconsegueix depèn del tipus de carrer on està.

Jordi Matas fa referència a les dificultats per consolidar el model Superilles, que només està executat a Sant Antoni, i posa en valor la voluntat d'implementació d'una xarxa de vianants a la ciutat. Aquesta implementació s'ha de fer paulatinament i amb la participació ciutadana en cada fase del procés.

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