

Sessió informativa sobre l'inici de les obres Eixos verds i places de l'Eixample Procés participatiu Superilla Barcelona

Dia: Dimecres 20 de juliol de 2022

Hora: 14:00 h – 16:00 h

Lloc: CorEixample - C/ d'Aragó, 317, 08009 Barcelona

Persones assistents: 19

Entitats i ciutadans assistents:

1. Rafael Lopez, Coordinador de l'Associació de Comerciants Rambla Catalunya
2. Bruna Bolívar, Ferreteria Bolibar i Associació de Comerciants Rambla Catalunya
3. Marc Mauri, Associació de Comerciants Rambla Catalunya
4. Elisabet Prat, Equip tècnic Coreixample
5. Xavier Llobet, Llobet Òptics i Coreixample
6. Marco Antonio García, Xarxa de Comerç Divers de l'Eixample
7. Carles Rodés, Viatges Yoonudiam i Coreixample
8. Mercè Canut, Papereria Canut i Coreixample

En representació municipal:

9. Daniel Alsina, Coordinador de l'Oficina Tècnica Superilla Barcelona - BIMSA
10. Pilar Santacruz, Directora Tècnica Adjunta d'Infraestructures de BIMSA
11. Jordi Matas, Conseller tècnic - Districte de l'Eixample
12. Francisco Fernández, Servei de neteja i recollida de residus - Ajuntament de Barcelona
13. Marina Marçal, Tècnica del Departament de Manteniment - Districte de l'Eixample
14. Manuel Devesa, Tècnic OPEE - Districte de l'Eixample
15. J. Ramon Muset, Cap OPEE - Districte de l'Eixample
16. Maria Vidal, Tècnica OPEE - Districte de l'Eixample
17. Lia Saez, tècnica Departament Llicències i Inspecció - Districte de l'Eixample
18. Gerard Lillo, Cap del Departament de Participació de l'Àrea d'Ecologia Urbana - Ajuntament de Barcelona
19. Trilce Fortuna, Equip de dinamització

Desenvolupament de la sessió:

1. Benvinguda i presentació

Daniel Alsina, dona la benvinguda i explica que l'objectiu de la sessió és, d'una banda, explicar el programa Superilla i les estratègies de difusió i comunicació de les obres, i de l'altra, explicar l'estructura general de les obres. Es puntualitza que a una

propera sessió, prevista en setembre de 2022, s'explicarà detalladament en què consistiran les actuacions i l'ordre d'elles segons les fases de les obres.

2. Introducció Programa Superilla Barcelona

Un cop realitzada la ronda de presentacions, **Daniel Alsina** pren la paraula i explica el marc de l'estratègia Superilla dins del qual es desenvoluparan les obres dels 4 eixos verds i 4 places al districte de l'Eixample. Es projecta una presentació i s'explica els objectius de l'estratègia Superilla i la xarxa d'eixos verds prevista a tota la ciutat. Es destaca que dins de la primera fase, es preveu la creació de 4 eixos verds i 4 places a l'Eixample:

- 4 eixos verds: Consell de Cent (Vilamarí / Sant Joan), Rocafort (Roma / Gran Via), Comte Borrell (Roma / Gran Via) i Girona (Diagonal / Gran Via).
- 4 places: Consell de Cent (Vilamarí / Sant Joan), Rocafort (Roma / Gran Via), Comte Borrell (Roma / Gran Via) i Girona (Diagonal / Gran Via).

Així mateix, s'expliquen les característiques més importants d'aquests carrers, com la prioritat vianant, la plataforma única, etc., el funcionament general de la mobilitat a les places i als eixos verds i el funcionament general de la càrrega i descarrega. Finalment, es presenta un render del futur eix Consell de Cent.

3. Presentació planificació de les obres

Pilar Santacruz, presenta l'àmbit d'actuació de la primera fase i explica l'organització en 10 lots d'obra. Es comenta que al dia d'avui els lots han estat adjudicats a empreses que compten amb experiència prèvia desenvolupant obres públiques a la ciutat de Barcelona. Es presenta el calendari d'actuació, el qual té una duració estimada de 8,5 mesos i es destaca que al juliol es preveu l'execució d'obres prèvies i al 17 d'agost la implantació i inici de les obres. Es puntualitza que al setembre es preveu realitzar una sessió per a explicar de manera detallada com serà la implantació de les obres davant de cada entitat.

Respecte a la fase d'obres prèvies, s'explica que es reubicaran les estacions de Bicing, PMR, DUM i estacionaments de motos. Respecte a la fase d'execució de les obres, s'expliquen alguns detalls de l'actuació, com la secció constructiva general, del sol estructural i dels paviments. Quant a la secció constructiva general, es puntualitza que per aconseguir-la, els treballs es desenvoluparan en dues fases: fase 1 – treballs al costat mar i fase 2 – treballs al costat muntanya. Així mateix, s'expliquen les mesures més importants durant les obres, vinculades a la càrrega i descàrrega, la circulació de les bicicletes i vehicles privats, etc.

4. Primer torn obert de paraula i rèplica

Mercè Canut, en relació amb les fases d'obra, pregunta com es desenvoluparan al C/ Girona.

Bruna Bolívar, pregunta en relació amb l'arbrat existent i les noves espècies d'arbrat que seran implantades.

Xavier Llobet, en relació amb les noves espècies d'arbrat que seran implantades, demana tenir en compte que durant el període de floració, les fulles i flors que cauen a terra provoquen que el paviment rellisqui. Aquesta situació es detecta al C/ Comte Borrell amb C/ Aragó (costat Llobregat muntanya). Es considera important comptar amb un sistema de neteja efectiu.

Mercè Canut, per a complementar el que va comentar Xavier Llobet, assenyala que al C/Girona amb C/ Consell de Cent (costat muntanya Besòs), es generen situacions en la qual el paviment rellisca a causa de la falta de manteniment de les fulles i flors.

Xavier Llobet, pregunta si un exemple dels parterres que es preveuen crear seria l'actuació que hi ha davant del Tanatori Sancho de Ávila. També, assenyala que anteriorment s'havia informat que els únics vehicles que podran passar per aquí seran els vehicles de serveis i del veïnat. Respecte a la nova estratègia de mobilitat, considera que la circulació dels vehicles privats serà més difícil, però considera que les persones hauran d'acostumar-se.

Mercè Canut, exposa com una preocupació el trajecte que hauria de fer algú que vingui en cotxe des de per exemple l'aeroport de Barcelona i passi per l'Av. Gran Via per a anar-hi a la Dreta de l'Eixample. Comenta que segons els resultats d'una enquesta, no es pot eliminar l'ús del vehicle al 100%.

Carles Rodés, comenta que el C/ València actualment ja compta amb una alta càrrega vehicular. Respecte a la reducció de carrils, comenta que això genera que els cotxes estiguin més temps detinguts i contaminin més.

Xavier Llobet, per a complementar el que va exposar Carles Rodés, afirma que un vehicle que fa un recorregut no lineal contamina més perquè fa més parades i gasta més combustible, a comparació del mateix vehicle que fa un recorregut lineal. També, comenta que s'ha demanat les dades de contaminació del C/ Consell de Cent abans i després de la pandèmia de Covid-19, però no s'ha rebut resposta.

Marco Antonio García, considera que els vehicles contaminen almenys el mateix quan estan detinguts que en moviment. Per altre costat, considera que el projecte ha de preveure mesures per a no perdre a les persones que ja no utilitzaran el vehicle i volen arribar al centre de Barcelona. Es pregunta amb quins plans es compta i es formulen algunes propostes com: nous trajectes d'autobusos, reduir els preus de l'autobús tenint en compte que es té un dels preus més cars d'Espanya, etc.

Xavier Llobet, respecte a la recuperació econòmica de Sant Antoni, acota que arran la pandèmia de Covid-19, de manera general es va incrementar les transaccions amb targeta, per la qual cosa aquesta dada s'hauria de valorar d'una altra manera.

Marco Antonio García, exposa no estar d'acord amb la comparativa que es fa amb Sant Antoni. Es considera que amb la recuperació de l'activitat turística, el nombre de transaccions amb targeta al barri de Sant Antoni s'estancarà, mentre que als barris del voltant augmentaran. També, comenta que segons els resultats d'un estudi que van realitzar entre el 2019 i 2020, més del 56% de les persones que compraven al centre de Barcelona eren de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Bruna Bolívar, pregunta si es compta amb algun estudi de l'afectació a les zones del voltant dels eixos verds en relació amb la circulació dels vehicles, i si es preveu crear pàrquings dissuasoris per a donar suport al servei de transport públic.

Mercè Canut, per a complementar la pregunta de Bruna Bolívar, afegeix si es compta amb un pla específic per a garantir pàrquings a prop a les estacions de Rodalies més importants, com per exemple a La Sagrera, Horta, Sants. A més, pregunta com es pot conèixer la ubicació, els horaris i la disponibilitat dels aparcaments -en superfície i en soterrani- a Barcelona.

Elisabet Prat, comparteix el cas d'un restaurant situat a l'Av. Gran Via amb C/ Girona, on els clients van deixar de venir perquè no comptaven amb aparcaments, per la qual la propietat va haver de llogar 10 places d'aparcament per a l'ús dels clients. Amb aquesta situació, es vol destacar la importància de garantir places d'aparcament per a donar suport a l'activitat comercial.

Xavier Llobet, considera que la solució és comptar amb pàrquings dissuasoris. Puntualitza que si al client li costa arribar a un lloc, deixa de venir, per això es considera important buscar una solució. Es proposa, per exemple, reduir el preu de la T-Usual, tenint en compte el percentatge de clients que arriben de fora de Barcelona, per a donar-les facilitats per a comprar als comerços. Una altra proposta és reduir el preu del bitllet de pàrquing.

Mercè Canut, demana donar resposta a les mancances exposades per a no perjudicar l'activitat econòmica dels comerços. Destaca que els comerços estaran 8 mesos afectats per les obres i sense rebre cap subvenció. Proposa per exemple, subvencionar els pàrquings dels clients que vulguin venir i posar a disposició dels comerços 20 places del pàrquing situat al costat de la biblioteca Sofia Barat, propietat de Núñez i Navarro.

Marco Antonio García, per a complementar la proposta de Xavier Llobet, proposa que amb el mateix bitllet de pàrquing es podria incloure un viatge gratuït per a anar i tornar en transport públic a la plaça de pàrquing.

Pilar Santacruz i Daniel Alsina, per a donar resposta a les qüestions plantejades, comenten el següent:

- Tant a C/ Rocafort, C/ Comte Borrell i C/ Girona inicialment la calcada s'ubicarà pujant a la dreta i un cop comencin les obres s'ubicarà pujant a l'esquerra. Excepte el tram del C/ Girona entre C/ Aragó i C/ València que serà diferent. Un cop acabin les obres, en general, els cotxes pujaran per la dreta.
- Els plataners existents es mantenen, excepte si hi hagués algun plataner afectat que sigui necessari substituir-lo, es preveu treure'l i plantar una altra espècie. Amb l'objectiu d'afavorir la biodiversitat, es treballarà amb altres espècies, autòctones, adaptades a les condicions de la ciutat, que no generin al·lèrgies, de diferents alçades i que puguin afavorir la presència d'aus.
- Els SUDS recullen l'aigua, recarreguen el freàtic i ajuden a tancar el cicle de l'aigua.
- Durant les obres podran passar tots els vehicles, però no podran continuar, perquè s'implantarà la nova estratègia de mobilitat.

- Com menys carrils menys vehicles. Segons el Pla de Mobilitat Urbana es preveu que cap al 2024 s'hauria de reduir un 25% el nombre de vehicles que circulen per la ciutat, reduint el nombre de carrils i potenciar la mobilitat activa sostenible. Es vol aconseguir que els ciutadans utilitzin el vehicle privat només quan sigui necessari. Respecte al suggeriment de potenciar l'ús del vehicle elèctric, es puntualitza que no només es tracta de reduir la contaminació, si no de gestionar millor l'espai.
- Un any després de finalitzar les obres de la Superilla de Sant Antoni, es va incrementar el nombre de persones a un 17%. El primer barri que es va recuperar a nivell econòmic després de la pandèmia de Covid-19 va ser Sant Antoni, aquesta dada va ser obtinguda a partir del nombre de transaccions realitzades amb targeta.
- A l'Eixample un 40% de les transaccions amb targeta són de persones d'origen estranger i un 20% de persones de la província de Barcelona, 20% de l'estat espanyol i un 20% de Barcelona.
- Es compta amb un estudi que està disponible a la web [Superilla Barcelona / Documentació](#). Una conclusió d'aquest estudi és que si s'aconsegueix reduir un 15% el nombre de vehicles que circula per la ciutat, el nivell de congestió en hora punta de tots els carrers de la ciutat serà igual.
- El 75% dels vehicles que circulen per l'Eixample venen o de l'interior de Barcelona o de la primera corona metropolitana. És a dir, que podrien venir en bicicleta, sense haver de fer servir el vehicle.

Jordi Matas, per a complementar les respostes, comenta el següent:

- Per l'Eixample es calcula que passen uns 350 mil desplaçaments diaris. En aquest sentit, no s'està proposant eliminar els desplaçaments per l'Eixample, sinó reduir una part d'aquests desplaçaments. És a dir, el 75% dels desplaçaments s'han de continuar produint. Respecte al suggeriment de potenciar l'ús del vehicle elèctric, es comenta que els desplaçaments són indiferents si es fan en cotxe elèctric o de combustió.
- Al C/ València mentre hi havia 3 carrils de circulació, l'índex de mobilitat diària era d'un màxim de 30 mil vehicles, tenint en compte que per cada carril de circulació que creua l'Eixample poden passar aproximadament 10 mil vehicles diaris. Per tant, el C/ València ha passat de tenir un índex de mobilitat diària d'uns 30 mil a un màxim de 20 mil vehicles diaris. En definitiva, es tracta d'una qüestió de capacitat.
- Respecte a l'opinió que la contaminació dels vehicles augmenta en funció del temps que trigui a desplaçar-se d'un punt a altre, s'assenyala que no es compta amb aquesta informació. Les tarifes del transport públic estan bonificades per diners públics. Amb l'última reforma tarifària s'està prioritzant els diners en les persones que utilitzen el transport públic diàriament. Les persones visitants compten amb uns altres tipus de bitllets. En definitiva, no es pot finançar amb diners públics el transport de les persones visitants.
- Segons un estudi del RACC un 40% dels conductors que venen a la ciutat de Barcelona estan disposats a fer un canvi modal.
- Tenint en compte que és possible conèixer el lloc d'origen i el lloc de destí dels desplaçaments de les persones, se sap que hi ha persones que utilitzen el cotxe per a fer desplaçaments que es podrien fer en un altre mitjà de transport. En definitiva, l'ús del vehicle privat és una decisió, no una necessitat.

5. Presentació actuacions d'acompanyament

Daniel Alsina, explica les actuacions d'acompanyament que s'han posat en marxa, com reunions informatives, materials informatius i línies directes d'atenció ciutadana. Es presenta el cronograma d'acompanyament de la primera fase i finalment es recorda els canals per a rebre atenció personalitzada a través del correu electrònic (superillaBCNobres@bcn.cat), el canal de Telegram (t.me/ComercEixample) i la pàgina web (<http://www.superilla.barcelona>).

6. Segon torn obert de paraula i rèplica

Elisabet Prat, pregunta la data d'inici de les obres i si es podran aturar les obres durant Nadal i fins al gener.

Mercè Canut, pregunta què elements urbans es preveuen implementar a la plaça del C/ Consell de Cent amb C/ Girona, on actualment hi ha un aparcament de Bicing.

Carles Rodés, pregunta en relació amb la mobilitat dels patinets i les bicicletes als eixos verds.

Elisabet Prat, pregunta si durant el disseny dels eixos verds, s'ha considerat la ubicació original de les terrasses. S'han detectat incompatibilitats en les ubicacions i dimensions d'algunes terrasses, que es considera important revisar de manera detallada.

Marco Antonio García, comenta que es va fer una petició al districte de l'Eixample en relació amb una terrassa, la qual va ser denegada a causa de les obres.

Francisco Fernández, pregunta si s'ha estudiat on posar els contenidors i quina seria l'estratègia d'ubicació.

Xavier Llobet, assenyala que al C/ Pau Claris amb C/ Consell de Cent, es manca de visibilitat a causa de la ubicació dels contenidors. També, pregunta si només es comptarà amb 4 unitats de càrrega ràpida elèctrica: 2 per a vehicles i 2 per a motos.

Bruna Bolívar, en relació amb el servei de jardineria dels parterres, pregunta si es tindrà un manteniment més curós que el que hi ha actualment.

Daniel Alsina, per a donar resposta a les qüestions plantejades, comenta el següent:

- Les obres iniciaran el 17 d'agost i es faran de manera contínua, no es preveuen aturar durant Nadal. Tots els lots es desenvoluparan a l'hora.
- En relació amb el projecte de les places, es recorda que es compta amb plànols dels futurs eixos verds i places, així com els renders.
- En relació amb les motos, aquestes no aparcaran als eixos verds sinó als carrers de l'entorn.
- Als eixos verds, les bicicletes i els patinets poden anar-hi per l'espai on circulen els vehicles, en doble circulació i respectant la convivència amb els vehicles i els

vianants. Es puntualitza que es donarà preferència a la mobilitat dels vianants. No es comptarà amb carril bici, les bicicletes podran circular a una velocitat màxima de 10 km/h.

- Les terrasses que presenten incidències quant a la seva ubicació o dimensió seran estudiades.
- Els contenidors de rebuig i orgànic sempre estaran al costat de la dreta i la resta, al costat de l'esquerra, dins dels eixos verds. D'aquesta manera s'estalviarà les vegades que passa el camió. Així mateix, les ubicacions han estat estudiades de manera detallada perquè estiguin fora dels comerços i dels portals, i no obstrueixin la visibilitat.
- Es comptarà amb un pressupost major per a garantir el manteniment dels eixos verds.

Jordi Matas, per a complementar les respostes, comenta el següent:

- La trama d'eixos verds es van definir l'any 2019, tenint en compte les preexistències.

Lia Saez, per a complementar les respostes, comenta el següent:

- Les solituds de terrasses situades a la calcada, han estat denegades per motius evidents. Les altres, han estat estudiades en funció de cada cas. Un cop acabin les obres, si el restaurant considera que l'espai plantejat és suficient, es podrà fer una solitud que serà estudiada pel Districte.

Des de l'**Oficina de Promoció Econòmica de l'Eixample (OPEE)**, respecte a les ajudes al comerç en el marc de les obres, es comenta que dins de l'àmbit fiscal, els establiments rebran una excepció i una bonificació en funció de la suma de facturació.

Sense més intervencions per part dels assistents, es dona per acabada la sessió informativa d'avui, 20 de juliol de 2022.