

SESSIÓ: SUPERILLA OBERTA FORT PIENC

Dia: dimecres 27 d'octubre	Hora: 18.15 h	Lloc: Casal de Barri Transformadors (c/Hondures, 60)
-----------------------------------	----------------------	--

Assistència:

Total dones: 43	Total homes: 41
Nombre total de persones assistents: 84	

Escaleta i funcionament de la sessió:

En aquesta sessió l'objectiu va ser presentar el que s'ha estat treballant i el que s'ha consensuat amb el Grup Impulsor i quin és l'estat actual del Pla d'Acció. La sessió va tenir dos moments, una presentació plenària i grups de treball.

Un cop finalitzada la presentació, es va treballar en grups perquè els i les assistents pogueren comentar les seves propostes i dubtes en relació amb els continguts de la presentació plenària. Totes les aportacions es van recollir i seran treballades de cara a l'elaboració final del document de Pla d'Acció.

La presentació plenària es va retransmetre en directe i es pot trobar al següent enllaç:
<https://www.youtube.com/watch?v=Di8qMAw19E0>

La sessió va tenir la següent escaleta:

- **Benvinguda - Jordi Matas. Conseller Tècnic del Districte de l'Eixample.**
- **Presentació plenària del Pla D'Acció - Rosa López. Oficina Tècnica Superilles.**
- **Tallers.**
- **Comiat.**

La presentació de la sessió plenària es pot consultar en l'enllaç següent:
<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/fortpienc>

Dubtes plantejats a les taules:

Taula 1: reflexions i dubtes.

Es tancarà el tràfic només pels veïns?

Què passarà amb les places d'aparcament de mobilitat reduïda?

S'incrementaran les terrasses dels bars i, per tant, el soroll?

Resposta:

- No hi haurà restriccions pel que fa al trànsit, sí pel tema d'aparcar que no es podrà fer al carrer. La càrrega i descarrega també estarà permesa.
- Les places de mobilitat reduïda es traslladaran fora dels eixos verds, però el més pròxim possible.
- S'està fent el pla d'usos a on es defineix la densitat màxima de cert tipus d'activitat comercial, com ara els restaurants i bars, i per tant, la quantitat de terrasses i la distància que hi haurà entre elles. A més la tipologia dels carrers no permet que es facin terrasses a qualsevol lloc. Es respecten els bars que ja en tenen però la resta de terrasses s'ha de compartir amb zones d'estada i altres usos de l'espai públic, i per això la possibilitat de posar més terrasses disminueix.

S'està d'acord amb el model de la superilla, però es té el neguit de: amb quins mitjans es compta per implementar-ho i com s'implementarà, ja que això pot fer variar l'efectivitat del projecte. L'augment de zones verdes anirà acompanyat de més recursos i personal per parcs i jardins?

Hi ha condicions del barri específiques que s'ha de tenir en compte: el carrer de Ribes és l'accés per l'aparcament de l'auditori i el teatre nacional. Aquest pàrquing té un ritme concret de gran afluència en moments puntuals. S'ha tingut en compte?

Resposta:

- Manteniment: La possible manca de personal per fer el manteniment i l'augment d'inversió que cal, és un aspecte que s'està resolent en paral·lel, però que no trenca que l'objectiu del Programa Superilles sigui augmentar el verd de la ciutat i reduir la contaminació.
- Aparcament: es busca reduir l'ocupació d'espai per vehicles que estan parats durant molt de temps. La incidència de treure els aparcaments en aquests 4 carrers és mínim. Es calcula que aprox. Només el 5% dels cotxes aparquen en superfície actualment, la resta ho fan en subterrànies, per tant, la incidència no és alta. L'aparcament no se soluciona en superfície, hi ha suficients places en aparcaments subterrànies. Està comprovat que a més, buscar aparcament genera el trànsit d'agitació i és quelcom que es vol reduir també.
- Sobre el tema de l'aparcament de l'Auditori i el Teatre Nacional auditori: s'ha de parlar amb ells i fer gestió sobre quina és la manera en la qual pot funcionar millor. A Sant Antoni per exemple, es va gestionar amb el pàrquing del mercat i de les 300 places en van obrir 200 pel veïnat.
- Càrrega i descàrrega: En els carrers pacífics anomenats eixos verds es pot fer càrrega i descàrrega en un horari limitat que coincideix amb el de major demanda. S'està treballant per fer uns magatzems (centres logístics de barris) on es descarreguin certes mercaderies i després fer-ne la distribució amb altres modes de transport més sostenibles: bicicletes, a peu... és una opció de treball futura.

Reflexiona sobre els canvis en la gran via, s'ha modificat els carrils 2 pel transport públic i 3 per sortir de Barcelona. Els de transport públic mai van col·lapsats: es té en compte un augment de recursos en el transport públic en freqüència i usos? El manteniment de les superilles, com es farà? Com s'aconsegueix que no es col·lapsin els carrers immediats dels eixos verds?

En el Pla cerdà es contemplen els xamfrans com a espais a on poder fer càrrega i descarrega puntual, el ciutadà com a ús privat (descarregar mobles, persona gran...) pot fer-ne ús, es podrà fer?

Seguretat nocturna: les vies a on hi ha trànsit actuen com a dissuasius pels delictes i les vies més tranquil·les són més perilloses. S'ha tingut en compte?

Es mostra dubtosa amb el tema patinets i bicis, no tothom pot utilitzar aquests mètodes de transport.

Resposta:

- Evaporació del trànsit: està estudiat que quan pacifiques els carrers, els cotxes que se'n van als carrers dels costats són un percentatge reduït. Es produeixen canvis en la dinàmica, usos, horaris i freqüències del transport privat que fa que no es produeixin aquests col·lapses. Hi ha trànsit que desapareix, perquè també hi ha gent que deixa el cotxe i canvia al transport públic o va caminant o en bicicleta, sent aquestes opcions les que han millorat
- La xarxa ortogonal és fruit de voler organitzar el transport públic, la freqüència ha augmentat i s'està construint un tramvia per unir el maresme – baix Llobregat, les línies de metro 9 i 10, etc. La capacitat del transport públic actual supera en 10 vegades la capacitat de transport de persones actual dels vehicles privats que circulen (es podrien reduir per 10 els nombre de cotxes). En general la freqüència ha millorat.
- Càrrega i descàrrega: es podrà entrar al carrer per fer aquest ús, en un horari limitat i fent servir l'aplicació DUM que dona 30 minuts per fer l'operació.
- Seguretat: el que fa més segur un carrer és la gent, no el trànsit. Està comprovat que és l'activitat ciutadana el que torna més segurs els barris.
- Es comenta, com una opció i si es considera necessari en algun moment, de fer una reunió monogràfica sobre mobilitat per acabar de explicar les xifres i els estudis en relació amb aquests conceptes que són preguntats per diverses persones de la taula.

Exposa el neguit en relació amb la seguretat. Quan es va reformar l'estació del nord es va millorar en certs aspectes, però per ella, s'ha perdut en seguretat, té por. El tràfic és dens, hi ha molta gent de tot arreu (ja no hi ha gent del barri "de tota la vida"), grafitis, brutícia...

Les superilles suposaran un augment de l'IBI? Qui ho paga? A on són les infraestructures fora de Barcelona per aparcar i agafar transport públic? Quina ciutat agafen de model per fer-ho?

Resposta:

- Pontevedra i Vitòria són ciutats referents que poden servir d'exemple a Espanya.
- No puja l'IBI.
- S'estan construint 18.000 places de pàrquings en estacions de tren rodalies, 41.000 per 2030. S'aposa per un canvi de model cap al Transport públic i la mobilitat activa: caminar i anar en bici. Es torna a referir al monogràfic de mobilitat.

Reflexiona sobre el fet que els pàrquings en superfície encara que només sigui el 5% no tothom es pot permetre pagar un pàrquing subterrani, és car. Transport públic: la flota està renovada, però hi ha masses sotragades, millorar la inclusió de la mobilitat reduïda en els autobusos de Barcelona.

Bicis i patinets: no hi ha bona convivència, falta respecte, ha d'anar acompanyat d'educació.

Barcelona està bruta, falta neteja. Els representants municipals haurien d'actuar d'exemple del que prediquen.

Pregunta: Com funcionarà el tema de les ambulàncies i bombers en els eixos verds de les superilles?

Resposta:

- Els vehicles poden accedir perfectament, no hi ha restriccions en aquest sentit. Mantenim normativa de bombers per establir passos per arribar a totes les cases, ningú es queda incomunicat.
- Sobre els tema de manteniment, neteja i incivisme no ens podem pronunciar perquè no són objecte d'aquesta reunió ni el nostre equip te competències

Els equipaments que es fan en una zona haurien de tenir associat un transport públic adequat (en aquest cas l'auditori, teatre nacional, tanatoris...)

La xarxa ortogonal que se suposa que es canvien línies per garantir trajectes en línies més rectes però: V21 carrer València gira per carrer Padilla que no té carril bus contemplat i per la zona del mercat també hi ha complicacions. S'haurien de pacificar els carrers respectant el transport públic i no els autocars dels turistes (sagrada família).

Resposta:

- Sobre la millora del recorregut de l'autobús V21 es fa una proposta en el Pla d'Acció de Sagrada Família.

En espais pacificats normalment hi ha moltes capes, ritmes i diferents necessitats. El que està passant en altres superilles és que els patinets estan fent fora els col·lectius més vulnerables dels carrers. Comenta que està fent un estudi del tema. En els carrils bici els patinets fan fora als ciclistes (incrementant la bretxa de gènere, ja que hi ha més nombre d'homes en patinets que dones, i les dones van més en bici).

Si això passa en els carrils bici, en aquells espais a on estan menys delimitats els carrils encara s'incrementa més. Espai com les superilles que són de cura, d'inclusió: a la pràctica es generen dinàmiques que fan fora a infants, dones i col·lectius més vulnerables. Es té en compte aquest fet dels patinets? Es farà algun tipus de regulació en relació amb els usos dels patinets?

Resposta:

- Ja hi ha una regulació dels patinets a escala de ciutat. El incivisme es dona en molts aspectes de la vida ciutadana i no es pot controlar només des de l'urbanisme.

Com està prevista la circulació a l'estació del nord? Error en el plànol: al carrer Ali-Bei hi ha 2 sentits

Resposta:

- El projecte de l'estació no es toca. La ubicació de l'Estació d'autobusos i el seu funcionament és un projecte de ciutat que no es pot estudiar només des de una visió de barri i tampoc des del program Superilla Barcelona, perquè entren en lloc factors molt específics.

Es pot preveure sessions per comerciants per a què puguin assistir?

Resposta:

- Sí, es pot fer una reunió específica amb comerciants. Es pregunta sobre quina és la millor franja horària. S'estableix el migdia i amb possibilitat que sigui des de l'associació qui proporcioni un local per poder-la desenvolupar. Es gestiona el contacte per poder-ho parlar.

Quina és la planificació perquè es dugui a terme el projecte?

Resposta:

- No es pot establir un cronograma perquè canvia la legislatura i no es poden preveure dates. Evidentment no es farà tot de cop, per això va bé establir el full de ruta.

El doble sentit del carril bici del carrer Sicília és molt perillós.

Resposta:

- No es contempla en aquesta sessió.

Què passarà amb els aparcaments de les motos? És un projecte reversible?

Resposta:

- Les motos aniran fora dels eixos verds. L'aparcament de motos es preveu a mig termini baixar-ho a les calçades dels carrers que no siguin eixos verds i a llarg termini hauran d'aparcar en pàrquings subterranis com els cotxes

- Tots els projectes són reversibles, sempre es pot tornar a urbanitzar, per més que és busca la màxima estabilitat.

Taula 2: reflexions i dubtes.

Es té prevista la integració de l'auditori amb el teatre nacional? Anteriorment es va descartar un projecte del teatre nacional i ara està d'esquena a l'Auditori.

Resposta:

- No és un tema de competència del Programa Superilles, no obstant, ho recollim.
- Hi ha previst una tanca vegetal. L'auditori té diferències de cotes. Aquest tram del carrer Padilla, tot i no ser un eix verd de ciutat, es proposa com a eix verd de barri per disposar d'un espai exterior que pugui acollir activitats lúdiques de barri i relacionades amb els equipaments de l'Auditori i el TNC. El Jordi Matas va comentar que aquest tema està sobre la taula.

No entenc com els carrers que reben el flux de cotxes d'altres carrers. A l'INS entre Marina i Diputació, i els cotxes circulen molt de pressa. Com es farà per evitar el col·lapse?

Resposta:

- En el moment en què s'amplia l'oferta per a la circulació en vehicle privat es produeix el fenomen de la demanda induïda, al facilitar aquesta circulació. En experiències en altres països hi ha carrers a certes hores congestionats, tradicionalment, la solució per a la millora de la fluïdesa del trànsit en zones urbanes ha estat la d'ampliar carrils de circulació, amb la idea preconcebuda que el trànsit es comporta com un fluid líquid. No obstant, el trànsit es comporta com un fluid gasós que tendeix a ocupar tot l'espai disponible, de manera que al cap de poc temps d'ampliar carrils, el trànsit global augmenta i es manté la congestió. Si en comptes d'ampliar carrils fem l'exercici contrari i els reduïm de manera progressiva, donant alternatives de mobilitat al vehicle privat, hi ha una bona part del trànsit que s'evapora. D'aquesta manera, els vehicles que deixen de circular pels carrers pacificats poden circular pel mateix carrer a una altra hora amb menor congestió, desviar-se per una ruta paral·lela o canviar de mode de transport. Està demostrat que si s'ofereixen les alternatives de mobilitat adients, la quantitat de vehicles que es trasllada a vies paral·leles és molt inferior al trànsit eliminat de les vies pacificades, i amb el pas del temps el trànsit global (vies pacificades + paral·leles) es redueix en el conjunt de l'àmbit. Tenim un exemple d'aquest fenomen a Sant Antoni (carrers Borrell, Viladomat i Villarroel), on entre 2017 i 2021 el trànsit s'ha reduït a tots els carrers. Si redueixes carrils progressivament, el trànsit s'evapora. Es pot passar per altres carrers, i es poden utilitzar alternatives en transport públic, per això es preveu no arribar al col·lapse.

L'àrea verda s'ha reduït sense que s'hagin pacificat els carrers.

Resposta:

- Comptant el nombre de places, el 95% dels cotxes actualment aparquen sota terra. L'afectació sobre l'aparcament per part dels eixos verds de superilles és molt minça tenint en compte que actualment ja només el 5% de les places per aparcar cotxes es troben en superfície. Les places de mobilitat reduïda, no es treuen ni es redueixen. Poden canviar de lloc amb acord de la persona que la té.

El carril bici del C. Sardenya s'hauria de traslladar per Ausiàs March.

Resposta:

- Actualment el carrer de Ribes és un dels eixos de mobilitat ciclista de connexió entre Glòries i Ciutat Vella. Cal oferir alternatives de mobilitat per a les bicicletes "ràpides", les que fan servir la bicicleta per a mobilitat quotidiana, en forma de carrils bici segregats a les vies bàsiques i locals. Si un carrer està pacificat la bicicleta,

pot circular a velocitat de vianant, però al carrer paral·lel ha d'haver-hi carril bici i poden circular més de pressa.

Rèplica

Però al C. Ribes no té paral·lel, i el carril bici del carrer Ausiàs Marc i el carrer Ali Bei són en la mateixa direcció.

Resposta:

- La proposta de Superilles és ampliar la xarxa de carrils bici a les vies bàsiques i locals (per exemple, Alí Bei) i així evitar que les bicicletes "ràpides" circulin pel carrer de Ribes. El traçat diagonal del carrer de Ribes fa que les alternatives siguin diferents segons el tram, es treballarà buscar alternatives especialment per als trams amb més conflictivitat.

Les bicicletes continuen anant per les voreres per Gran Via i no pel Carril bici, no hauria d'haver-hi semàfors en àmbar. D'altra banda, els gossos tenen més espai que no pas les criatures.

Resposta:

- S'han de prioritzar els vianants i si un carril bici té perill a la porta d'una escola, s'estudiarà. S'han de situar on no hi hagi trànsit de persones.

Primer de tot, felicitar la idea de superilla perquè és un concepte innovador i posa Barcelona on toca. També mostra preocupació pels comerciants. Podran circular camions de tonatge? Vam triar posar el comerç on és ara perquè era possible. Ara què passarà? I en altres llocs on s'han posat les superilles, que pensen els comerciants? Podré comprar o reservar llocs per a què aparquin els meus clients?

Resposta:

- La facturació del comerç augmenta, així que els comerciants solen estar contents. També depèn del tipus de comerç. Tothom pot entrar a l'eix verd, en cas de vehicles pesants s'estudiarà cas a cas per garantir l'accessibilitat a cada punt de tots els vehicles que ho necessitin. Això sí, a 10 km/h. Hi haurà un espai de càrrega i descàrrega habilitat per franges horàries (de 9:30h a 16:00h s'ha fet a molts llocs). Per tant, si es podrà arribar en furgoneta i també expedir material.

El Carril bici de davant l'escola Bressol el Tren a la Plaça Fort Pienc, té molt perill. I a banda, no entenc que vol dir mitges places. Les terrasses continuaran estant? Les precovid o les postcovid?

Resposta:

- El carril bici s'estudiarà. Les mitges places s'exposa com quedaran. I les terrasses depenen del pla d'usos que està pendent d'aprovació.

Parla de la convivència, la delinqüència, de les faltes dels patinets i destaca que no hi ha suficient Guàrdia Urbana.

Resposta:

- S'exposa que no es poden donar resposta a aquestes qüestions en aquest taller donat que des de superilla no tenen competències en aquesta matèria.

El mobiliari urbà que existeix ara mateix no facilita la socialització amb cadires individuals.

Resposta:

- El que s'està plantejant no és individual sinó que se cerca trobar espais col·lectius.

Es té previst l'estudi i reducció de la contaminació acústica?

Resposta:

- Està previst al Pla de Soroll. Jordi Matas assenyalava que hi haurà una reducció horària en terrasses a Enric Granados.

Es té la certesa que es durà terme les illes després de les eleccions, hi hagi qui hi hagi?

Resposta:

- El programa superilla té horitzó 2030. Consell de Cent ja ha començat fins a Pg. de St. Joan. La lògica seria seguir per aquells que ja han començat.

Taula 3: reflexions i dubtes.

Estació d'Autobusos del Nord: actualment tots els autobusos passen pel carrer Roger de Flor, el que està produint malestar entre els veïns i veïnes que viuen a aquest carrer, ja que ha augmentat el trànsit de cotxes, la contaminació i el soroll. (hi ha diverses intervencions a escala individual i de l'Associació de Veïns de Fort Pienc pel que fa a l'Estació d'Autobusos. Aquí es recullen totes les intervencions de manera conjunta),

Resposta:

- Amb el projecte de la superilla a la zona de Fort Pienc s'està treballant que els eixos Verds que estan afectats per la localització de l'Estació d'Autobusos no es vegin interromputs per la mateixa estació i que aquesta es converteixi en un tap.
- Tanmateix, l'Ajuntament no pot prendre cap decisió de manera unilateral pel que fa a aquest tema perquè no en té totes les competències. Es traslladarà el malestar expressat a la sessió a la taula que correspongui.

A Gràcia fa anys que hi ha la Superilla i, tot i que ha quedat molt bonica, el trànsit es concentra a determinats carrers a conseqüència del model de superilla dissenyat.

Resposta:

- L'experiència de la superilla de Sant Antoni ha permès fer una anàlisi de la modificació del trànsit en el temps. Inicialment pel carrer Borrell baixaven 8.000 cotxes i al de Viladomat ho feien 10.000. Després de construir la superilla, pel carrer Borrell en passen 2.000, i per Viladomat, si bé inicialment van passar a ser 12.000, actualment circulen 9.000. Per tant, el nombre de cotxes que circulen per aquests carrers ha disminuït. Què ha passat amb aquests vehicles? La teoria de l'evaporació del trànsit es basa en que aquest es comporta com un gas, que ocupa tot l'espai disponible i per tant per reduir el trànsit cal reduir la capacitat de circulació dels carrers. Això provoca que més gent deixi el cotxe i agafi el transport públic o vagi caminant.

Hi ha preocupació pels interiors d'illes, ja que el veïnat considera que són una font de delinqüència i brutícia i no hi ha cap control per part de l'Ajuntament. Es proposa que es converteixin en espais verds.

Resposta:

- Hi ha un programa paral·lel de l'Ajuntament que s'està tractant i que està coordinat amb el Programa Superilla Barcelona. Pel disseny de l'Eixample, el repte més gran del Projecte de les Superilles és guanyar espai pel vianant.

L'Associació de veïns del Fort Pienc demana actuació global davant el possible increment de trànsit de cotxes al C/ Consell de Cent.

Resposta:

- al projecte s'està valorant tota l'afluència de trànsit dels carrers de l'Eixample. Barcelona té més carrers verticals que horitzontals, i els horitzontals estan més ocupats perquè hi ha més cotxes que travessin la ciutat

de costat a costat que de mar a muntanya. Amb el Projecte de les Superilles es pretén que amb l'eix horitzontal de Consell de Cent s'uneixin els parcs de Joan Miró i la Plaça de les Glòries amb un recorregut de prioritats pels vianants.

Una veïna del C/ Roger de Flor diu que ja es nota l'increment d'afluència de cotxes i, ara ha incrementat els decibels pel soroll que genera la circulació d'aquests vehicles.

Resposta:

- el Pla de Mobilitat Urbana defineix el C/ Roger de Flor com un carrer bàsic de mobilitat a la ciutat i això no es pot canviar. El Pla de la Superilla pretén modificar-ne l'estructura per fer-lo més amable al veïnat. Una possible proposta seria reduir el nombre de carrils de circulació de vehicles a dos i millorar les trobades amb els futurs espais verds. Això disminuiria l'afluència de cotxes que circulen per aquest carrer, ara que disminuiria el soroll que generen.

El C/ d'Alí Bei es va canviar de sentit per ajudar a reduir l'afluència del C/ d'Ausiàs March, però ha incrementat el soroll. Es pot regular l'entrada i sortida dels autocars que van i venen de l'Estació del Nord?

Resposta:

- Es traslladarà el malestar expressat a la sessió a la taula de Ciutat que correspongui. I s'estudiarà de manera conjunta si hi ha una manera òptima de què circulin.

El Projecte de la Superilla és una decisió política i es continuarà fent sigui quin sigui el partit polític que està al davant de l'Ajuntament?

Resposta:

- El projecte té el suport del partit polític que hi ha actualment al govern, a més el Programa Superilla Barcelona té dues mesures de govern que han estat aprovades per la majoria dels partits polítics.

Quin impacte tindrà en les motos? Es farà alguna cosa amb les motos que aparquen a la vorera? Actualment, hi ha motos aparcades a la vorera que ni tan sols permeten arribar als contenidors.

Resposta:

- S'han comptabilitzat les motos que hi ha a l'Eixample i la voluntat és anar-les baixant a la calçada perquè no pot ser que s'intenti guanyar espai públic pel vianant i l'estiguin ocupant les motos. Per aquest motiu, al Pla d'Acció es contempla que les motos tinguin el seu espai a la calçada i alliberin l'espai pel vianant.
- Pel que fa a les motos aparcades a la vorera i que no permeten arribar als contenidors, s'han de sancionar.

A l'Eixample hi ha problemes per aparcar els cotxes que tenen els i les veïnes (en concret es parla del C/ Casp amb Passeig Sant Joan). Què es farà al respecte? Una veïna proposa canviar els horaris en els quals es pot aparcar per donar preferència al veïnat.

Resposta:

- S'ha comptabilitzat quina és la quantitat de pàrquing al Districte i només un 5% dels cotxes de l'àmbit d'estudi aparquen al carrer, i la resta ho fan a pàrquing subterrani. S'ha comprovat també, que hi ha superàvit d'aparcament soterrani, o sigui que hi han més que suficients places d'aparcament soterrani per servir a la demanda de vehicles censats al barri. Tanmateix, es revisarà la proposta feta per la veïna.

El Passeig Sant Joan s'ha arreglat, però els autobusos continuen passant amb molt de desordre. Què es farà amb això?

Resposta:

- És un carrer local on han de seguir passant autobusos amb el seu carril de prioritat, per tant mai podrà ser plataforma única. Malgrat això i degut a la seva secció de 40m aquest carrer pot gaudir d'unes voreres o d'una rambla molt considerable per l'ús del vianant

Com afectaran les obres de Via Laietana al barri?

Resposta:

- Ara no es pot calcular perquè encara s'estan fent les obres. Un cop estigui acabat s'analitzarà com ha afectat la mobilitat a C/ Roger de Flor i Passeig Sant Joan. El C/ Roger de Flor és considerat una via bàsica per la mobilitat de la ciutat i té un trànsit d'entre cinc i quinze mil cotxes al dia. Un carrer de dos carrils pot absorbir fins a vint mil cotxes al dia, de manera que no hi hauria d'haver problemes. Tanmateix, per reduir els decibels es poden aplicar mesures com la millora del paviment o posar determinat tipus de vegetació que ajuda a mitigar el soroll.

Com es regularan les terrasses? Hi ha preocupació perquè es construeixi un espai verd pels vianants i s'acabi convertint en un C/ Enric Granados.

Resposta:

- el Pla d'acció i els futurs projectes d'urbanització també tenen aquesta preocupació, per això les terrasses tenen el seu espai destinat i no és aleatori, garantint que l'espai públic sigui pel vianant i no acabi tenint altres usos.

Com es regularà la circulació de les bicicletes? Actualment, és un perill perquè molts ciclistes són incívics i preocupa que vianants i bicicletes hagin de compartir espai.

Resposta:

- Als eixos verds el vianant tindrà prioritat i cap vehicle podrà circular a més de 10 km/h, però no es prohibirà l'accés a aquests.
- Hi hauran carrils bici per el ciclistes que volen anar ràpid situats en els carrers de la xarxa bàsica i carrers ciclables en convivència per els que vulguin anar de passeig o amb nens. L'incivisme és un aspecte a combatre sempre.

Quin serà l'impacte sobre els comerços?

Resposta:

- L'experiència de la Superilla del Poblenou ha demostrat que la pacificació dels carrers ha incrementat en un 30% el nombre de locals oberts.

Es van respondre 37 dubtes plantejats per la ciutadania.

Acta elaborada per: monoDestudio (Jordi Quiñero Oltra).