

SESSIÓ: SUPERILLA OBERTA FORT PIENC

Dia: 8 de novembre 2022	Hora: 18:00 – 20:00	Lloc: Espai 30 – Ateneu Sagrerenc (Carrer d'Hondures, 30).
--------------------------------	----------------------------	---

Assistència:

Total dones: 32	Total homes: 42
Nombre total de persones assistents: 74	

Escaleta i funcionament de la sessió:

Objectiu de la sessió:

En aquesta sessió es presenta el que s'ha estat treballant i el que s'ha consensuat juntament amb el Grup Impulsor i quin és l'estat actual del Pla d'Acció.

Un cop finalitzada la presentació, es van realitzar grups de treball, perquè els i les assistents puguin comentar les seves propostes i dubtes en relació amb els continguts de la presentació plenària. Les aportacions van ser recollides i treballades de cara a l'elaboració final del document de Pla d'Acció.

Ordre del dia:

- 18.00– 18.15 Recepció de participants
- 18.15- 18.20 Benvinguda
- 18.20 – 19.00 Presentació plenària
- 19.00-19.10 Inici tallers (tres taules)
- 19.10- 19.55 Tallers
- 19.55-20.00 Comiat

Dubtes plantejats a les taules:

Al treball a les taules es van plantejar preguntes sobre els temes següents:

GENTRIFICACIÓ, QUALITAT DE VIDA I ACCÉS A L'HABITATGE.

Es planteja quina serà la repercussió per a les persones que viuen actualment al territori, la seva qualitat de vida, manteniment del barri, preus de l'habitatge...

Resposta:

Principalment, la Superilla dona més espai per les persones en l'espai públic, ja que es pretén minimitzar la presència dels vehicles de motor de l'espai públic. Com més àmbits es desenvolupin en el programa superilles, menys es focalitzaran les millores de l'espai públic i, per tant, més diversitat hi haurà i els preus no augmentaran tant. És important fer polítiques socials perquè no succeeixin aquests casos de gentrificació en els barris. Tot i això, és important que l'espai públic millori i no es degradi.

També s'apunta que s'han tingut en compte previsions de la necessitat dels nous edificis al del barri i que és important tenir en compte que el barri d'aquí a 10 anys serà d'una altra manera i hem de pensar que arribaran nous residents i que l'estació de La Sagrera i el parc transformaran el barri. És important ordenar l'espai públic de la zona perquè així es pugui consolidar com un espai pel ciutadà i no com un espai ocupat pel cotxe, com passa actualment i podria continuar passant. És important que tots tinguem el dret de gaudir de l'espai públic.

APARCAMENT.

Es pregunta per com afectarà el veïnat la necessitat de tenir aparcaments privats si es lleven disminueix l'aparcament del carrer.

Resposta:

Tenim present que l'aparcament és un tema important de tot aquest àmbit. Actualment, hi ha molts vehicles que estan ocupant l'espai públic en els barris. S'ha fet un estudi, un balanç de l'aparcament tant a la calçada com al subsol, la majoria de vehicles s'estacionen al subsol, només un 15% dels cotxes aparquen a la calçada. És evident que aparcar a la calçada és més econòmic que aparcar a un garatge. Amb aquest estudi nosaltres hem pogut veure que l'impacte és mínim a l'hora de reduir places d'aparcament, ja que el 85% dels cotxes aparquen al subsol. Globalment, hi haurà suficients places d'aparcament, comptant les que estan en superfície i les que estan en aparcaments i garatges soterranis segons l'estudi realitzat, a part també es té previst que en l'estació ferroviària de La Sagrera es construeixi un aparcament d'aproximadament 1.200 places, que s'ha de veure si podrà ser també d'ús dels veïns i veïnes del barri. Per elaborar la proposta del Pla d'Actuació s'han comptat el nombre de places d'aparcament disponibles, tenint en compte les places que hi ha sobre la calçada, les de mobilitat reduïda, les que hi ha en subterrani, etc. Paral·lelament, es mesura segons el cens el nombre de vehicles que hi ha al barri. Ara mateix hi ha un excedent aproximadament de 1150 places i les actuacions del projecte afectarà unes 1000 places. Tot i que encara hi haurà superàvit, s'entén que guanyar espai pels vianants serà a canvi que més cotxes hauran d'aparcar en subterrànies.

Es comenten també qüestions sobre els aparcaments de motos.

Resposta :

Al model superilla les motos no poden estar ocupant la vorera de l'espai públic, la tendència de l'ajuntament és intentar que les motos estiguin aparcades a la calçada independentment de l'amplada dels carrers. Ho estem comptabilitzant. De totes maneres el nombre de places d'aparcament per motos actualment disponibles no es modificarà, simplement es reubicaran. Únicament es veuran reduïdes les places d'aparcament de cotxes.

Existeix certa preocupació que el procés no sigui massa llarg i que es compti l'impacte que pot tenir l'estació de La Sagrera i la capacitat del seu aparcament respecte a les places que surten dels carrers, i per això es demana concreció de quin seria el següent pas.

Resposta:

Respecte d'aquest tema, el següent pas seria fer el projecte executiu, per això les actuacions proposades estan endreçades per prioritats. I si, s'han estudiat el nombre de places de pàrquing existents, i hi ha superàvit, si comptem les que estan en garatges i pàrquings soterranis, per aquest motiu es veu viable pacificar els carrers proposats.

CALENDARI DEL PROJECTE I COSTOS.

Hi ha molt interès per conèixer la previsió respecte a la posada en marxa del projecte.

Resposta:

Encara no hi ha una previsió temporal marcada, la temporalització encara no està feta. Es pot dir que en aquesta legislatura no es farà, però és important poder tenir tancat aquest document de Pla d'Acció i així poder anar per davant d'altres àmbits i poder fer els projectes i les obres el més ràpid possible. Un cop feta aquesta sessió oberta s'haurà de presentar el document al Consell de Barri i valorar la necessitat de fer alguna sessió específica. De manera més concreta es pot dir que el Pla d'Acció és un full de ruta perquè, qui hi hagi al Govern, el Programa Superilles pugui tirar endavant, ja que estarà recolzat pel veïnat. A la redacció del Pla d'Acció, el grup impulsor conformat pels veïns i veïnes del barri ha establert unes actuacions prioritàries, i aquestes són les que es realitzaran primer. A mesura que es vagi tenint més pressupost es duran a terme les altres.

A la planificació del procés es planteja un conflicte amb la situació actual del carrer Biscaia i es pregunta la raó per la qual és, cronològicament, l'última actuació prevista.

Resposta:

S'ha posat al final perquè té conflictes amb el planejament. Caldrà assenyalar en el document, que si la seva gestió es resol, la seva programació hauria de passar als primers llocs de prioritats.

Es planteja també el cost de l'actuació i com encaixarà amb la remodelació de la Meridiana i l'estació.

Resposta:

En aquest sentit, s'informa que el pressupost és orientatiu i que s'espera que les obres de la Meridiana ja estiguin finalitzades. S'informa de la realització d'una sessió sobre la Meridiana l'endemà.

TRÀNSIT.

S'exposa un neguit sobre la possibilitat que augmenti el tràfic per la nova estació de La Sagrera.

Resposta:

El projecte superilles no té un estudi de mobilitat sobre la nova estació, donat que és una qüestió que es tracta des del projecte de l'estació i és aquest projecte el que ha de definir l'impacte que tindrà al tràfic i la mobilitat. De totes maneres, donada l'experiència del projecte superilles, es pot dir que es fa present la teoria de l'evaporació, si tu dones més carrils als cotxes la gent fa més ús dels vehicles perquè és més còmode, però si pacifiques els carrers la gent canvia els seus hàbits de mobilitat, canviant-los a una mobilitat més sostenible.

Es comenta la possibilitat que el carrer Biscaia pugui patir un col·lapse de tràfic per un comerç no de barri que existeix en la zona.

Resposta:

Sembla que aquesta possibilitat no es veu com a molt probable donat que els vehicles només s'aturen 2 minuts i a banda, hi haurà un control passiu perquè de seguida molestaran, i no podran estar en doble fila. La càrrega i descàrrega professional té 30 minuts (entre les 9,30 i les 16h) i ha de fer servir una APP DUM (com actualment).

ESPAI GOSSOS.

Es pregunta per l'existència al projecte d'espais per a gossos donat que generen certs conflictes a alguns espais públics.

Resposta:

Serà als processos participatius on es decidirà com articular els espais, tenint en compte les necessitats dels veïns i veïnes del barri. S'exposa que el guany d'espai públic no només és una oportunitat per les persones, també ho és pels animals, per tant, el projecte podrà oferir més espai pels animals.

MOBILITAT I GIRS.

Es planteja la proposta de definir un horari en el qual els cotxes no hagin de fer els girs obligatoris i puguin travessar els eixos i les places.

Resposta:

Els cotxes es poden moure per la superilla sense restricció, sempre que vagin a baixa velocitat i que, als espais de plaça sempre s'ha de fer el gir obligatori, sent impossible travessar-les. Això és així per aconseguir aquests nous espais per l'esbarjo i per reduir la velocitat i el trànsit de pas.

Un altre tema plantejat és el relacionat amb mobilitat de persones amb diversitat funcional i saber si s'han tingut en compte les seves necessitats.

Resposta:

Els carrers de plataforma única estan fets per no tenir barreres arquitectòniques, i pel col·lectiu de persones invidents s'han posat botonades per emmarcar el pas dels vehicles i que les persones amb dificultats visuals tinguin una referència en l'espai. Tot i això, el carrer queda totalment pla, cosa que facilita l'accessibilitat universal. Què hi hagi bancs i llocs d'estada fa que la gent vagi més al carrer. Es pensa afavorir que hi hagi vida social al carrer per a tots els col·lectius.

L'adaptació del model superilla a carrers que no responen amb la trama de l'eixample és un altre neguit que es planteja a la sessió, concretament s'exposa que no tots els carrers són Consell de Cent i que s'hauria d'adaptar el model als carrers, donat que cada espai és diferent.

Resposta:

Entenent aquesta diferenciació es planteja que ja fa un any que s'està estudiant la mobilitat del barri. L'ajuntament té un model de referència i no es fa el mateix a cada zona, però si seguim el mateix model perquè tenim la mateixa pretensió. La baixa intensitat de trànsit, aquí, facilita que el barri es pugui pacificar. L'espai públic millorat és més fàcil aquí perquè la circulació és interna i veïnal. És un punt a favor que actualment hi hagi poc trànsit intern. Respecte al projecte de l'Estació de la Sagrera, del Nus de la Trinitat a l'estació es farà una ronda sota terra d'accés directe que no afectarà el barri i el carrer perimetral pel que fa al barri s'està dissenyant amb criteris de sostenibilitat: amb carril bici, carril bus, bones voreres...

Es pregunta també per on es connectarà el Pont del Treball a què respon que el pont tornarà al seu espai original.

Resposta:

A més del pont, hi haurà més carrers que connectaran l'àrea fins a arribar al centre comercial de La Maquinista, en un sentit longitudinal i transversalment amb Sant Martí de Provençals i La Verneda a través del parc longitudinal sobre les vies del tren.

Per finalitzar es planteja com afectaran els vianants els carrils bici planificats.

Resposta:

Encara que és cert que sovint hi ha situacions d'incivisme per part dels ciclistes, el projecte promou que a les vies bàsiques i en algunes de les vies locals hi hagi carrils bici segregats per tal que puguin circular amb seguretat i rapidesa i perquè la xarxa de carrils bici sigui tan àmplia que no hagin de circular pels carrers pacificats, si no van lents, de passeig o amb família i amb bona convivència amb la resta de vianants.

PLACES DE MOBILITAT REDUÏDA.

Sobre aquestes places s'informa que les places PMR, són les primeres que es recol·loquen el més a prop possible d'on són actualment, en els carrers que no es pacifiquin. Aquest és un dels motius pels quals no tots els carrers passaran a ser pacificats. Quan es pensa el projecte primer es pensa en aquestes places d'aparcament.

TERRASSES.

Sobre aquest tema l'objectiu és que això no es converteixi en un Enric Granados, per això seria adient fer una regulació (un Pla d'Usos com s'ha fet a l'Eixample) que no permeti augmentar el nombre de locals de certs tipus d'activitat que tenen impacte a la via pública com els bars i restaurants amb les taules/terrasses que estan permeses. També el mateix disseny de carrer el que farà és controlar les ubicacions de les terrasses. És un error que guanyem l'espai públic per les persones i després aquest espai estigui ocupat per terrasses.

MANTENIMENT.

Es planteja que hi ha places antiquades i en mal estat: plaça General Moragues i Jardins Pepa Colomer.

Resposta:

Al ser un pla de nova planificació, no incorpora fer canvis o manteniment de les places anteriors, la qual cosa és competència d'una altra via de l'àrea municipal: districte o parcs i jardins.

Es fa el mateix comentari sobre la Plaça de Maria Soteras.

Resposta:

Els tècnics de l'OTSB no poden garantir el manteniment, no és la seva competència. Cada vegada hi ha més demanda ciutadana per tenir espais verds i el servei de manteniment de la ciutat s'ha d'ajustar a l'increment de la demanda. D'altra banda, la plaça queda fora del Pla de la Meridiana i del Projecte de la Superilla, tanmateix, es pot estudiar que l'espai sigui inclòs en algun dels dos projectes.

COMERÇ.

Es pregunta sobre l'afectació del sector comercial, la càrrega i descàrrega, pas de camions...

Resposta:

De les reunions amb comerciants s'han generat dos estudis específics que estan penjats a la web. Principalment, els consumidors que hi ha són del barri. La càrrega i descàrrega podrà ser de 9.30h a 16h quan no hi ha nens al carrer. A la tarda només a les cantonades dels carrers no pacificats. El conjunt queda amb més places de càrrega i descàrrega de les que hi ha ara. Es continuarà gestionant la càrrega i descàrrega amb una APP.

RECOLLIDA DE RESIDUS.

Sobre aquest tema s'informa de que el sistema de contenidors es mantindrà igual que ara, com a molt es farà una reubicació en determinats espais.

DUBTES SOBRE ESPAIS CONCRETES.

Del carrer Palència es pregunta quina serà la seva condició.

Resposta:

Serà un tram necessari per a la sortida dels cotxes que vinguin del pàrquing de l'estació de La Sagrera. Degut això, el carrer Palència no es podrà pacificar del tot. S'ha d'estudiar si seran necessaris un o dos carrils, però sí que sabem que no podrà fer-se plataforma única en aquest tram del carrer Palència.

Als carrers Costa rica, Elx i Industria es planteja la plaça més gran, però actualment és un espai insegur pel vianant, per la presència de cotxes i es vol saber quina és la idea de la plaça i si es podrà participar en ella.

Resposta:

Es respon que els criteris de la definició dels carrers que són eixos verds són que hi ha d'haver plataforma única i sense asfalt, és important que el cotxe senti que està ocupant un espai que no li pertoca, ja que aquell espai és per les persones. La vegetació, l'espai verd, etc. es decidirà més endavant en un procés participatiu. El que sabem segur és que no hi haurà cotxes aparcats. És important saber que aquestes places de plataforma única són d'aproximadament un mínim de 2.000 m² i aquests metres passen a ser per les persones.

Del carrer Josep Estivill es fan diferents preguntes: entre Espronceda i Hondures, hi ha uns arbres molt alts que tapen la il·luminació dels fanals, es vol saber si es solucionarà. També hi ha els tallers de TMB, i es vol saber com està previst que circulin els camions de TMB en aquest tram.

Resposta:

Es respon que l'arbrat és competència de parcs i jardins, de totes maneres quan es faci el projecte d'aquest àmbit vosaltres podreu expressar la vostra situació en relació amb la falta d'il·luminació en aquest tram. Respecte a l'entrada del taller de TMB, quan es digui a terme el projecte es tindrà en compte les entrades i sortides de TMB, sigui com sigui se'ls obligarà a fer la mateixa circulació que a tots els altres vehicles. El Carrer Josep Estivill serà un carrer de vianants de prioritat de vianants de 20m d'amplada. Tots els carrers de plataforma única són transitables per vehicles, el que canvia és la prioritat, la velocitat i la continuïtat.

D'aquest carrer (Josep Estivill) es pregunta si es modificarà, tenint en compte que s'acaba d'obrir.

Resposta:

Aquest carrer es podria haver dissenyat com a carrer totalment obert, però s'ha fet tard i l'obra ja estava començada per ADIF (entra dins l'àmbit d'afectacions del projecte de l'estació de Sagrera). Atès que s'ha obert molt recentment no es farà cap modificació a curt termini.

Del carrer Espronceda es pregunta, en primer lloc, si romandrà com ara.

Resposta:

Donat que actualment passa el bus i ,per tant, no es pot pensar a pacificar, no es reurbanitzarà com a eix verd, però la seva secció pot millorar amb mesures del tipus d'ampliació de voreres o alguna cosa per l'estil.

Es planteja com afectarà el projecte el tram entre el C/ Espronceda i C/ Josep Estivill i s'exposa com a queixa què al carrer no hi ha semàfors i els cotxes circulen a molta velocitat.

Resposta:

S'informa que la jerarquia viària divideix els carrers d'una ciutat en tres tipus de xarxes: la xarxa de carrers bàsics, la xarxa de carrers locals i la xarxa de carrers veïnals. La xarxa bàsica connecta la ciutat i és indispensable per la mobilitat, la xarxa local té un interès local perquè connecta els barris de la ciutat, i la xarxa veïnal és la que fan servir majoritàriament els mateixos veïns del barri. El carrer Espronceda no canviarà perquè és considerada com a carrer de la xarxa local. D'acord amb el pla de les superilles, els carrers de la xarxa local es veuran reduïts a dos carrils de circulació (1 per a vehicles i l'altre per a bus), però el c/ Espronceda ja té únicament dos carrils, motiu pel qual no canviarà. Es tindrà en compte que no hi ha semàfors i que això provoca que els cotxes circulin molt de pressa per tal de posar-hi solució.

També es diu que al C/ Espronceda es farà un poliesportiu i això farà que disminueixin les places d'aparcament disponibles. Es podrien fer aparcaments subterranis públics?

Resposta:

Contràriament a la realitat, existeix la percepció que molta gent es mou d'unes zones a altres de Barcelona en cotxe, però estadísticament només ho fa el 69% en els desplaçaments interns, per tant, no hauria de tenir un impacte tan gran. La política és fer aparcament soterranis públics només a on hi hagi un gran dèficit de places per a residents. Tanmateix, es traspasarà la proposta.

Per acabar es pregunta si el carrer Felip II es remodelarà.

Resposta:

Remodelar Felip II implicaria actuar de manera integral a tot el carrer i seria un altre procés en si mateix. Nosaltres el que fem és fer suggeriments per millorar les seccions d'aquests carrers, però no està directament a les nostres competències, són projectes de nivell ciutat i el Pla d'acció se centra en la mobilitat del barri.

Es van respondre 41 dubtes plantejats per la ciutadania.

Acta elaborada per: monoDestudio (Jordi Quiñonero Oltra).