

SESSIÓ: SUPERILLA OBERTA FORT PIENC

Dia: 28 de novembre 2022	Hora: 18.00 h	Lloc: Ateneu el Poblet (Carrer Nàpols, 268)
---------------------------------	----------------------	--

Assistència:

Total dones: 34	Total homes: 36
Nombre total de persones assistents: 70	

Escaleta i funcionament de la sessió:

Objectiu de la sessió:

En aquesta sessió presentarem 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, ens dividirem en 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 seran 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

La presentació plenària es va retransmetre en directe i es pot trobar al següent enllaç:

<https://www.youtube.com/watch?v=pSvE9DwpOol>

La presentació de la sessió plenària es pot consultar en l'enllaç següent:

https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20221114_Presentacio_SessioOberta_PlaAccio_SagradaFamilia_CampdenGrassot.pdf

Dubtes plantejats a les taules:

MOBILITAT

Pregunta: Amb la proposta que es fa, el bus turístic tira enrere i girarà i pujarà pel c/ Roger de Flor. Per què?

Resposta: La ruta encara no està 100% decidida. Encara s'ha de parlar amb els operadors del bus turístic per veure quines opcions hi ha. Alguns recorreguts s'adequaran als monuments existents, però passant per carrers que no siguin eixos verds.

Pregunta: Per on passarà el bus 47?

Resposta: Queda pendent de resoldre, perquè el projecte encara està en fase inicial. Però l'alternativa seria per Travessera de Gràcia per a poder convertir Anton M^o Claret en un eix verd.

Pregunta: Al c/ Maragall fins al c/ Còrsega han posat un carril bici. Està relacionat amb el projecte de la Superilla?

Resposta: Sí, el disseny actual dels carrils bici de la ciutat s'estan fent tenint en compte el Programa Superilla.

Pregunta: Què passa amb el carril bici del c/Sicília?

Resposta: Pels eixos verds, les bicis poden circular lentes 10km/h, són les bicis tortuga (tipus passeig), i pels carrers bàsics i locals les bicis poden anar més ràpides 30km/h perquè van per carrils exclusius per elles, són les bicis llebre (per la gent que ha d'arribar del punt A al punt B com més aviat millor), d'aquesta manera s'invita als ciclistes a anar per carrils adequats. El c. Sicília passa a ser un carrer per bicis lentes.

Pregunta: Què passarà amb les places de pàrquing? S'ha dit que hi ha superàvit, però costa molt trobar aparcament.

Resposta: Hi ha molts cotxes i desplaçaments que es fan de manera innecessària entre zones que ja estan molt ben comunicades, i la Superilla pretén disminuir aquests desplaçaments, sense impedir l'accés de ningú ni de cap vehicle enlloc. Per la redacció del Pla d'Acció s'han comptat el nombre de places d'aparcament disponibles, tenint en compte les places que hi ha a la calçada, les de mobilitat reduïda (PMR), les que hi ha en subterrani, etc. Paral·lelament, es mesura la demanda segons el cens el nombre de vehicles que hi ha al barri. Ara mateix hi ha superàvit de places per aparcar si ho sumen tot, però només el 5% dels vehicles aparquen en calçada. La resta, el 95% ja aparquen en el subsòl. Tanmateix, guanyar espai pels vianants serà a costa de què més cotxes hauran d'aparcar en pàrquings subterranis. Si es fan totes les actuacions determinades al Pla d'Acció es traurien unes 1350 aparcaments, respecte a 2022..

Pregunta: Com quedaran les parades d'autobús?

Resposta: En el disseny del projecte s'intenta que les parades d'autobús i el recorregut que en fan sigui el més racional i òptim per tothom.

Pregunta: Qui controlarà que les bicicletes circulin a 10km/h?

Resposta: Si un ciclista incompleix aquesta normativa, haurà de ser sancionat.

Pregunta: Podria passar només una línia de bus per c/Cartagena?

Resposta: Pels carrers que s'urbanitzin com eixos verds no poden passar busos. El carrer Cartagena té un apart que pot ser eix verd i una altre que és via bàsica, per on si poden passar busos

Pregunta: Què es té previst fer amb els patinets elèctrics?

Resposta: Els patinets poden fer el mateix que les bicicletes.

Pregunta: Es podria pacificar la secció de Rosselló, Còrsega i Sardenya?

Resposta: Farem estudi, però són carrers de la xarxa bàsica i la xarxa bàsica amb els Túnel de la Rovira, la connectivitat del trànsit de la resta del territori o les necessitats d'altres barris de l'entorn com Camp de l'Arpa, limita molt les propostes a fer. D'altra banda, recuperar les mides de 5 metres de les voreres en el c/Rosselló, posar carrils bici i carrils bus, ajudarà a pacificar la zona.

Pregunta: Al carrer Rosselló passarà autobús? Actualment, hi ha 3 carrils de cotxes i 2 d'aparcament, com quedarà?
Resposta: Es podria arribar a perdre els 2 carrils per aparcar. La secció recomanada és un carril Bus, un carril Bici direcció Llobregat i 2 de cotxes, amb voreres a banda i banda de 5 metres. Teniu suficient pàrquing subterrani per suplir el pàrquing en superfície, el 95% aparca ja en subterrani.

Pregunta: Hi ha un article de l'ARA d'avui que parla de l'evaporació del trànsit ¿ho podries explicar una mica?
Resposta: Als Estats Units es va pensar en la circulació dels vehicles com a un fluid de tipus aquós, davant la necessitat de reduir la pressió dels vehicles sobre els carrils es van anar afegint carrils. El que se'n van adonar és que, després d'uns mesos en els quals la pressió dels carrils va baixar, després d'aquest període la pressió va ser major, ja que nous vehicles es van anar incorporant a la xarxa. Per tant, van arribar a la conclusió que podíem anar afegint carrils, però el problema encara seria el mateix. Al contrari, a Europa fa uns anys es va concebre el parc automobilístic com una substància gasosa, si la deixes, agafa tot l'espai, però si redueixes l'espai hi ha una part que s'evapora. Amb aquesta lògica hem treballat a l'hora de pensar en la xarxa viària i en els aparcaments. Reduir capacitat és equivalent a reduir permanentment la quantitat de trànsit d'un carrer, sense que augmentin els dels costats.

Pregunta: Per on passaria el V21 i el H10?
Resposta: El H10 per travessera de Gràcia i el V21 pujaria recte per Padilla.

Pregunta: El carrer Nàpols actualment té un carril, el meu habitatge no té aparcament i, per tant, he d'anar al xamfrà per descarregar, com es farà? Hi pot haver aparcaments de 5 minuts?
Resposta: A hores d'ara, no tothom pot parar davant de casa seva. Depèn del trànsit del carrer, si el carrer és eix verd sí que es pot parar 5 minuts. Però si parla del carrer Mallorca no podrà perquè molesta i s'ha d'anar a la cantonada.

Pregunta: Carril bici direcció Llobregat i deixar el carril bici de Provença només per un sentit?
Resposta: La bici passarà per molts llocs, proposta de bicis ràpids i lentes. Desapareixerà el carril bici del Consell de Cent i Provença, que passarien a ser carrers de bici lenta en convivència. Per Travessera de Gràcia, Indústria, Còrsega, Rosselló, Mallorca, València, Aragó, seran carrils bici ràpids. Abans de pacificar un carrer i treure el carril bici ràpid, si hi és, s'ha de construir una alternativa ràpida en algun dels carrers bàsics, són dues actuacions relacionades en el temps.

Pregunta: El Carrer Lepant canvia de direcció?
Resposta: El carrer Lepant no canvia de direcció.

Pregunta: Com es garanteix la reducció de velocitat de les bicis i patinets d'aquelles zones? S'ha fet estudi de seguretat ciutadana? Estudi de mobilitat de l'àrea metropolitana? Modificació dels espais al voltant del temple?
Resposta: Estem coordinats amb el pla de mobilitat de l'àrea metropolitana, i per la circulació correcta està el codi de circulació. Que en els carrers es respecti els 30 km/h, s'ha tingut en compte. No podem deixar de fer coses perquè hi hagi gent incívica. Hi ha barris que si els hi posen un banc no el volen perquè la gent s'ajunta i fa soroll, què fem no posem bancs? I la gent gran que vol asseure's? Ens hem de fer tots responsables perquè les persones incíviques no guanyin. Ara ja no s'instal·len pilones perquè fan que els cotxes vagin més de pressa per carrers de vianants, quan l'objectiu era reduir els aparcaments. El cotxe ha d'estar insegur circulant per aquests carrers de vianants. Per això traiem asfalt i pintem de colors el paviment, s'ha estudiat la psicologia del conductor. L'asfalt sembla territori de

cotxes. Igual passa amb les bicis, si es fa carril exclusiu per elles les bicis aniran més de pressa. Els Eixos verds són l'espai pels vianants. L'oficina tècnica de Superilles no té competència en la modificació dels espais al voltant del temple, però no té per què afectar, les Superilles haurien d'anar independentment del temple, això no és un motiu per no poder implantar-les.

Pregunta: Els vehicles per carrer Anton M^a Claret hauran de tornar cap? S'ha considerat l'afectació del trànsit?

Resposta: Ara giren cap a baix per carrer Lepant, o cap a dalt per Cartagena i cap a Llobregat per travessera de Gràcia. Quan treiem cotxes, no passen tots directament al carrer del costat. Es produeix l'evaporació del trànsit. Sí que augmentarà, però només una mica, molts desapareixeran perquè la gent deixarà d'agafar el cotxe. S'ha de produir una racionalització en l'ús del cotxe, i utilitzar-ho només quan sigui necessari i imprescindible.

Pregunta: El Bicing està molt bé per la gent que té equilibri correcte, però una flota de tricicles o de mini cotxes elèctrics que puguis agafar 2 hores i deixar-lo? Ampliar el ventall d'opcions.

Resposta: No tenim competència en aquest tema. Però realment és una bona demanda que transmetrem.

Pregunta: Quant ha baixat el trànsit?

Resposta: Amb la pandèmia va disminuir i ens trobem que un 9% encara no s'ha recuperat, però encara és aviat per saber si ha sigut evaporació generalitzada a tota la ciutat.

Pregunta: Quina afectació tenen els cotxes d'entrada i sortida de Barcelona dins la circulació de la ciutat, s'ha tingut en compte?

Resposta: Menys capacitat de pas és equivalent a menys cotxes siguin interns o externs. També s'evaporen, ho tenim en compte perquè precisament el problema de l'eixample són els cotxes de pas. Molts cotxes que travessen la ciutat, tenen alternatives en transport públic en el seu origen.

IMPLANTACIÓ SUPERILLES

Pregunta: Per què es fa la Superilla? Qui ho ha decidit?

Resposta: Les males condicions ambientals de Barcelona han fet que el govern de l'Ajuntament prengui mesures per solucionar-ho. Els grups impulsors que estan conformats per veïns i associacions del barri i de la ciutat de Barcelona han participat, juntament amb l'equip tècnic, en el desenvolupament de la proposta.

Pregunta: Té marxa enrere el projecte? El PSC ha dit que tirarà enrere el projecte; la gent ha de poder conduir per la ciutat i no tenim bon transport públic.

Resposta: És cert, s'ha de tenir un bon transport públic, i la xarxa de transport públic s'està intentant millorar mitjançant el reforç i la millora de les connexions del bus, tramvies i el metro. Pel que fa a la pol·lució, la pacificació de determinats carrers no fa que es traslladi d'un carrer a un altre. 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 del costat, el carrer Viladomat, ho feien 10.000. Després de construir la Superilla, pel carrer Borrell en passen 2.000, i pel del costat, si bé inicialment van passar a ser 12.000, actualment circulen 7.000. Per tant, el nombre de cotxes que circulen per aquests carrers ha disminuït. Què ha passat amb aquests vehicles? La teoria de l'evaporació diu que com més espai dones als cotxes, més n'ocupen. En canvi, si redueixes l'espai que tenen per circular, s'acaba modificant el mode de circular (per exemple, incrementa l'ús del transport públic, anar a peu, anar en bicicleta...).

Pregunta: El Pla Cerdà feia tots els carrers iguals. Amb la Superilla hi haurà carrers de primera i carrers de segona?

Resposta: Actualment, no hi ha cap carrer igual a l'Eixample, tot i que aparentment ho siguin. Cada carrer té les seves casuístiques: un carrer permet la connexió del Llobregat al Besos de manera lineal, un altre xoca amb la vila de Gràcia, etc. Això és el que fa que a hores d'ara uns carrers sostinguin 30.000 cotxes/dia i d'altres 5.000, perquè la

gent busca la manera més bona de circular. Els tècnics del projecte de les Superilles han estudiat aquestes diferències per poder destinar els carrers que són menys transitats a la prioritat al vianant en el seu ús.

Pregunta: Com es pot agilitzar que s'apliqui el projecte de les superilles?

Resposta: S'explica que el tècnic no pot donar resposta detallada a aquesta pregunta. Potenciar o no el programa Superilles a Barcelona, depèn de les polítiques imperants. No hi ha cap problema tècnic.

Pregunta: Es parla de l'Horitzó 2030. Quin serà l'ordre del desenvolupament del projecte?

Resposta: Encara no es pot dir l'ordre en el qual es desenvoluparan els diferents projectes que engloba el projecte de la Superilla de l'Eixample. Tanmateix, com més tancada estigui la primera fase (la redacció del Pla d'Acció), que és la que s'està desplegant ara a Sagrada Família, més avançat estarà el projecte en comparació a la resta de la ciutat.

Pregunta: La reurbanització dels carrers és reversible?

Resposta: Hi ha dos tipus d'urbanització: d'una banda, la urbanització tàctica, en la qual la reorganització dels carrers es fa amb pintura i mobiliari, perquè es pugui fer canvis si és necessari; d'altra banda, la urbanització estructurant, amb obres fixes, que és més difícil de revertir, però no impossible.

Pregunta: Heu tingut en compte l'efecte del temple?

Resposta: Sí, és un hàndicap del barri i s'ha tingut en compte. En aquest barri hi ha l'atracció turística del Temple i de l'Hospital de Sant Pau, però no ha d'impedir que el projecte tiri endavant. De fet, si el projecte fa que els vianants tinguin més espai és positiu perquè es podrà passar millor per aquests carrers.

Carrer Marina: eix verd fins a dalt, aconseguir plaça davant l'església no és només pel turisme. També és espai pel barri, per fer actes. Més espai públic pel veïnat.

Carrer Padilla: són carrers bàsics, podem reduir els cotxes però no renunciar a ells. L'estratègia és fer un carril de bus, 2 de cotxes i un de bicicletes. Amb això es redueix a la meitat la capacitat de circulació, així els cotxes que surten al carrer es redueixen i es produeix l'evaporació del trànsit. Reducció dels cotxes estrenyent la capacitat i compensant amb bona capacitat del transport públic.

Pregunta: Calendari. Previsió d'execució.

Resposta: Ens trobem al final de la legislatura, per tant, no tenim calendari perquè no sabem com anirà. L'important és tenir el document de full de ruta (Pla d'Acció) el màxim avançat i tancat possible per deixar-ho com a herència. La primera reunió fa un any que es va fer, és un procés laboriós, per tant, si ho tenim tot tancat podran començar l'execució abans.

Pregunta: Quina llàstima que la Superilla sigui per Sicília i no Nàpols perquè a l'Ateneu li aniria molt bé per poder fer activitats.

Resposta: S'ha discutit molt, al final es fa per Sicília per connexió vertical amb Fort Pienc, es busca integració i xarxa. Tothom voldria que davant del seu equipament tenir un eix verd, però no es pot gestionar amb tots. La majoria d'escoles queden ben situades.

Pregunta: Pla d'emergència? Temps que trigarà ambulància? I la contaminació de les obres?

Resposta: El temps que trigarà una ambulància serà el mateix. Poden entrar, no hi ha cap afectació en això. Tots els projectes tenen en compte els bombers, les ambulàncies... Qualsevol obra té condicionants que ha de complir per normativa. Respecte de la contaminació, a Sant Antoni amb les Superilles ha baixat l'emissió de partícules un 30%. A la segona diapositiva de la presentació està el per a què ho fem: reduir la contaminació és una de les causes més importants.

Pregunta: Hi ha hagut reducció de la contaminació acústica?

Resposta: A Gran Via amb Badajoz/Independència s'ha rebaixat molts decibels en passar per sota el túnel. Bona reducció de l'efecte sonor. A les Superilles de Sant Antoni i Poblenou han baixat entre 3 i 6 dB.

PROCÉS PARTICIPATIU

Pregunta: Al C/ Sancho d'Àvila (Poblenou) ja s'hi ha fet una Superilla, i abans de fer-se l'illa es va fer una reunió multitudinària on es va votar que no es fes l'illa. Aquí passarà el mateix?

Resposta: El procés participatiu que es va dur a terme al projecte de la Superilla del Poblenou va ser molt més reduït en comparació al que s'està donant a l'Eixample. A la Superilla de Sant Antoni ja es va fer un procés participatiu força extens que va durar tot un any. Un exemple d'aquest procés participatiu és que, a les reunions, els veïns de Sant Antoni van demanar que no es canviessin els sentits de circulació dels carrers, i així es va fer.

Pregunta: Podria venir algú del Departament de Mobilitat a les sessions?

Resposta: Es tindrà en compte la petició. No obstant això, a l'equip tècnic de l'Oficina Superilles hi ha enginyers experts en gestió del trànsit.

Pregunta: Comenta que l'horari en el qual es fan les sessions participatives del projecte no és compatible amb l'horari dels comerços.

Resposta: Es programarà una reunió específica per comerciants en horari de migdia.

Pregunta: On es podran trobar aquests documents?

Resposta: A la web i s'enviarà per correu. A la web estan penjats tots els documents de les diferents presentacions en reunions, l'últim és el més actualitzat. Quan acabem farem una versió final perquè no quedi res fora (o no contemplat en la resta de presentacions). Els d'avui es passaran per correu, el final cap a gener-febrer.

TERRASSES

Pregunta: Què passarà amb l'espai que ocupen les terrasses?

Resposta: No hi haurà més terrasses de les que ja hi ha. L'espai que es guanyi serà pels vianants, perquè puguin fer ús de l'espai públic sense necessitat de passar pel consum. D'altra banda, els espais públics es dotaran de bancs i taules perquè això sigui possible. S'està redactant un Pla d'Usos de l'Eixample que regula la densitat màxima de cert tipus d'activitats, entre elles els bars i restaurants

ESPAI PÚBLIC I ZONES VERDES

Pregunta: Es posaran banys públics al carrer?

Resposta: Quan s'elaborin els avantprojectes d'urbanització es tindrà en compte. Atès que s'obrirà a la participació ciutadana, es proposa que es torni a treure aquesta petició més endavant, a la fase de disseny del projecte, per poder-ho concretar millor.

Pregunta: Qui vigilarà els actes d'incivisme al carrer?

Resposta: No és competència de l'equip tècnic de l'Oficina Superilla Barcelona, els temes de civisme ni de manteniment.

Pregunta: Quan dieu Zona Verda, esteu parlant de la pintura verda que heu posat en alguns carrers amb formes estranyes?

Resposta: Zona verda és zona plantada amb vegetació i arbres. En els llocs que les actuacions són temporals es fa amb testos i el terra es pinta per assenyalar l'espai que és pels vianants.

ESPAIS CONCRETS

Pregunta: Com quedarà el Passeig de Sant Joan?

Resposta: El Passeig Sant Joan es quedarà tal com està ara.

Pregunta: Al passatge Grassot hi haurà pas de vianants?

Resposta: S'apunta per mirar-ho.

Pregunta: L'antiga fàbrica Damm serà remodelada, s'ha tingut en compte l'impacte que tindrà?

Resposta: No, però benvingut sigui. Les Superilles tenen en compte guanyar espai públic on sigui. Però concretament d'aquesta actuació no tenim informació.

Es van respondre 50 dubtes plantejats per la ciutadania.

Acta elaborada per: monoDestudio (Jordi Quiñonero Oltra).