

**SESSIÓ: Sessió específica comerciants Sagrada Família i Camp d'en Grassot**

<b>Dia:</b> dilluns 23 de gener	<b>Hora:</b> 14.00 h	<b>Lloc:</b> Centre Cívic La Sedeta
---------------------------------	----------------------	-------------------------------------

**Assistència:**

<b>Ajuntament (6):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Rosa López, Oficina Tècnica Superilles EU</li><li>- Jordi Calbetó, VAIC</li><li>- Coral Martínez, Participació i EU</li><li>- Jordi Matas, Conseller Districte Eixample</li><li>- Jordi Raboso, Direcció Serveis Municipals</li><li>- Yusef Quadura, Conseller Districte Gràcia</li></ul>	<b>Altres administracions, empreses proveïdores (2):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Enregistrament vídeo</li></ul>	<b>Ciutadania, entitats i col·lectius (16):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gaudí Shopping</li><li>- Eix Sagrada Família</li><li>- Taller Vidiella</li><li>- Carpel</li><li>- Gestocat</li><li>- Restaurant Llesca</li><li>- Torrents Gianni</li><li>- Catbag</li><li>- Brasería Cal Ramón</li><li>- B de Barcelona</li><li>- Calçat Rimini</li></ul>
<b>Excusen l'assistència:</b>		
<b>Nombre total de persones assistents: 24</b>		

**Ordre del dia:**

1. Benvinguda per part de Rosa Lopez
2. Resum de la sessió anterior, diagnosi i dades específiques per comerciants del Pla d'Acció de Superilla Sagrada Família i Camp d'en Grassot
3. Torn obert de paraules per la recollida de propostes i preocupacions

**Acords de la sessió:**

- ✓ Enviar l'acta i la presentació de la sessió als assistents.

**Desenvolupament de la sessió:**

La Rosa Lopez de l'Oficina Tècnica d'Ecologia Urbana obre l'acte fent la benvinguda als assistents i inicia l'explicació de la sessió juntament amb una presentació on es parla del model Superilla i els objectius d'aquest programa.

S'explica el motiu de la sessió específica de comerciants de Sagrada Família i Camp d'en Grassot, sorgida com a petició a la sessió oberta del 28 de novembre de 2022.

S'especifica, que el document de Pla d'Acció de Superilla Sagrada Família i Camp d'en Grassot, és un full de ruta per plantejar com hauria de ser la Superilla a l'àmbit, per tant, les propostes no són definitives i caldrà fer la fase de projecte i el seu procés participatiu per acabar de definir-les.

A la presentació s'explica el model Superilla i els seus beneficis ambientals, s'expliquen els eixos verds, la planificació de les sessions participatives del Pla d'Acció, els reptes de l'àmbit, la diagnosi i proposta de l'espai verd dins de l'àmbit, la proposta de mobilitat, les activitats objectiu i actuacions funcionals i finalment dades específiques de consum i de la mobilitat pel consum de Barcelona.

S'obre el torn de paraula:

**Intervenció:**

Preocupa el manteniment de les zones verdes i de la brutícia. El projecte ha d'anar acompanyat d'un compromís de manteniment d'aquestes zones pacificades, perquè en aquest tipus de projectes no està contemplat aquest compromís. Preocupa que a les nits sigui un punt de trobada i es generi brutícia a aquests espais. Es veu positivament que hi hagi més zones verdes, però ben gestionades.

També es fa el comentari que el cotxe "no és dolent". Els patinets van més ràpids que el cotxe a zones de 10km/h. S'haurien de plantejar passes especials per transportistes per fer la càrrega i descàrrega, perquè l'horari que es proposa es veu inviable. Posar noves restriccions sense alternatives, és perillós.

S'ha de tenir en compte, que hi ha rebudes de material a les 16h actualment i això pot generar saturació en l'accés a la càrrega i descàrrega.

Aquest pla urbanístic ha d'anar acompanyat d'un pla de manteniment.

**Resposta:**

Al carrer pot accedir qualsevol, no hi ha cap restricció en aquest sentit.

La càrrega i descàrrega, s'ha de fer durant les hores permeses amb l'APP DUM, com fins ara, amb un temps disponible de 30 minuts.

Els horaris proposats són segons les dades, els horaris amb més afluència de càrrega i descàrrega, sempre tenint en compte que no hi coincideixin amb els horaris de les entrades i sortides de les escoles. A més a més, s'ha previst augmentat en un 26% les places disponibles per a les càrregues i descàrregues en el barri, en horari de matí i augmentar la disponibilitat en els carrers pacificats. De totes maneres, fora dels horaris establerts, hi continuen havent espais per poder fer C/D, en horari de tarda, als voltants dels eixos verds.

L'única restricció que hi ha als eixos verds de la Superilla, és la de no poder aparcar dins d'aquesta, però de totes maneres i segons la diagnosi, ara mateix només aparca en superfície un 8% dels cotxes.

**Intervenció:**

S'entén que una de les motivacions de la Superilla és baixar les emissions, però aleshores s'hauria de replantejar també el port, perquè des d'allà es generen moltes emissions que també afecten la ciutat.

I en relació amb la Superilla en específic, preocupen les següents afectacions:

- Que hi hagi restriccions al centre del barri.
- Que es generin distàncies més llargues per poder arribar a certes localitzacions fins ara molt properes. Ara s'han de fer voltes molt llargues per poder accedir a altres trams de la Superilla.
- Hi ha serveis que necessiten poder accedir-hi amb cotxe.
- Saber fins a quin punt aquest projecte és irreversible.
- Hi ha comerços a Poble Nou que han hagut de tancar amb la pacificació dels carrers del barri.

**Resposta:**

El projecte no planteja una demonització del cotxe. El que fomenta és una reducció de l'ús del cotxe, qui el necessita el pot fer servir i pot arribar a qualsevol punt de la Superilla en cotxe. Aquest projecte planteja una

convivència amb altres-usos de l'espai públic. La idea és fomentar l'ús del transport públic i fer un ús responsable del cotxe. S'han de reduir els desplaçaments del cotxe per intentar millorar la qualitat de l'aire de la ciutat per una qüestió de salut. El problema és que la brutícia en l'aire no la veiem, però si posem com a exemple l'aigua, disposar d'aigua bruta, seria inacceptable. El que s'intenta amb aquest projecte és afavorir la possibilitat d'anar caminant d'un punt a l'altre i fomentar l'ús del transport públic. Proporcionalment, un bus contamina molt menys que un cotxe. També necessitem paviment permeable i verd, ara mateix Barcelona està 4 graus per sobre que els voltants (efecte illa de calor).

La Superilla planteja millores en les emissions del trànsit dins de la ciutat, el Port és un altre projecte i té el seu propi debat.

En relació amb els comerços i pacificacions d'altres barris, també hi ha exemples tant de tallers de cotxes com altres tipus de comerços que no han tingut cap problema i continuen amb normalitat els seus negocis.

#### **Intervenció:**

Aquesta intervenció no és una pregunta, és un comentari en relació amb la proposta. Hi ha un problema de concepte. Com a veí la proposta és molt interessant, però com a comerciant hi ha la necessitat que hi hagi la possibilitat d'accedir al centre del barri amb el cotxe. L'interès del comerciant és que no es redueixi el consum del seu negoci. En aquests moments hi ha persones de poblacions del voltant de Barcelona que hi van a comprar amb cotxe al centre de la ciutat i hi ha la por que aquestes persones deixin de consumir en aquests negocis per no poder accedir-hi. Hi ha d'haver per aquestes persones la possibilitat d'accedir amb el cotxe, de poder aparcar i potser millorar les freqüències del transport públic, però fa l'efecte que aquestes coses no estan resoltes.

Per altra banda, l'Eix comercial de Sagrada Família no només són comerços, també hi ha serveis, per tant, no només hi ha persones de fora que venen a comprar, també venen per a fer ús dels serveis que ofereix la ciutat.

S'està posant en valor el comerç de proximitat, però el comerç de Barcelona és un comerç amb valor afegit i aquest comerç centralitzat dona servei a moltes persones del voltant.

#### **Resposta:**

Sobre el tema de l'aparcament fora de Barcelona, cal dir que existeix una oferta de Park and Ride, de més de 13.000 places el 2018, i que supera les 15.000 al 2020. D'altra banda, s'està elaborant un Pla director urbanístic per millorar aquesta oferta que conté dos escenaris:

- Escenari moderat: vol desenvolupar pel 2025 una oferta equivalent al 5% dels desplaçaments en vehicle privat cap a Barcelona, amb la creació d'11mil noves places.
- Escenari de màxims: vol donar resposta al 10% d'aquests desplaçaments el 2030, amb la creació de 25 mil noves places.
- Arribant a poder oferir un total de 40.000 places on aparcar per a les persones que venen del voltant de Barcelona.
- De totes maneres el que es vol fomentar que es faci servir el transport públic per entrar a la ciutat, des de l'origen. Més del 50% dels cotxes que entren a Barcelona tenen el seu origen en municipis connectats per metro amb Barcelona.

Ara mateix les dades del transport públic ens diuen que la capacitat de viatges, està molt per sobre de la demanda, o sigui que encara hi ha molta capacitat d'augmentar el seu ús.

En l'actualitat estan previstes millores amb inversions per valor de més 5.800 milions d'euros en perllongaments, connexions i millores de les infraestructures de transport públic

Les principals inversions són:

- la finalització de les obres de la L9 i L10,
- la connexió del tramvia per la Diagonal,
- el perllongament de la L8 fins a Gràcia,

- a la xarxa de Rodalies, la millora de la senyalització dels túnels a Barcelona, les millores de les estacions de pl. Catalunya, Arc de Triomf, i l'Hospitalet, el desdoblament de la R3 i el soterrament de Montcada.
- la compra de trens per part dels tres operadors ferroviaris, per incrementar la capacitat
- la millora de la xarxa de bus d'accés a la ciutat, amb nous carrils bus a la B-23, la C-31 i la C-245
- el desplegament de les actuacions del PDU dels park and rides.

Paral·lelament, el Pla de Mobilitat Urbana segueix treballant la millora de les condicions per la mobilitat sostenible a Barcelona, amb la millora de la xarxa de bus, la connexió del tramvia, o la integració de la bicicleta a la ciutat, entre d'altres.

En relació amb el comerç, la idea es anar descentralitzant els comerços i els serveis, per racionalitzar precisament els desplaçaments.

S'ha de tenir en compte, que també els negocis viuen de la gent que no ve de fora, i el que es vol, és facilitar a aquestes persones el consum del seu voltant. Per altra banda, una cosa és el model de consum i un altre el model d'urbanisme. El que estem plantejant és com organitzem la ciutat, si ho fem per a les persones que venen puntualment o si ho fem per les persones que hi viuen. La idea és tenir diferents tipus de modalitats de transport disponibles, en funció de les necessitats, hem de tenir opcions de poder fer els desplaçaments de formes diferents.

**Intervenció:**

Es vol saber com s'està pensant en l'Illa de l'Av. Gaudí.

També es vol saber què passarà amb el carril bici que va des de Pare Claret i entra a l'Av. Gaudí.

**Resposta:**

En el cas de l'Av. Gaudí, encara s'ha d'estudiar amb detall, encara no estem en la fase de projecte i, per tant, no hi ha proposta definida. S'ha inclòs en el Pla d'Acció com a una actuació de millora, sobretot en relació amb els encreuaments pels vianants entre els diferents trams, però necessita un projecte d'urbanització específic.

En relació amb el carril bici, ara mateix els ciclistes que entren a l'Av. Gaudí per Pare Claret entren actualment en direcció contrària. La proposta és racionalitzar tots els carrils bici del Barri.

**Intervenció:**

Es vol saber d'on venen les dades mostrades a la presentació de les diagnosis en relació amb els cotxes. Hi ha molts cotxes de *Rènting* que no es poden comptabilitzar. A més a més, aquest tipus servei cada cop es fa servir més i no s'està tenint en compte. La situació amb l'aparcament actual fa que al final et vegis obligat a llogar una plaça de pàrquing.

**Resposta:**

Les dades mostrades s'extreuen de les dades dels cotxes censats, per veure la relació amb les places d'aparcament existent en superfície i amb comptadors (espires) als carrers per saber la intensitat del trànsit cotxes/dia. No hi ha un altra manera de poder fer una diagnosi d'aquest tipus. S'entén que hi ha un % de cotxes fantasma a la ciutat, dels quals no es poden aconseguir dades específiques. La idea és fomentar l'aparcament dels cotxes soterrat.

**Intervenció:**

S'ha estat fomentant la compra del cotxe elèctric i hi ha dues problemàtiques en relació amb l'ús d'aquest tipus de cotxes. Per una banda, hi ha molts problemes per posar endolls a les places de pàrquing i, per altra banda, no hi ha endolls disponibles al barri. Hi ha molta demanda i molt poca oferta de places de pàrquing amb endoll. Hi ha persones que es plantejaven comprar un cotxe elèctric i per aquests motius finalment han preferit no comprar-lo.

**Resposta:**

Hi ha un Pla urbanístic independent que planteja la implementació d'endolls a la ciutat (a l'Annex hi ha informació

de les Electrolineres), la idea és que hi hagi, per una banda, Eletrolineres, que s'hagin de posar places amb endolls als pàrquings soterrats i que també hi hagi endolls a certs punts de la ciutat.

**Intervenció:**

Hi ha la preocupació de saber que passarà amb els fons d'inversió i les zones pacificades de la ciutat.

**Resposta:**

Per controlar els monocultius d'algun tipus de comerç concret, s'està elaborant el Pla d'usos que determina unes densitats màximes. Per temes de gentrificació en habitatges, s'estan fent polítiques d'augmentar el parc d'habitatge públic, amb noves construccions i compres de finques per rehabilitar. Amb el 30% de les noves promocions destinat a habitatge protegit.

**Intervenció:**

Es vol saber en quants anys podria estar aquest projecte acabat.

**Resposta:**

S'ha de tenir en compte, que el que s'està presentant és només un full de ruta.

És difícil donar una dada exacta perquè hi ha diferents motius que afecten la temporalitat d'aquest tipus de projectes, però per tenir-ho tot acabat es pot pensar en uns deu anys o en 2/3 legislatures. En part anar "lents" és interessant, per una banda, és materialment impossible fer-ho tot de cop, però per l'altre, ens permet aprendre i incorporar millores si ho fem esglaonadament.

**Intervenció:**

Ha augmentat la facturació a Sant Antoni?

**Resposta:**

Les dades que hi ha disponibles diuen que les transaccions postpandèmia han millorat si es comparen amb les de prepandèmia. Això vol dir, que proporcionalment s'han incrementat més que en altres barris.

**Intervenció:**

Què passa amb els carrers del voltant? Aquest seran carrers pitjors que els que estiguin pacificats.

**Resposta:**

La idea es anar pacificant cada cop més carrers, així es democratitza també aquest tipus de carrer, si hi ha més carrers pacificats.

**Intervenció:**

Què és el paviment permeable?

**Resposta:**

És el paviment que hi ha a les zones de l'arbrat. S'ha intentat de posar-ho en els carrils, però no funciona, i per aquest motiu s'ha intentat incrementar els espais on poder posar aquest tipus de paviment.

**Intervenció:**

El més important és que els comerços no estiguin en risc amb aquest model urbanístic. El que es vol és que els comerços puguin continuar existint amb aquest projecte i així el jovent no hagi de marxar i la ciutat no sigui només per als turistes.

**Resposta:**

Tot això es té en compte i en cap cas es vol posar en risc el comerç de Barcelona.

Un cop tractats tots els assumptes, a les 16.00h es tanca la sessió.

**Annex:****Barcelona, primera ciutat de l'Estat que regula la implantació d'electrolineres**

23/06/2021

**El plenari aprova definitivament una normativa pionera que ordena la implantació d'electrolineres –estacions de subministrament elèctric– i dels punts i estacions de recàrrega i intercanvi de bateries.**

**Podrà haver-hi més de 660 instal·lacions –sis cops més que l'oferta actual– per tal d'activar i potenciar el desenvolupament de la infraestructura necessària per fomentar la transició energètica cap a una mobilitat que prioritzi el vehicle elèctric.**

**Les noves instal·lacions s'ubicaran bàsicament en els aparcaments de rotació i d'accés públic que ja hi ha distribuïts per tota la ciutat, i a l'entorn de les rondes i els polígons industrials.**

**Es fomentarà la integració arquitectònica i paisatgística de les instal·lacions i la reducció del seu impacte en l'entorn, i es permetrà la conversió de gasolineres actuals en electrolineres.**

El Plenari del Consell Municipal ha aprovat definitivament la regulació de la implantació d'instal·lacions de subministrament elèctric, que vol activar i potenciar el desenvolupament de la infraestructura necessària per afavorir la transició energètica cap a una mobilitat que prioritzi l'ús del vehicle elèctric. Barcelona es converteix així en la primera ciutat de l'Estat que tira endavant una normativa d'aquestes característiques per donar un gran impuls a la mobilitat sostenible i al desplegament del vehicle elèctric. El pla ha vist llum verda amb els vots a favor del govern municipal, ERC, Ciutadans, Barcelona pel Canvi i la regidora no adscrita, l'abstenció del PP i el vot contrari del grup de Junts per Catalunya.

Fa un any, el juny de 2020, es va aprovar la limitació de noves benzineres de carburant, que només es permeten al voltant de les rondes, vies estructurants i àrees industrials i portuàries, i estan prohibides als nuclis antics, sòls d'equipament i els parcs de Collserola i Montjuïc. Ara, aquesta normativa es completa amb una ordenació dels punts de subministrament elèctric que vol posar la ciutat a punt per a un nou model de mobilitat verd i eficient. Es tracta, en definitiva, de promoure el desplegament del vehicle elèctric, que està començant a créixer significativament a Barcelona i està previst que ho faci amb més força en els pròxims anys.

El document defineix el tipus d'instal·lacions de recàrrega i subministrament de bateries elèctriques que poden haver-hi. Són tres: les electrolineres, les estacions de recàrrega o d'intercanvi de bateries en aparcaments públic o de rotació i els espais d'intercanvi de bateries.

Per planificar-ne la implantació es concreta on es poden ubicar i en quines condicions, sempre en coherència amb les estratègies del Pla de Mobilitat Urbana, la Zona de Baixes Emissions i les zones de trànsit pacificat de la ciutat. L'objectiu és redistribuir l'activitat de forma eficient per tota la ciutat per assegurar una distribució correcta de la xarxa i evitar concentracions excessives. També es vol millorar la seva integració arquitectònica i paisatgística, i reduir l'impacte que pugui ocasionar pel que fa a la saturació de l'espai públic i viari, molèsties als veïns, seguretat d'incendis, etc. Alhora, es vol donar suport a la indústria local que lidera la construcció d'equipaments d'aquest tipus.

La ubicació d'aquesta activitat es potencia bàsicament en els aparcaments d'accés públic i de rotació, que són espais ja existents, distribuïts pel territori i amb les condicions adequades; i també a l'entorn de les rondes i als polígons industrials.

## Tipus d'instal·lacions

Les tres tipologies d'instal·lacions que es regulen són:

- **Electrolineres:** Són les instal·lacions dedicades al subministrament de recàrrega elèctrica de venda al públic per a vehicles elèctrics o híbrids. El subministrament elèctric és l'activitat principal, i es fa de manera directa al vehicle mitjançant estacions de recàrrega o estacions d'intercanvi de bateria.

Se n'admet la ubicació a l'entorn de les rondes, les vies d'accés al nus de la Trinitat i les àrees industrials (Zona Franca i Besòs). I en algunes zones dels barris del Carmel, Can Baró, Font d'en Fargues i Guinardó i de la part nord de Sant Martí (la Verneda i la Pau, Sant Martí de Provençals, Provençals del Poblenou i el Besòs i el Maresme) on avui dia no hi ha prou aparcaments per acollir aquests espais de recàrrega. Aquí caldrà que les noves electrolineres garanteixin una separació de 800 m. En aquests àmbits s'hauran d'ubicar sempre en carrers de xarxa bàsica, (vies principals), i caldrà un informe favorable de mobilitat. D'altra banda, no podran estar a l'espai públic, i no es permetran a Collserola, a Montjuïc, als cascs antics, a l'entorn dels edificis protegits amb un nivell de catalogació A i B ni en sòls d'equipament.

A més, les benzineres existents es podran convertir en electrolineres, sempre que compleixen les condicions del pla.

- **Estacions de recàrrega o intercanvi de bateries com a activitat complementària en aparcaments de rotació d'accés públic:** Es permet ubicar-ne a tots els aparcaments en règim d'explotació horària o rotació de la ciutat i en aparcament de rotació de centres comercials, i es podran situar en planta baixa o la primera planta del soterrani. S'estableixen condicions de localització per garantir la compatibilitat amb els altres usos de l'espai, i per instal·lar-ne caldrà un informe favorable d'un estudi de mobilitat.

- **Punts d'intercanvi de bateries:** Són llocs destinats a l'intercanvi de bateries extraïbles per a vehicles elèctrics de mobilitat personal (bicicletes, cicles de més de dues rodes, patinets o similars). S'admeten a tot arreu excepte a l'espai públic i equipaments, i s'estableixen condicions de localització per garantir la seguretat i la compatibilitat amb els altres usos de l'espai on s'ubica.

Els tallers i concessionaris d'automòbils o dipòsits municipals de vehicles elèctrics i similars podran instal·lar les instal·lacions de subministrament elèctric que es justifiquin per al propi ús.

El document també estableix condicions per als punts de recarrega en via pública, que seguiran sent d'impuls públic. Per fomentar-ne el desplegament, durant 10 anys es podran implantar en espais viaris (excepte espais amb prioritat de vianants i plataforma única de casc antics), i tindran una durada de 10 anys. Per als punts destinats a vehicles de transport públic i/o col·lectiu, taxis o flotes de serveis municipals, es podrà allargar la durada de la instal·lació sempre que sigui necessari per al manteniment del servei.

El que no altera el pla són les condicions d'implantació de punts de recàrrega elèctrica lenta a baixa potència, ja siguin en aparcaments públics o privats o els aparcaments col·lectius (residencials o d'empreses), perquè el planejament vigent ja estableix un mínim d'un punt de recàrrega per cada 10 places. I les instal·lacions mixtes (combustible i elèctric) ja queden regulades a la normativa d'estacions de subministrament de carburants.

## Un salt d'escala en la xarxa de subministrament elèctric

Es preveu un augment molt considerable del número de punts de subministrament elèctric a la ciutat. A dia d'avui, a Barcelona hi ha 113 emplaçaments que concentren 896 punts de recàrrega elèctrica. D'aquests, el 80,6% s'ubiquen en aparcaments públics i la resta, un 19,6%, són en via pública. La gran majoria són o bé exclusius per a motocicletes (460) o estacions obertes a tot tipus de vehicles elèctrics (372), i els altres són punts de recàrrega amb recàrrega semiràpida i ràpida (50), exclusius per a taxis (10) o per a vehicles destinats a la distribució urbana

(4).

El pla farà un salt d'escala en l'oferta de subministrament elèctric, ja que el potencial de creixement és de més de 550 instal·lacions. Hi ha 491 aparcaments que podran acollir punts de recàrrega, 51 benzineres que es podran transformar en electrolineres, i s'hi sumaran les que s'ubiquin a les rondes, els àmbits industrials i les àrees específiques de Gràcia, Horta-Guinardó i Sant Martí.

Si se sumen aquestes 550 instal·lacions a l'oferta actual –113 amb 896 punts de recàrrega–, Barcelona podrà tenir més de 660 emplaçaments de subministrament per a vehicles elèctrics. La xifra equival a gairebé sis vegades més que les d'avui dia, i és molt superior a les 92 benzineres de carburant que hi ha actualment a Barcelona.

*Acta elaborada per: Coral Martínez, equip monoDestudio*