

Recull d'aportacions del procés de valoració i propostes



OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS

Superilla del Districte de Sant Martí



Octubre de 2016



1. Espais de valoració i propostes



En el marc de la prova pilot de la superilla de Sant Martí s'han establert diversos espais de recull de queixes i propostes, i de debat entre Ajuntament, entitats, empreses, escoles, universitats i veïnat. En aquest informe es recullen les principals aportacions fetes en aquests espais:

- Debats al carrer
- Reunions amb entitats, empreses, escoles i universitats
- Punt d'informació i recollida fix i mòbil
- Bústia de suggeriments (via IRIS)
- Jornada oberta de valoració i propostes

Els debats al carrer van tenir lloc els dies 12, 16, 17 i 22 de setembre a la cruïlla dels carrers Ciutat de Granada amb Almogàvers.

Les reunions amb entitats, empreses, escoles i universitats es van celebrar, per col·lectius, al llarg del dia 22 de setembre.

La bústia de suggeriments (IRIS) de l'Ajuntament de Barcelona va rebre 105 aportacions sobre la superilla de Sant Martí o, en general, sobre el programa de superilles de la ciutat entre els dies 5 i 28 de setembre de 2016.

En el punt d'informació i recollida de propostes fix instal·lat al vestíbul del MediaTic des del dia 19 al dia 28 de setembre de 2016 es van recollir una desena d'aportacions. En el carret informatiu i de recollida que feia rutes pels carrers de la superilla es van recollir al voltant de 150 aportacions des del dia 19 fins al dia 28 de setembre.

A la Jornada Oberta de valoració i propostes, celebrada a l'Auditori de la UPF el dia 28 de setembre amb l'assistència d'unes 240 persones, es van recollir 91 qüestionaris, a part de les intervencions fetes durant la jornada. La major part de participants a la jornada van ser veïns i veïnes no associats, però també hi van assistir representants de les organitzacions següents:

AV El Parc de la Llacuna
AV Poblenou

AV Vila Olímpica
Associació Afectats de Siringomiella
BCNEcologia
Bibilio El Clot- Josep Benet
Biciclot
CCOO
EQUO Catalunya
ERC de Sant Martí
Escola d'Arquitectura
Microurbanisme
Moviment Diagonal Mar
Plataforma d'Afectats per la Superilla
PSC Sant Martí
PTP
Taula Pere IV
Urban District
UPF



2. Resum de les principals aportacions



En aquest apartat fem un resum de les principals queixes i aportacions rebudes en el marc dels debats al carrer, de les reunions amb entitats, escoles i universitats, el punt d'informació i recollida fix i mòbil, la bústia de suggeriments (via IRIS) i la jornada oberta de valoració i propostes.

Trànsit de cotxes

- La senyalització no s'entén i no es respecta (cotxes, motos i bicicletes).
- No funciona bé la mobilitat dins de la superilla. Els desplaçaments es fan molt més llargs per entrar i sortir.
- S'ha de garantir el pas àgil de vehicles d'emergència.
- Als carrers del voltant, Tànger, Lull, Llacuna, Pujades, Pallars, Badajoz ha augmentat el trànsit (cotxes i busos) i, per tant, la contaminació, el soroll i la perillositat.
- No s'ha reduït el trànsit, s'ha desplaçat. El repartiment del trànsit no és just ni equitatiu.
- Les obres de Pere IV i de Glòries agreugen la mobilitat a l'àmbit i fan més difícil la mobilitat dins i al voltant de la superilla.
- S'ha reduït el trànsit, la velocitat i la perillositat dins de la superilla i al carrer Pere IV.
- No tancar carrers sinó fer-los semipeatonals, amb espai compartit per cotxes i vianants.
- Cal revisar la semaforització de tots els carrers de l'àmbit per evitar congestions.
- El carrer Almogàvers hauria de tornar a tenir més trànsit.
- Moltes de les queixes d'augment de trànsit no tenen relació amb la superilla, sinó amb les obres de Pere IV.

Transport públic

- Primer s'ha de millorar el transport públic a la ciutat (tarifes, freqüència, autobusos elèctrics...), s'han de donar alternatives.
- Cal millorar el transport públic, les parades de bus i la informació dels canvis. Hi ha molta distància d'una parada a una altra.
- S'ha concentrat l'oferta de transport públic en alguns carrers i provoca molèsties. En algun d'aquests carrers hi ha escoles i instituts.
- S'han de donar alternatives a gent que té cotxe: aparcament, transport públic, etc.
- Es demana que els busos tornin a passar per dins la superilla.

- També es demana que no hi tornin a passar: la cruïlla Sancho d'Ávila-Roc Boronat és la que millor ha funcionat en aquestes setmanes i està previst passar-hi un bus de la nova xarxa.
- El taxi és gairebé inexistent dins de la superilla, especialment difícil per la gent amb mobilitat reduïda.
- Cal un debat públic sobre el pla de mobilitat del Poblenou.

Aparcament i càrrega i descàrrega

- Més zona verda i més aparcament pel veïnat
- Habilitar pàrquings a la zona (alguns en desús, com el de Regesa)
- Falten àrees de càrrega i descàrrega
- També cal millorar l'aparcament de la gent que ve de fora a treballar i les necessitats dels comerços i els tallers. S'ha notat molt la reducció d'aparcament
- S'han de garantir places d'aparcament per a discapacitats.

Bicicleta

- Més Bicing
- Més pàrquing per bicis
- Senyalitzar els carrils bici i fer-ne més.
- Perill amb els carrils bici de doble direcció.
- Les bicicletes no tenen un espai assignat i passen per on volen. No és la solució òptima.

Carrers i espai públic

- Millorar, rehabilitar, urbanitzar les zones guanyades al cotxe
- Resoldre també els espais buits o les obres pendents
- Separar millor els espais "plaza" del trànsit
- Posar diners per a la urbanització i no mantenir la provisionalitat
- Risc de "botellón" per la nit
- Sensació de perill en els espais buits a la nit
- Falten ombres a l'estiu
- Posar més verd (plantes i flors)
- Millorar l'accessibilitat per persones grans i amb mobilitat reduïda
- Reubicar contenidors d'escombraries davant dels pisos
- Propostes d'usos a ubicar: un pipican, jocs infantils, zones d'estada, bancs, etc., jocs d'escacs, zones esportives, horts urbans, mostres d'art, mercat de productors locals...
- Iniciatives de negocis de carrer
- Cal preveure el manteniment
- Treure l'asfalt i posar terra
- Un punt per carregar bicicletes i cotxes elèctrics

Altres

- S'ha implementat en una zona amb poc veïnat i hi ha perill de desertització.
- Aquest projecte té sentit en centres històrics o carrers petits.
- Hi ha risc de perjudicar empreses i comerços
- Cal coratge per tirar endavant perquè el guany compensa les pèrdues, sempre hi ha queixes i després s'accepten els canvis
- Si era una prova pilot, ha estat fallida i cal retirar la superilla.
- És un model de ciutat diferent, cal la visió de barri i de ciutat.

- Cal fer atenció als processos d'especulació que es poden generar, sobretot lligats al turisme.
- Es proposa fer una consulta sobre la superilla
- Les medicions de l'aire i del soroll s'han de fer en llocs on hi ha hagut augment de trànsit, també, no només a l'interior de la superilla
- Cal combatre el desconeixement i s'ha de fer pedagogia



3. Recull de totes les queixes i aportacions



En aquest apartat recollim exhaustivament les aportacions rebudes durant el debat obert a la jornada de valoració i propostes del dia 28 de setembre i també les que es van recollir amb els qüestionaris repartits a l'inici de l'acte.

INTERVENCIONS DURANT EL DEBAT

Intervenció 1

- Aquest projecte ha passat per moltes alcaldies perquè ningú sabia què passaria.
- Heu fet la implantació a una zona desèrtica.
- Hi ha empreses i comerços que s'estan perjudicant.
- Això es una forma més de recaptació de l'Ajuntament, i no tenim ni aparcament la pròpia gent del barri.
- Hi ha accidents de bicicleta al barri. El mobiliari que heu posat l'estan trencant.
- Els taxis i les ambulàncies no poden passar.
- S'hauria d'haver implantar en una altre zona.

Intervenció 2

- Hi ha un munt de veïns i veïnes que pensem que la superilla és una millora pel barri
- Urgent que l'Ajuntament deixi d'utilitzar la plaça de Dolors Piera com a magatzem de les obres. Executem el projecte.
- Cal fer més inversió en l'urbanisme de la superilla. Posem-hi diners i no provisionalitat
- L'aparcament de REGESA no està acabat.
- Cal acabar el bloc del Badia .

Intervenció 3

- Heu sigut poc agosarats. Aquesta superilla s'hauria hagut de fer més al centre del Poblenou.
- Heu tallat una via important de sortida cap a Bcn que es Almogàvers. És la via de sortida del Poblenou cap a Bcn.
- Increment del trànsit al carrer Pujades que es col·lapsa quan s'ocupen les carregues i descàrregues.

Intervenció 4

- Soc afectada perimetral de la c. Pallars.
- He intentat anar a totes les reunions que hem fet.
- Mai parlem de les afeccions del carrer Pallars. Som 4 els carrers afectats pels canvis dels autobusos, carregues i descàrregues.
- M'he queixat molts cops i no ho heu recollit.
- Aquesta superilla no pot ser a canvi del cost zero. Tenim cases antigues que tenen tancat que no admet doble vidre ni tenim aire condicionat.
- Com es diu el contrari de la pacificació? Això és el que tenim a c. Pallars.
- Al carrer Pallars seguirà havent-hi vuit línies d'autobús?
- Que aixequin la mà els que estan en contra de la superilla.

Intervenció 5

- Tànger congestionat. Tànger no té la capacitat per tenir quatre carrils.
- Reconsiderar el fet de posar la parada de bus del carrer Tànger davant els pisos enlloc de deixar-la davant la universitat, tal com està ara.

Intervenció 5

- Contamino més ara que faig més volta que no abans per arribar al pàrquing.
- Recollir i mirar les queixes dels 2.000 signants de Change.org en contra de la superilla.

Intervenció 6

- És un bon projecte, però és un projecte molt parlat però poc fet. No es veuen canvis i millores tangibles pel veïnat.
- Cal poder invertir en projectes urbanístics.
- Tenim un pàrquing de Regesa que no està acabat. Perquè no s'acaba?
- Perquè no hi ha propostes d'usos més concretes, sent un pla per a tota la ciutat?
- Està molt bé escoltar si s'escolta per fer. Volem que aquestes propostes es portin a terme.

Intervenció 7

- Dades: a Bcn entren 1,2 milions de cotxes / densitat de vehicles a Bcn 5.700 km² / els cotxes realitzen el 20% dels desplaçaments i ocupen el 60% de l'espai / previstos 10M en superilles.
- Si ja tinguéssim el tramvia potser no hi hauria tants cotxes per Tànger.
- Demano valentia, coratge, tirar endavant el projecte i totes les superilles.
- Visc a una carrer que van *peatonalitzar*. Ja no hi puc aparcar però val molt la pena pels usos que ha guanyat.
- Carrer Pujades el carril bici hi va haver protestes del veïnat i ara està acceptat.

Intervenció 8

- Sóc afectat perifèric, parlo en nom de la plataforma d'afectats com a portaveu.
- Heu fet un pastís que s'ha cremat i voleu que ens el mengem.
- Ha sortit un estudi del RACC que diu que la circulació només es solucionarà posant èmfasi amb el sistema de rodalies.

- La OMS ha publicat un informe que desacredita els vostres arguments. Diu que al 2012 la contaminació va generar 6.900 morts a tot l'estat Espanyol aproximadament. Que 3500 siguin a Bcn "no cola".
- Aquest tema (superilla) ha nascut coix i no funcionarà. Cal tirar enrere la proposta i generar un procés obert amb els veïns i veïnes molt real i fer un plantejament nou.

Intervenció 9

- Vull posar èmfasi en la part de las superilla.
- Aquesta superilla va a favor de les empreses i oficines? Perquè l'Ajuntament ha d'ocupar els carrers que son vials? És perquè s'hi instal·lin grans edificis, grans empreses?
- La circulació de bicicletes en doble sentit es perillosa i no respecten res.

Intervenció 10

- No vull l'autobús davant de casa. La meva dona ha d'agafar primer el bus i després el rodalies.
- Els estrangers venen borratxos als hotels del barri, ja sigui els turistes o els autòctons que venen del *triángulo goflo*.
- Hi ha empreses que compren edificis sencers i fan especulació al barri. S'ha de vigilar.
- Volem que els nostres fills tinguin preus accessibles al barri i no hagin de marxar a viure fora.

Intervenció 11

- La bicicleta provoca un intercanvi social que no el genera el cotxe. Molta gent va en bici i arriba abans que amb el cotxe.
- Crec que la superilla és la línia a seguir. Hem guanyat molt espai pel ciutadà. Això és una passada.
- Jo visc al c. Marina que es perimetral. La superilla em compensa, poder portar el meu fill a l'escola per la superilla és un gran regal.
- Propostes: parc infantil i zones esportives, taules ping-pong.
- M'ha sorprès la bona convivència entre vianant i bici a la superilla.

Intervenció 12

- Al carrers Llull, Llacuna, Badajoz també ha crescut molt el trànsit. Cal fer una nova sincronització dels semàfors.
- Almogàvers i Pere IV son entrades a la ciutat i no s'haurien de veure afectades.
- La bici ha de tenir un us adequat i els ciclistes ara van per on volen (voreres, sentit contrari). També vigilar l'ús que ens fan els turistes.

Intervenció 13

- Sóc veïna de la superilla i m'agraden les taules de picnic.
- Sento queixes que no tenen a veure amb les superilles, com els canvis a Almogàvers o altres carrers perimetrals. Potser són de les obres que s'estan fent al barri. Els hotels ja hi eren, el *botellón* ja hi era...
- A ma mare li van posar el bus davant de casa però allà no es van queixar. Es part de viure a la ciutat.

Intervenció 14

- No sóc de Poblenou, sóc de Diagonal Mar. Sóc la portaveu del moviment Diagonal Mar
- Al mes d'abril Ciutadans va presentar una sèrie de propostes al ple que es van aprovar a dia d'avui no s'ha fet res. Ara mateix estem inclús més perjudicats.
- Quan es fa una superilla els cotxes busquen alternatives, altres rutes. La superilla és un invent impossible.

Intervenció 15

- Sabem que la superilla estava programada des de fa temps. No entenc perquè no s'ha preguntat abans.
- Feu un referèndum per veure les ganes que tenim de tenir la superilla.
- Perquè no heu fet les obres del c. Tànger ara, amb un sol carril a molts moments. Ara per anar al c. Tànger amb les obres de Glòries s'ha de fer una volta increïble.

Intervenció 16

- Entenc que la proposta per millorar el tràfic al perimetrals és eliminar aparcaments i guanyar carrils i regular els semàfors. Ara només hi ha una via directa per anar al centre de Bcn.
- Estudieu les medicions de l'aire i del soroll però ho feu un diumenge al matí, jo no l'he vist cap dia més.

Intervenció 17

- Sóc veïna de Pere IV. No entenc perquè parlu de distribució quan nosaltres ho veiem con una concentració. Ens heu tret el transport públic i l'heu posat al costat del metro, a la parada de llacuna.
- Caldria que algun transport públic passes per dins de la superilla.
- No entenem el moment en que això s'ha realitzat, amb tantes obres.
- La superilla pot generar un problema a les petites empreses. La ciutat ha de ser productiva i així no ho serà.

Intervenció 18

- Les zones de càrrega i descàrrega estan molt repartides i allunyades d'alguns comerços.
- Els bombers no coneixen l'accés a la superilla.

Intervenció 19

- Aquesta superilla ha estat una chpauza i l'heu fet a traïció, quan érem de vacances.
- S'han perdut places d'aparcament.
- No sabem on son les parades de bus.
- La superilla està morta, no hi ha activitat.
- Els desplaçaments són molt més llargs per entrar i sortir de casa.

Intervenció 20

- A mi em sembla que el model de la superilla és un bon model de sostenibilitat.

- Entenc que la superilla de Poblenou és una prova pilot i que s'ha fet aquí perquè no hi viu tanta gent, i que com a prova pilot es millorarà amb les aportacions del veïnat. És per això que estem aquí.
- Alguns arguments que estem sentint no tenen a veure amb la superilla, coses com el turisme, el *botellón*, etc...

Intervenció 21

- Les parades d'autobusos queden solitàries. Els busos tarden molt.
- Si volem anar en metro al centre (Urquinaona) amb cadira de rodes no s'hi pot accedir.

Intervenció 22

- Aquí ha faltat i falta un procés participatiu real sobre la superilla on es puguin votar les propostes.
- Els veïns i veïnes ens ho hem trobat "dit i fet". Ens hem assabentat per les notícies.
- Si no es resol el problema del base, el transport públic, no resollem el problema del transport.
- Perquè no repenseu l'opció de fer passar autobusos per Almogàvers i manteniu les parades d'autobusos.
- Jo he d'agafar el tramvia per anar a treballar i enllaço amb l'autobús. He vist dues vegades com el tramvia casi s'emporta cotxes perquè Tànger no pot assumir tot el trànsit que té.

Intervenció 23

- Crec que aquesta reunió és molt positiva. Han de sortir tots els problemes i deficiències i que es recullin a la taula i que es modifiquin les coses que no van bé.
- Hem parlat de Gràcia, crec que allò és una superilla. Aquest projecte no es nou.
- Aquestes superilles, aquestes propostes venen del govern anterior. No és un invent d'aquest govern.
- Estem anant cap a un model de ciutat diferent. Està passant a altres ciutats europees també. Aquest model d'ara no és viable ni aquí ni enlloc.
- Si recordem a Bcn de fa 30 o 40 anys que era molt diferent, quan van posar els carrers per a vianants hi va haver-hi molta queixa també.

Intervenció 24

- Soc de l'associació de veïns i veïnes. Fa temps que treballem en temes de barri.
- Cal fer un diàleg profund, i dedicar temps, per treballar els temes de barri (transport, turisme, economia...) però no fer una esmena a la totalitat.
- Cal tenir contacte amb la gent per poder assolir un barri per tots i totes.
- Estic d'acord amb la paraula anterior: cal pacificar el trànsit.
- Estic molt d'acord amb la pacificació de Pere IV.
- L'altre estratègia és la superilla per modificar la ciutat. Cal tenir una visió de barri i de ciutat.
- Cal deixar el cotxe i agafar el transport públic.

Intervenció 25

- Vaig arribar al barri al 2005 i estic molt content d'estar aquí.

- Hi ha tres tipus de veïns/es, residencials, comercials i industrials. Aquí només es parla com a residencials.
- M'agradaria que vinguessin més empreses al barri del Poblenou
- S'haurien de posar plantes hipoal·lèrgicas
- Més zones verdes
- Més carrers cul de sac.
- Falten places per cotxes elèctrics.
- La policia podria vigilar el *botllón*
- La superilla està molt bé, menys soroll i menys pol·lució.
- Perquè no posem bus elèctric petit dins la superilla. També es poden sincronitzar els semàfors.
- No voldria que paralizéssiu les llicències pels comerços.

Intervenció 26

- Voldria agrair l'explicació que ens heu donat.
- Estic il·lusionada amb aquest projecte i entenc que no està tancat, que el podem canviar entre tots i totes. Aquesta prova pilot pot acabar sent el que volem que sigui.
- Es poden crear usos per als espais buits. Ara no hi ha molta vida però hi podem crear usos nous. Hi ha veïns i veïnes que estem il·lusionats.
- M'agradaria que facilitéssiu una plataforma on poder tenir un diàleg fluid de cara a la gestió i usos dels espais, així com informació i transparència del procés.

Intervenció 27

- Sóc veí del carrer Pallars. Estic afectat d'una manera positiva.
- Tinc una proposta concreta que es facilitar un procés on la gent pugui fer propostes.
- Una proposta es fer un mercat de fruita i verdura de productors locals.

Intervenció 28

- Sóc estranger i porto 18 anys a Barcelona.
- No acabo d'entendre aquest projecte per varies coses.
- Em plantejo si la superilla redueix la contaminació, ja que molts tenim un recorregut més llarg.
- Es creen accidents al c. Tànger degut al trànsit.
- La Diagonal és un tap als matins.
- No m'imagino això al centre de Barcelona, seria un caos.

Intervenció 29

- A la plaça Dolors Piera tenim la brutícia, ratolins... nosaltres accedim per dins de la plaça i és un cul de sac i queda tancat.
- A nosaltres no ens han arribat ni tríptics ni cartells amb informació de les trobades.
- No sé si s'ha fet una diagnosi en relació a la seguretat amb perspectiva de gènere ja que ara els espais queden molt buits i a la nit podem tenir sensació de perill.
- Esperem que la superilla es pugui millorar.

Intervenció 30

- Impacte als carrer perimetrals, Pere IV i Almogàvers. El tràfic s'anirà distribuït i voldria saber que es vol fer per reduir l'impacte de la superilla en aquestes vies.
- Voldria saber el resultat de les medicions que esteu fent en relació al trànsit.
- La parada de bus de Tànger, si us plau, no la torneu a canviar.
- La superilla ara és un desert.
- Crec que ciclistes i peatons són incompatibles. A la superilla la solució que es dona a les bicicletes no es la optima.

Intervenció 31

- Em vaig assabentar de la superilla quan no era a Barcelona i no vaig saber que hi havia reunions ni informació de la implementació.
- Crec que la superilla pot aportar coses positives.
- Crec que hi ha hagut gran improvisació. És evident que si pacifiquem el trànsit vagi als voltants. Els perimetrals són ara autovies.
- El que més m'ha afectat és el transport públic de superfície (autobusos). El Poblenou ja té una xarxa deficient i els únics busos que ens servien per anar al centre ens els han allunyat i s'ha de fer combinacions per anar al centre.

Intervenció 32

- Sóc part de cent vivendes que vivim a la superilla i ens hem organitzat per millorar la superilla i aportar idees pels espais alliberats. Som veïns i veïnes de dins i de fora.
- Us convido a participar-hi a través de la pagina de facebook.
- Som crítics amb la implementació i la comunicació del procés.
- Cal combatre el desconeixement que hi ha de la superilla. Cal una campanya de pedagogia sobre com moure'ns a la superilla i no lluitar entre col·lectius (ciclistes vs peatons, etc...)
- Tenim propostes concretes com la del mercat setmanal, canviar l'entrada de l'escola del carrer llacuna per la superilla, posar paviments mes adequats, entre d'altres.

Intervenció 33

- Els que tenim el metro, els busos, la gent... no ho volem, i els que no ho tenen si ho voldrien.
- Tots volem una ciutat diferents, menys contaminada.
- Hi ha models de ciutat que integren la bicicleta sense problema.

Intervenció 34

- La gent està enfadada perquè molta gent no ha estat informada. Quan la gent no s'assabenta de les coses –potser perquè l'Ajuntament no vol- comencem ja malament. S'han començat a fer les coses amb *alevosia* i nocturnitat.
- Feu veure que ens esteu escoltant i no és veritat. Les propostes que heu posat no són les que vam proposar els veïns i veïnes a les anteriors reunions.
- Volem que traieu la superilla.
- La superilla no és amb pressupost zero. A la web posa que cada superilla costa 125.000€

Intervenció 35

- Gràcies als veïns i veïnes que encara estan aquí, ja que hi ha molts que han marxat, veïns i gent de l'Ajuntament.
- Ara per accedir al pàrquing hem de donar molta volta. Costa molt creuar la Diagonal i ens dificulta l'accés.
- Estem al costat del Parc Central, que ja és una zona molt verda.

Intervenció 36

- Demanaria que no li digueu a la superilla pilot i no la tireu enrere així que no és un pilot.
- Dieu que l'objectiu és reduir la contaminació i el que feu es posar-la als veïns/es del voltant
- Voldria saber com penseu reduir el trànsit amb el model superilla
- Aquest cap de setmana hem vist la furgoneta que recull dades i només l'hem vist en cap de setmana.
- Heu implantat vosaltres la superilla i els responsables sou vosaltres.

Intervenció 37

- Ja és difícil arribar al nostre barri com per a sobre haver de fer 2km de volta.
- Tinc el metge a la Vila Olímpica, i em costa molt d'arribar.
- El c. Tànger de 8 a 10 del matí és insuportable.

Intervenció 38

- No hauríeu d'haver fet una intervenció així sense preguntar abans als veïns/es tal com esteu fent ara.
- Fer la intervenció amb l'obra de Glòries tampoc és bona idea.
- Jo estic disposat a compartir els autobusos dels que paren a la porta.

Intervenció 39

- No podem substituir l'urbanisme per performance *low coast*
- El cotxe no desapareixerà per voler-ho
- Això no és un debat de bons contra dolents, no és ciclistes contra cotxes
- Les cruïlles d'asfalt no son substitutives de les places reals
- Volem ser escoltats com a veïns/es de Poblenou
- La superilla crea problemes. Aquesta zona de Poblenou no és Gràcia o el centre del Poblenou. Aquesta zona té altres necessitats.
- Crec que l'experiment ha estat fallit, i els pegats que s'hi posen només reconeixen l'error del projecte
- Caldria fer una consulta del grau de satisfacció dels veïns/es i executar allò que els veïns i veïnes reclamen

Intervenció 40

- Trenco una llança a favor de la superilla perquè cal millorar la sostenibilitat i la salut pública
- Això és un pla pilot que cal anar millorant però que no s'ha de tirar enrere

- Visc al a part nova de Poblenou. Ha costat molt fer que la gent s'acostumés a sortir al patis interiors de les cases a fer servir l'espai però ara s'utilitza.

Intervenció 41

- Estic aïllada dintre del barri
- Soc discapacitada i no hi ha places per discapacitats enlloc
- Des del c. Bilbao fins al c. Àvila cap carrer descongestiona c. Tànger.

Intervenció 42

- No heu actuat democràticament. També és de valorar que ara ens esteu escoltant.
- Que penseu fer perquè el transport públic sigui més econòmic i més freqüent?
- Tinc la sensació que aquest projecte té l'objectiu de beneficiar al turisme i a empreses turístiques
- A mi m'ha augmentat la contaminació i esteu perjudicant a altres veïns/es. Cal que negociem.

Intervenció 43

- Em preocupa la imatge de tota la ciutat amb superilles. Crec que aquest model no és aplicable.
- Tenim necessitats de mobilitat que cal resoldre. Perquè se m'ha de bloquejar la mobilitat?
- Només moveu el problema però no el resoleu.
- No estem preparats per aquest canvi. S'ha de fer progressiu.
- La geografia de Barcelona dificulta aquest canvi a altres sistemes.

Intervenció 44

- Soc veí perjudicat.
- Hem vist un moviment de fluxos dels cotxes que es mouen d'un lloc a un altre. I la contaminació també. I això no és just.
- S'ha fet sense respecte i no ha estat democràtic. Ha faltat participació.
- Que passarà quan hi hagi més superilles amb els carrers perimetrals?
- Un pilot si no funciona es retira. Espero que escolteu a la gent i que feu el que els veïns i veïnes volen.

Intervenció 45

- Al carrer Pallars ara tenim 8 autobusos. D'aquets 4 fan el mateix recorregut. S'hauria de revisar.

Intervenció 46

- Tinc un estudi de l'Ajuntament sobre mobilitat que diu que el 56% dels desplaçaments són no motoritzats, el 14% en transport privat i el 29% transport públic. És a dir que la major part de trànsit de Bcn és per gent que ve de fora.
- El c. Tànger s'ha convertit en un infern.
- Esteu passant tot el trànsit a dos carrers. Almogàvers l'heu deixat buit.
- Això genera ciutadans de primera i de segona.

Intervenció 47

- Crec que aquest projecte té sentit a unes zones de la ciutat, centres històrics, carrers petits, però no a altres.
- Ha estat una imposició com s'ha fet.
- Es sacrifiquen uns veïns/es i uns carrers perquè altres tinguin bones condicions.
- Al c. Pallars que hi ha escoles, Can Felipa, un institut... hi travessa molta gent, i ara li posen 8 línies d'autobusos.
- Em pregunto si aquest sistema és just i equitatiu per la gent del barri.

Intervenció 48

- Voldria saber si les administracions tenen la capacitat de lluitar contra els poders econòmics que generen i amplifiquen el turisme i la compra de habitatges de la ciutat per inversions estrangera?

Intervenció 49

- Agrair els esforços que s'estan fent per tenir una alternativa al transit privat i que no sigui com les que s'han fet a altres ciutat on et limiten els dies que pots anar en cotxe.
- Voldria saber les dades de les mesures de trànsit i saber si l'augment ha estat per les obres o per la superilla.

BUIDAT DELS QÜESTIONARIS

VALORACIÓ
Trànsit de cotxes
+
Limitación del tránsito. S'ha reduït el trànsit. Carrer Pere IV: reducció velocitat y peligrosidad en esta calle. Toda a 10 km/h es genial. Realizar carriles de 30 km para los coches donde también se pueda utilizar por los peatones, con una carretera a la misma altura de las aceras. Calles semipeatonales dentro de la Superilla y no cerrar las calles. Bona idea. Boníssima millora. Ningun solo problema. Reducció del trànsit a l'interior de la superilla Posar un comptador de millora de CO2 Ok La accesibilidad me parece perfecta y tengo parking.
-
Han de poder passar les emergències sense dificultat i poder parar ambulàncies per recollir gent Increment de trànsit als carrers perifèrics a la superilla L'únic que s'aconsegueix és que el trànsit augmenta a carrers més petits dels voltants (c/Llacuna i Tànger) que són més estrets i on sí que viu gent. Treballant fora de Barcelona, necessitem cotxe sí o sí.

Demasiado tránsito de coches por carrer Pujades como consecuencia de la superilla. Todos los buses pasan por Pujades 147 y los vecinos de las paradas soportan contaminación acústica. Carrer Pujades no pot ser el carrer que absorveixi tot el trànsit de Poblenou. Para circular es peor! Ser hace más km para contornear la superilla y crea atascos. Tener que ir dando vueltas y vueltas para ir de un lugar a otro. Traslado del problema y flujo vehicular a las calles Pallars, Pujades, Llull, Llacuna y Badajoz. Se ha encerrado completamente al barrio del Poblenou Central, salir o entrar actualmente es más complicado. Al carrer Pujades s'ha incrementat ENORMEMENT el trànsit i perjudica molt els residents. Contaminació i soroll al carrer Pujades a la part sud de la Superilla. Más cotxes en els carrers del costat de la Superilla. No s'arregla la contaminació. Només s'ha tallat. Necessari reobrir al trànsit Pere IV i Almogàvers. Flux natural de direcció al centre de la ciutat. Vials 1 carrer oberts en aquest àmbit → Conquesta. Tallar-nos la linealitat → Frivolitat (contrasentit). Efecte contradictori → generar col·lapses on no hi eren. Cal esponjar més els carrer perifèrics. Per reduir el trànsit, s'ha perjudicat aquets carrers. Dificultat de circular amb cotxe per Pere IV. Això suposa inseguretat per la nit. No fer anar girant els cotxes al voltant de les illes, deixar anar recte. Carrers perimetrals Llacuna, Tànger, Pallars, Badajoz amb concentració de cotxes, contaminació atmosfèrica i acústica. Redistribuir de forma equitativa el trànsit que ara feu passar pels carrers perimetrals. Descongestionar trànsit al carrer Tànger i perimetrals (increment acústic i contaminació). Los coches se agoman en las calles perimetrales y tienen más dificultad para acceder a su destino. Donde vivo, en la calle Tànger, ha y muchos más coches. Por tema del ruido, contaminación y peligro ha cuadruplicado mil veces. Tànger no puede tenir toda la ocupación de 4 calles. S'ha traslladat el trànsit als carrers perimetrals. Ha augmentat la contaminació (hi ha embussos a Tànger quan abans no hi havia), més soroll i més trànsit rodat. No hem tingut informació fins que ens hem trobat amb la cosa feta. Penso que al barri hi ha molt per millorar i no era necessària la Superilla. Treu la contaminació de la Superilla i l'augmenteu a l'entorn. El carrer Llacuna va desbordat i amb perill el traç de la Rambla amb Llacuna. No Superilla. Projecte incomplet i inacabat. No es pacifica res; es traspasa el problema. S'està concentrant la contaminació en zones i carrers. Molt malament la distribució. Vigilar les motos. M'afecta i ara arribo cada dia 15 minut més tard. Carrers Llacuna i Tànger caòtic. Visc al carrer de la Llacuna, entre els carrers de Tànger i Sancho d'Àvila, i amb la Superilla ha augmentat el trànsit, el soroll i la contaminació considerablement. Els veïns i veïnes estem perjudicats clarament. No podem arribar a casa amb agilitat, ja que la circulació s'ha tornat impossible. Estem aïllats per Glòries (obres), Pere IV (obres) i el fiasco de la Superilla. Per què es canvien les coses que funcionen? L'únic que hem aconseguit és traspasar el trànsit als carrers perimetrals amb un increïble augment de soroll i contaminació. Caos! Augment considerable als carrers de Pujades i Llacuna, potser degut a les obres a Glòries, Pere IV i Almogàvers.

Molt malament.

Hi ha carrers amb massa trànsit.

Molt complicat. Necessitat de seguir recte (no obligatorietat de gir). Pèssima mobilitat.

Molt complicat. Per passar d'un carrer a altre és una odissea. Els carrers exteriors estan col·lapsats i a la Superilla no hi ha ningú.

Tànger i altres carrers de la perifèria no poden acollir el trànsit que hi ha ara.

Molta contaminació, soroll i busos.

No volem més carrils al carrer de Tànger; ha augmentat el soroll i la perillositat, sobretot al encreuament amb la Rambla del Poble Nou.

El principal error ha estat transformar els carrers de Pere IV i Almogàvers, carregant de trànsit els carrers exteriors.

Mal pensat treure cotxes de la Superilla per a incorporar-los a altres carrers.

És un error i, fins a que no tallem tots els carrers, no us donareu per al·ludits.

Més cotxes a la nostra zona i més col·lapses de les vies.

Negatiu.

Tengo que hacer un recorrido más largo hasta el parking y pierdo más tiempo y contamina más.

S'han col·lapsat molt els altres carrers a part de c. Tànger o c. Pallars com a frontereres també es deriva a carrers més lluny com c. Badajoz o la Diagonal (i el mateix encreuament).

S'ha tallat una via molt important de sortida del barri en direcció a Barcelona centre c.

Almogàvers.

Para que más taxis? Para los Hoteles? Para los turistas?

La pacificació de la superilla a ha reduït l'ús del vehicle privat i això fa que es congestionin els carrers perimetrals o de la xarxa bàsica.

En general cada vehicle es fa servir de forma individual.

Actuació de millora als carrers peatonals.

Siempre ha sido igual la hora mala de 9 a 10 de la mañana mucha circulación y poca policía.

En la superilla ja no hi havia trànsit.

Excés de cotxes al c. Tànger i també a llacuna per culpa de les obres de Glòries i Pere IV.

Molt trànsit als carrers perimetrals. Tampoc ens afecta la contaminació. Ciutadans de segona.

S'ha desplaçat el trànsit no s'ha reduït. Mala viabilitat. Inconvenients en la mobilitat dels sentits del trànsit.

En aquests carrers hi ha menys trànsit però s'ha traslladat als propers augmentant densitat i pol·lució en ells. Molts cotxes han de donar més voltes per fer el mateix.

Mucho más tráfico y ruido por las calles limítrofes (llacuna, Tànger, Badajoz) y embotellamientos. La calle Badajoz es un tormento para poder salir con un semáforo cortísimo en Diagonal.

Que los autobuses no pasen por el interior de la superilla.

Llacuna y Badajoz son dirección montaña. A Glòries hi fan obres, el que dificulta el trànsit al voltant de la superilla. Motos: Caldria que no es permetés que circulin per la superilla o les voreres.

Tránsito de coches no era tan elevado como para justificar la superilla. Se ha incrementado en las otras calles que eran tranquilas y en que vivían familias.

Vies com Pujades ara son mes com carrer Aragó en hora punta.

Los coches también han de circular. Todos en algún momento necesitan trasladar personas o bultos. Reducir carriles cortar calles, quitar aparcamientos no reducen el tráfico sino que lo traslada, origina estrés y mal humor.

Negativo.

Mal pensado. Enviado el tráfico a otras zonas.

Tengo que hacer un recorrido más largo hasta el parking pierdo más tiempo y contamina más. Elements de protecció del carril de cotxe fixes i *intraspassables*.

Transport públic
+
<p>Funciona bé. Imprescindible que el bus no creui la Superilla. Suficient, però s'ha de gestionar millor, com el temps d'espera. Obrir debat públic respecte el Pla de Mobilitat del Poblenou en les noves circumstàncies de les superilles enteses com a model positiu que cal assegurar. Les persones que vivim als carrers perimetrals tenim una millor accessibilitat als autobusos. Últimamente tardo mucho aunque está bien aunque las paradas están demasiado separadas. Las paradas están adecuadas aunque si hay más mejor. Autobuses nuevos.</p>
-
<p>Parades de bus més a prop Bitllets més barats si volen que s'utilitzi el transport públic S'han allunyat les parades que hi havia i ens ha perjudicat als que hi vivim Todas las líneas de bus paran en Pujades 147. Mucho ruido. Allunyament dels autobusos cap a la Diagonal. Los autobuses tienen que hacer más cambios de sentido. Las paradas quedan lejísimos. La eliminación del bus en toda la superilla es absolutamente discriminatorio para los vecinos de los alrededores así como aumentar la carga vehicular con el bus por las calles mencionadas. Fatal. Aumento del tránsito en calles adyacentes. Els busos haurien de passar per un lateral de la Superilla com ho feien abans. Els autobusos haurien de continuar passant per un carril al carrer Almogàvers facilitant la vida als residents de dins de la Superilla i per suposat als del carrer Tànger i Pujades. Apartadíssim de les parades on estaven abans. Concentració als carrers perimetrals. Mala comunicació de busos. Més busos i tramvies. Barri amb grans dèficits de bus (sort del metro) durant dècades. Quan de mica en mica s'estén xarxa de bus, es retira i col·lapsen perímetres. Reversibilitat, ja que el transport públic omple massa els carrers extern i perifèrics de la Superilla de Sant Martí. Massa concentració en Pujades. Estan més lluny de casa i concentrades les parades en llocs concrets i moltes prop del metro. Hi ha escoles i instituts al carrer Llacuna amb més accidents i més contaminació pels nens. Reduir el nombre de busos al carrer Tànger i perimetrals i redistribuir-los. Recuperar les antigues parades. Falta de transport (autobusos, taxis) per a la gent del barri. Los buses deberían circular por Pere IV y volver a recuperar el eje Cerdà y Almogàvers. Si esto era para atrapar a la gente a usar el transporte público, no ha funcionado. Volem que Pere IV recuperi el doble sentit, tant pel bus com pels cotxes. Un carril per cada sentit. Millorar el transport públic. Les parades molt separades i la gent ens hem de desplaçar molt per agafar el bus. Es pacifica malament la nova xarxa. Ha de ser-hi més econòmic i amb més freqüència. Han deixat el centre del Poble Nou sense autobús i la gent gran s'ha de desplaçar molt.</p>

Les parades de bus estan molt separades.
 No han previst els passos de vianants i els cotxes no paren.
 Visc al carrer Llacuna: nova autopista de Barcelona?
 El carrer de Tànger ha passat de ser un carrer tranquil a tenir 6 línies de bus, 4 diürnes i 2 nocturnes. Horrible!
 Ens preocupen les parades a les portes d'edificis habitats. De 2 busos es va a passar a 4.
 8 autobusos pel carrer de Pallars sense mesures ambientals compensatòries.
 Molt malament el canviar les parades.
 Pitjor que abans; parades més llunyanes.
 El busos haurien de passar per dins de la Superilla.
 Molts busos als carrers de Tànger i Pallars.
 Mal pensat.
 Triguen més en arribar i hi ha més trànsit en les vies per les que circulen.
 No entenc el futur pas del bus per carrer Roc Boronat quan la cruïlla Sancho d'Àvila és la que millor ha funcionat amb les primeres propostes.
 Han anulat parades que tenia més cerca de mi domicili.
 El taxi que també és transport públic es quasi inexistent dins la superilla. Persones amb mobilitat reduïda amb croses han de moure's molt per trobar taxis i busos.
 Queden molt lluny les parades del centre del Poblenou.
 Las calles Tànger y Pallars están colapsadas. Potser hi ha massa distancia entre els carrers de la xarxa bàsica.
 Els busos fan molt soroll.
 Deseable cambio a eléctrico.
 S'han perdut parades que eren un eix vital d'arribada al centre.
 Massa busos per Tànger gairebé buits. El carrer real és c. Almogàvers.
 Las paradas de bus se han alejado bastante. Superilla aislada sin vida i miedo al pasar al oscurecer.
 Hi ha poc transport. Els busos els han distanciat molt.
 El transport públic ara està més lluny.
 És més difícil trobar pàrquing quan el necessites. Dificultat per ambulància, serveis d'urgències...
 Els busos que entren no poden fer el gir i han de fer marxa enrere.
 Una vergonya el transport públic al Poblenou des de sempre.
 Llargues distàncies entre línies horitzontals
 Mal pensado y fatal.
 Peor
 Es podria millorar. Parades mes a prop.
 Tiene mucho de que desear: rutas insuficientes, frecuencia irregular.
 Muchas huelgas.

Aparcament-càrrega i descàrrega

+

Zonas verdes de aparcamiento exclusives para vecinos y más control de tickets y agentes.
 Hi ha aparcament de motos quan fora de la superilla tot és aparcament de motos.
 Es podria acabar el pàrquing d'Almogàvers i crear mes zona verda.
 Igual.

-

Cases velles no tenen pàrking. Fer places per cotxes a bon preu per veïns
 És molt difícil aparcar i crec que la càrrega i descàrrega és molt complicada
 Els veïns i veïnes donen moltes voltes per aparcar. El resultat és més trànsit.

Més zona verda. Eliminar aparcament turístic, zona blanca fora. Aparcament pels veïns, no per visitants de fora.

Fatal!! S'ha anul·lat un aparcament privat (c/Llacuna amb Sàncho d'Ávila) a la vegada que eliminat molts aparcaments de dins de la superilla per tal que quedi buit.

Si vas a un sitio concreto en coche es muy difícil llegar y aparcar.

No hay suficientes aparcamientos.

Terrible, se ha incrementado el problema en el núcleo central del Poblenou. Ahora hay un problema en dónde no lo había.

Faltan aparcamientos.

Dins de la Superilla no n'hi ha, i si es pareu obstaculitzen el carril únic de la Superilla.

Pensar amb els comerços abans de fer qualsevol acció.

Mostra de deficient planificació del projecte.

No prevista → ara parxes. No és de rebut → desacredita el projecte.

No previsió → Evidencia error de planejament.

Hi ha menys lloc per aparcar a Pere IV.

Problemes de càrrega i descàrrega en moltes petites empreses.

Volíem zones verdes, no Superilla.

No es sap que fer a la Superilla perquè no té sentit.

Caldria preveure algun espai de càrrega i descàrrega.

Menys o nul·la visibilitat per comerços.

Facilitar horaris per a la càrrega i descàrrega.

La Superilla dificulta-impide la carga y descarga; es un impedimento tanto dentro de la Superilla como en negocios perimetrales.

Imprescindible en nuestra zona y con la falta de estas zonas, se ha paralizado los ciudadanos, el comercio, etc.

Malament.

Els que no tenim garatge privat, on aparquem el nostre cotxe?

Les poques places verdes d'aparcament las heu anul·lat en bona part. No heu pensat en els comerços i tallers que hauran de plegar. Penós!

S'han perdut aparcament pels veïns.

Més zones verdes i més aparcaments.

Deficitari i insuficient.

Molt malament. No hi ha places d'aparcament ni càrrega i descàrrega.

Trànsit subterrani.

Els veïns del carrer de Tànger amb aparcament propi col·lapsem els carrils a l'hora d'entrar, i en ocasions els cotxes ocupen la parrilla del Tram.

Mal pensat o error?

Es compliquen les zones per a deixar la càrrega.

Se han perdido muchas plazas.

Massa places d'aparcament per motos les que estan molt buides es podrien fer mes per cotxes.

Tot el pàrquing que pugui haver-hi que sigui zona verda.

Vigilància de Guardia Urbana continuada.

Tenemos menos plazas de parking. Las que tenemos el coche en la calle vivimos en una odisea cada día.

És el problema principal del barri, molta carrega de cotxes/furgonetes o gran tonatge.

Cal habilitar espais

Greus problemes de mobilitat i descarrega de camions de repartiment.

Se ha complicado aparcar. Han quitado parquin del ayuntamiento y además muchas zonas de aparcamiento para residentes. Los camiones siguen aparcando en doble fila.

Han posat. Han fet una reserva per ambulància per un centre de rehabilitació que tanca a la nit. Malgrat això en aquesta zona no es pot aparcar a la nit.

<p>Aparcamiento subterráneo. Para acceder a mi parquin tengo que dar una vuelta de 11 calles. Amb la nova mobilitat es contamina més l'entorn immediat de la superilla. Els veïns hem de fer més recorregut per arribar al mateix lloc. Han retirat places d'aparcament. Ara aparcaran al Clot. Mal pensado. Se han perdido muchas plazas. Hacен falta plazas de aparcamiento, especialmente de corta duración.</p>
Bicicleta
+
<p>Mejor, menos coches, pero es una ciudad! Espai per a circular bicicletes. Increment d'espai a la calçada. Ben fet, malgrat tota la resta. No és un problema. Afavorir l'ús de la bicicleta. Més zona de circulació de bicicleta. Bé. Hi ha molt espai.</p>
-
<p>Circulen per tots els espais i resulta un tant perillós circular caminant pel carrer, personalment em resulta agobiant i preferiria que estessin més controlades. Ja hi havia carrils bici. Què ha millorat? Res, no incentiva l'ús de les bicis: treballem fora de Barcelona. Que se vayan a pasear por Collserola, no se que solucion tienen con cuatro calles que hay que ir dando vueltas. Más que terrible, no está nada controlado y la eliminación del carril bici hace aún peor la impunidad de los ciclistas que ahora circulan por aceras, sentido contrario y por todas las calzadas salvo el poco carril bici. ¿Por su sitio? Bicing només 30 minuts per cada cop que agafes la bici. Han posat 3 punts de parking. I la resta, on aparquen? Carrils bici clàssics. Desordenada (guiri – gai). Implantacions doble sentit en lloc d'un únic sentit és perillós per ciclites, vianants i cotxes. Més control als carrils bici . Decidir si els carrers bici són de bici o de tots tipus de vehicles. Esteu dividint el barri beneficiant a uns veïns i els altres ens perjudica els nostres fills que estan vivint als perímetre estaran més contaminats. És perillós que les bicis circulin en sentit contrari pel mateix carril que els cotxes. Posar carril bici a tots els carrers. No segueixen els carrils de circulació. Prioritza la bicicleta al vianant. Perill d'atropellament. Las bicicletas tienen solo espacio en la Superilla, però supone un peligro si quieren pasar por calles colindantes. PELIGROSO! Ya no voy en bici debido a eso, ya que hay más cantidad de coches en las zonas colindantes. Es solo una pregunta de tiempo que haya un accidente mortal entre bici y coche. A la Rambla està marcat la prohibició de circular per dalt del passeig i no ho respecten i és un perill per als vianants. Les bicicletes van per on volen i no respecten als vianants ni els senyals.</p>

Hacer carril bici y pasar en toda la Superilla.
 Van per on volen.
 Més carrils bicis en condicions.
 Les bicicletes tenen l'obligatorietat de respectar els passos de vianants i no ho fan. Les bicis passen pel mig de les voreres i no respecten al vianant.
 Segueixen circulant per on no toca.
 Ja hi ha prou amb els carrils bici existents.
 Encara falta respecte: invasió de voreres, també les motos.
 Prohibir circular per les voreres.
 Tenen molt espai, però moltes vegades està completament buit. Molt espai per res.
 Més carrils bici i menys cotxes.
 És un error que puguin "campar" per lliure.
 He vist com una bicicleta anava contra direcció dins de la Superilla perquè al carrer hi havien obres urbanes.
 Van por donde les da la gana cuando quieren son vehículos cuando quieren van por las vías peatonales.
 Ya había suficientes carriles y parking para Bicing lo dice un usuario desde hace 6 años. Ya hay espacios adecuados para la práctica del monopatín.
 Falten sistemas seguros d'aparcament de bicicletes.
 Cal que la bicicleta s'identifiqui en la zona de calçada exclusivament.
 Peligro en las glorietas de la Rambla de Poblenou, coches, peatones distraídos, bicicletas...
 Va tots en doble direcció i convivint amb els cotxes encara posa 10kmh van a mes de 30kmh i es un risc.
 Circulen per les voreres tot i haver-hi carril bici.
 Ya había espacios para bicis tanto en la Rambla, Diagonal como en la playa. Se han convertido en un peligro para los viandantes.
 És bastant incoherent que les bicis puguin anar en tots dos sentits en el mateix carril de cotxes. Es podria fer un carril per a bicis?
 Los coches deben respetar las bicis en los carriles de la superilla.
 Las bicis se saltan los semáforos y va por el carril de los coches.
 Trobes bicicletes que et poden venir per tot arreu.
 Sense carrils definits.
 Incívics. Tinc una òptica i molts cops em ve gent gran atropellats per bicis.
 Igual que abans.
 Bicicletes barrejades amb cotxes i vianants.
 Mal pensado.
 Donde está el carril bici Pere IV imprescindible.
 Però no esta clar per on passen les bicis. Com poden anar en ambdós sentits per on van els cotxes?
 No respecten els semàfors ni la senyalització.
 Van por donde les da la gana y cuando quieren son vehículos y cuando quieren van por zonas peatonales.
 Carriles caóticos. El coste del servicio público es excesivo para la ciudad.

Carrers i espai públic



Ha quedado muy bien con los círculos y la decoración del suelo.
 Espais per a vianants.
 Aprovechar el uso de solares abandonados para la realización de actividades lúdicas y espacios verdes. No más hoteles.
 Millorar la urbanització aprofitant els espais i carrers.

Obrir marc d'anàlisi d'un districte singular que es caracteritza per ser zona industrial 22@ i zona d'habitatge. Manteniment de la activitat industrial i lloc de treball.
Mobilitat de mercaderies, treballadors.
Horaris i freqüència de transport públic.
Potenciació del districte tecnològic.
No fan falta ni jocs ni horts urbans ni escacs coses semblants.
Es molt positiu guanyar espai públic per a les persones.
Millorar la implantació del xamfrà amb zona verda.
El espacio de este barrio en el que vivo es fundamental y se tiene que cuidar.
Tan debò funcionés l'espai per la gent però ho hem aplicat de la pitjor manera possible.
Espacio para jugar en la calle.
Mucho mejor.

-

No volem un espai per turistes que no deixin descansar els veïns tipus Barceloneta.
Ara trigo en arribar a casa 20m/30m després d'aparcar a Vila Olímpica. No pot ser!!
Carrers buits i descampats encara sense aprofitar. Més trànsit, soroll i contraminació a carrers que abans eren molt tranquils.
Si se queda tal cual, negativo. Tendria que haber jardines!
Hoy he pasado por la calle Roc Boronat, había cuatro juguetes para los niños, en la acera.
Es para uso y disfrute de una población muy reducida, sobretudo el fin de semana en que la Universidad y las oficinas de los alrededores quedan sin actividad.
Que sean útiles.
S'han aïllat els carrers i en les cruïlles, que s'hi fa? Res botellón a la nit.
No es per jugar nens, pèrdua d'espais. NO VOLEM LA SUPERILLA.
Fer més parcs.
Despropòsit.
Àmbit on manquen les places i equipaments (des de fa dècades) pretendre substituir per a cruïlles amb performances low cost sembla una burla. No és de rebut!
Pere IV no necessitava eliminar. No s'han de dones voltes per entrar en cotxe a l'interior de la Superilla.
Perill de desertització i botellón en zona Pere IV – Almogàvers.
La provisionalitat de la intervenció és dolenta per a l'espai públic. Cal posar-hi més recursos.
Han aïllat zones: més desertització i inseguretat.
Mala idea, pèssima execució. Revertir la Superilla.
Millora del perímetre.
Desertització. Por de caminar a la nit.
El espacio público de la Superilla està sobrevalorado y no es necesario tanto y al mismo tiempo priva de espacio público en calles perimetrales.
No veo una diferencia / mejora ya que nunca he ido a esta zona porque no es una zona verde.
Si el reto està en ser una Ciudad eco, hay que poner más verde.
No vull cruïlles d'asfalt guanyades pel veïnat, vull illes verdes (hi ha molts solars buits al Poble Nou).
Han retirat els bancs davant la residència de Llacuna cruïlla Tànger. Es queixen els residents que sortien a seure una estona.
Estado penoso de las aceras y las calles.
Espai públic: si milloren l'interior de l'illa no necessitem res més.
5 m² de verd per habitant.
Necessari que l'escola i IES estiguin en condicions.
Millorar l'accessibilitat per a persones grans i amb mobilitat reduïda.
No penseu mai en la gent gran, moltes gràcies. Desitjo que arribeu a grans i també s'oblidin

de vosaltres com esteu fent.
El barri està mort. No faciliteu la vida, la compliqueu.
Ja tenim la Rambla i el Parc del Poble Nou. Posen zones verdes dintre de la Superilla.
El que s'ha millorat en una zona d'alta densitat d'oficines, s'ha fet a costa dels altres carrers.
El carrer dels Almogàvers és pels cotxes.
S'estan fent botellons i destrosses als vehicles.
Millorant l'amplada n'hi ha prou.
Només hi passen els veïns. Carrers buits de gent i, a segons quines hores, fa por passar-hi.
Falten contenidors al carrer de Tànger i els veïns deixen les escombraries a les papereres.
Els carrers sempre seran carrers i els parcs sempre seran parcs.
No crec que aquest espai s'utilitzi per res. Deixarà més lloc per als botellons.
Més zones esportives. Més zones d'activitats esportives.
Qüestionar la urbanització que s'està fent a c. Almogàvers entre c. Llacuna i c. Roc Boronat.
S'està construint sense entendre-ho com una superilla.
Aquesta nova distribució fa molt complicat l'accés a serveis d'emergència els quals al entrar han d'aparcar a la vorera.
S'ha sobrecarregat c. Pujades única via en direcció al centre de Barcelona formant embussos diaris en la ronda de la Rambla augmentant el soroll les molèsties i perillositat del veïnat.
Mobiliari urbà adequat com bancs, arbres i no *bricomania*.
Mejor parques de verdad que no macetas en la calle. Hay espacio para tener buenas aceras y seguir con el espacio para los coches.
Cal adequar els espais alliberats per afavorien l'ús. Falten zones verdes de veritat i de joc.
Perill d'incrementar problemes derivats de l'oci nocturn.
No hi ha cap espai verd cap perquè. Els testos amb arbrets es una *chapuza*.
Implementar la recollida pneumàtica d'escombraries que tenim als edificis. Els containers d'escombraries no haurien d'estar davant les cases dels veïns.
Calles que eran muy tranquilas ahora se ven saturadas con la superilla. Tengo fotos de días tanto laborables como festivos que demuestran que son zonas totalmente desérticas. Ya hay parques y zonas de ocio para los niños.
De quina manera es gestionarà aquestes espais? Caldria que es respectés els veïns i no es fes soroll a la nit.
No al pipican.
Están totalmente desaprovechadas. Se ha liberado espacio pero se ha convertido en un espacio inútil.
Es podrien aprofitar millor els espais lliures.
Els usos poc definits. Usos indeterminats.
Ja tenim parcs.
No serveix per res.
Mal pensado. Miedo por la noche.
Solo quedan zonas inútiles, si uso.
Hay que señalar los cortes con más antelación, no en la calle cortada.

PROPOSTES DE MILLORA

Els especuladors ja passen ofertes per comprar o llogar pisos a la zona per bones previsions. Si entren a una escala s'acaba la vida normal. No volem una altra Barceloneta. Ni que facin fora els veïns i veïnes de tota la vida, amb terrasses, bars i restaurants oberts tot el dia i nit

Posar tot de terra és com els anys 60. No crec que la gent d'avui, els veïns i veïnes, ho facin servir. No es poden deixar pas els nens sols al carrer.

No volem que sigui Poblenou com la Barceloneta, Gràcia o el Bort. No es reforma pel veí de sempre.

Crec que és complicat l'accés per ambulàncies, bombers i taxis per casos d'emergències, no sé com podran circular amb rapidesa.

Crec que abans d'implantar una superilla cal millorar transport públic i disminuir el trànsit en general a Barcelona, no crec que implantant una superilla faci que disminueixi el trànsit.

Necessitem més aparcament per cotxes. Visc a Roc Boronat i és impossible aparcar. És necessari més zona verda, eliminar la zona blanca i afavorir aparcament subterrani pels veïns i veïnes.

Actualment he d'aparcar a la Vila Olímpica i trigo al voltant de 20 minuts/30 minuts en arribar a casa.

Són necessàries noves fórmules: aparcament en bateria, treure camions i furgonetes de lloguer que ocupen gran part del carrer Pere IV i Pallars. Cal eliminar l'aparcament turístic dels vehicles que vénen als hotels.

Cal augmentar i oferir places de pàrquing a preus públics i raonables als veïns i veïnes. S'ha d'assegurar que cap veí sense pàrquing hagi de recórrer més de 10 minuts per tornar a casa.

Tornar el projecte enrera! Feu proves a noves àrees de la ciutat, no allà on estem bé. Ens heu obligat a fer 20 minuts més de recorregut en cotxe per entrar i sortir de casa nostra. No hi ha dret, és una vergonya. Quan s'ha vist decidir gent que no viu. És un projecte per posar-vos medalles de ciutat humana i sense cotxes quan necessitem desplaçar-nos per anar a treballar, per portar els nostres fills a l'escola. Ho defensa qui no ho pateix, qui no viu al barri!! Trànsit pels carrers més grans (Pere IV) i pensar en qui no pot anar a treballar en bus!

Que los autobuses públicos puedan pasar por la illa o que se distribuyan mejor las paradas. Que se cambien algunos sentios de las calles. Distribuir millor el trànsit. Uso en Pujades de bus eléctrico: al arrancar hay mucha contaminación acústica en c. Pujades, 147.

No entenc perquè no s'aprofita el carrer Almogàvers per tal de potenciar el transport públic. La línia d'autobusos núm. 6 sempre s'ha maltractat i ara una vegada més. Recordeu que no fa gaires anys la freqüència era de 25 minuts o més. Amb la superilla és un pas enrere.

Què passa amb els autobusos que van al centre: B20, B25, 42... Per on van ara, per la Diagonal? No ho entenc, és allunyar el transport públic del casc antic del Poblenou i potenciar la rambla nova.

Almogàvers, igual que Pere IV, eren vies ràpides de pas. Ara mortes. Heu vist com va de ple el carrer Pujades!! (bicis + autobusos + única via de cotxes).

Una vegada més es maltracta Poblenou. Imagineu fer el mateix amb l'Avinguda Madrid o carrer Aragó. És que els de Poblenou som barcelonins de segona?

Milloreu la informació al ciutadà sobre aquest tema. Ja envieu cartes com ser "xivatot de pisos turístics" quan us interessa.

Creo que la superilla no puede funcionar tal y como se ha planeado. Hay que dejar ejes de circulación. Lo mejor hubiera sido crear unas pequeñas ramblas en ciertas calles. Pero al cerrar cada 3 manzanas la gente que tiene coche y pàrquing tiene que contornear o sea hace 600m de más de contaminación cada coche: $x \cdot 100 \text{ vecinos} = 60\text{km}$. Aparte las calles que se quedan abiertas s n pequeñas y se crean atascos + contaminación y accidentes. No lo veo viable en el centro de Barcelona: será un caos!

La primera pifiada fue no saber que la calle Pere IV era la via entre Barcelona y el Maresme. Con la creación del Parque Central ya cortaron esta comunicación, con el aumento de la contaminación.

Estamos mal comunicados, pues los autobuses tardan demasiado de unos y otros. Si la propuesta es que cojamos el metro, si se va en silla de ruedas es imposible, pues hay muchas estaciones que no tienen ascensor. Las paradas de autobús quedan lejísimos.

En caso de que tengan que venir los bomberos, no se por dónde pasarán. Almog vares ha quedado inutilizada con el consiguiente perjuicio para los vecinos de dicha calle.

En el caso de las biciletas, con unos buenos carriles queda solucionado y no fastidiar a los vecinos, que no creo que se dediquen a ir calle arriba, calle abajo.

Los experimentos se hacen con gaseosa y no fastidiando a los vecinos.

No son reformas para los vecinos sinó para la especulación. Se me olvidaba decir que las paradas actuales quedan en lugares solitarios y siempre se ha de caminar una parada.

La plaça Dolors Piera tambi  forma part de la superilla, concretament al bell mig, f ra bo acondicionar-la com espai públic amb la mateixa filosofia de la superilla (espai verd, d'intercanvi...) i no com a magatzem de runa. Aquesta situació està provocant moltes molèsties i malestar als veïns i veïnes, especialment a les 2 porteries que accedeixen des de l'interior de la plaça (soroll de maquinària, brutícia a les cases, ratolins, rates...).

Quan feu convocatòries, si us plau tambi  pengeu-les a les porteries de la plaça Dolors Piera.

Diagnosi de seguretat en perspectiva de gènere.

Mantener la circulación de c. Almogàvers y c. Pere IV para buses.

Mejorar la sincronización de semáforos.

Hacer cumplir el uso de los carriles bici y la circulación de las bicicletas.

Hacer zonas de pícnic por solicitud de las empresas se puede interpretar como excluirlas de su obligación de proporcionar las zonas respectivas para descanso.

Las Jornada Abiertas de Valoración deben tener mayor promoción.

 Hac a falta esta chapuza?  Qu  tenía de malo lo anterior? Me hace recordar aquello de que "qualquier tiempo pasado fue mejor".

No és just que es vulgui pacificar zones d'illes majoritàriament d'oficines i es deixi tot aquest trànsit pel perímetre.

Deixar carrils autobusos i carrils de sortida per Almogàvers i la superilla.

Apostar per transport públic elèctric.

Peatge per a l'entrada de cotxes particulars a Barcelona.

Habilitar zones d'aparcament de cotxes privats a l'entrada de Barcelona.

La meua proposta és minimitzar el trànsit al carrer Pujades perquè ho tenim tot: metro, bus, trànsit, gent...

Recolzar les superilles per fer una ciutat més sostenible i menys contaminada.

Dejarlo cómo estaba.

Actualment és una chapuza monumental.

Organitzar millor el debat: presentar l'ordre del dia i l'horari previst. Torn de paraules, repartir papers, qui vol parla posa el nom i es recullen els papers.

Repartir parades de busos.

Anar pensant veritablement l'ús del cotxe en funció de matrícules a les zones afectades de l'entorn.

I ser més democràtics a l'hora de fer propostes.

Fora la superilla. Ja tenim espais i parcs verds.

Circulació de tota la vida.

Que no ens posin impediments dient que són millores.

No superilla. Esteu segurs que amb aquest invent es contamina menys? Tots els veïns i veïnes fent voltes i més voltes per poder arribar al nostre carrer. Un calvari cada dia!! I el carrer Llacuna tranquil què serà ara? una nova autopisata Mitre/Aragó, Meridiana?

Encantado de la superilla!! Y cojo el coche cada día. No es tan difícil de circular por los espacios que estan ahora libres.

Espacios verdes no alergénicos (árboles para sombra con bancos), hierba.

Plazas de aparcamiento para coches eléctricos con posibilidad de recargar el coche.

Cul-de-sac en carrer Pere IV con Badajoz.

Gracias a la superilla tenemos menos ruido y muy agradable todos así.

Otorgar más licencias para tiendas y comercios, así aumentará el tráfico peatona y será más agradable.

Sincronizar los demáforos.

Obligar a construir en los solares vacíos para crear párquings.

Botellón: colocar Guardia Urbana en esquina Badajoz / Pere IV.

Bus eléctrico interno de l'illa como en el casco antiguo de Roma.

La gent gran ens hem de desplaçar per fer gestions personals, les parades de bus estan molt distanciades i la freqüència de pas dels busos és molt gran. La parada de Tànger / Llacuna no hi ha marquesina i mal senyalitzada, l'altra parada queda a Àvila molt distant.

Volem recobrar el sentit del carrer Roc Boronat i Ciutat de Granada direcció mar. Entre el carrer Bilbao i Àvila no hi ha cap carrer que baixi i descongestioni el carrer Tànger.

Per què no s'han fet medicions mediambientals abans d'implantar la superilla? Ara veig a cantonada Sáncho d'Ávila amb Llacuna una unitat mòbil de medició. Per què no es fan al carrer Tànger entre setmana de les 7 del matí en endavant?

Vull illes verdes, parcs al Poblenou. No vull asfalt alliberat pel veïnat, no em serveix de res un sorral a l'asfalt. Hi ha moltes fàbriques i solars abandonats. L'Ajuntament ha de fer parcs/zones verdes tan necessitades al Poblenou. Menys llicències d'hotel i més inversió pública per fer parcs i espais verds.

No volem la superilla!

Expliqueu als veïns i veïnes on està la central elèctrica per la contaminació.

Si vamos a seguir buenos ejemplos de otras ciudades en reducir el número de coches, ¿por qué no de Singapur dónde los coches de ciertas matrículas (números, letras) pueden entrar en la ciudad en ciertos días? ¿O multar a la gente/coches que rompen esta normativa?

Poner vías de ocupación alta en los coches para motivar el "carsharing" o al revés, multar a la gente que viene sola en coche.

Una mejora eco para la ciudad. Volver al sistema de reciclaje de botellas de vidrio/plástico en los supermercados por un bono, es decir, poner una "tasa" de 15 céntimos en cada botella que si se devuelve, la devuelve en un bobo que se puede gastar en aquel supermercado. Muchos países por todo el mundo lo hacen y ha sido un éxito por todos lados. Así se motiva la gente a reciclar, se limpia nuestras calles automáticamente y crea empleo/dinero para nuestra economía. Si Barcelona es una ciudad eco de verdad, vale la pena empezar eso (¿por qué España si lo ha tenido hace unos años pero lo dejaron?). Esto lo haría mucho antes de destruir la ciudad con más superilles.

Queremos un referéndum para poder decidir si queremos continuar con la superilla.

Recuperar la circulación en c. Pere IV y que al menos los buses circulen en ambos sentidos.

La superilla no puede estar tan aislada y debe combinar más zonas verdes pero también circulación de vehículos de todas clases para que la gente (vecinos), empresas y negocios tengan accesibilidad.

Es urgente quitar tránsito de las calles perimetrales, no tienen el espacio suficiente ancho entre los edificios para absorber la cantidad de vehículos de todo tipo que circulan, en cambio la calle Almogávers con 5 carriles está desierta.

Las calles perimetrales no pueden continuar así y repartir toda la circulación y espacio del barrio a todas las calles del barrio y no saturar unos y aislar otros.

Es imprescindible que los buses circulen por la superilla.

La gente no queremos esta superilla y no queremos calles perimetrales saturadas.

No es viable poner una parada de bus en la calle Tánger debajo de las viviendas, deben estar a la altura de la universidad.

Pivots d'entrada i sortida als carrers només per veïns i veïnes o bé amb horaris d'entrada i sortida (com al barri de Gràcia)

S'ha fet un estudi d'impacte econòmic dels comerços de la zona?

Quin serà l'impacte quan es comenci a construir en els solars deshabitats?

Revertir la superilla: experiment fracast.

Serveis d'emergències: millorar el seu accés i reduir les sirenes.

Recuperar les zones perimetrals (evitar concentracions de trànsit i acústiques en carrers puntuals).

Redistribució equitativa del trànsit del nostre barri. Sembla que vulguin ciutadans de primera i de segona.

Cal urbanitzar urgentment el jardí de la illa central (ja hi ha projecte d'urbanització aprovat, i la junta de compensació ja ha recaptat les qüotes, per tant els diners hi són)

Cal destinar-hi més fons que els 50.000 euros utilitzats fins ara. S'ha de dignificar l'espai urbà amb vegetació, panots, mobiliari...

Cal trobar una solució per a l'aparcament inacabat de Regesa.

Cal deixar d'utilitzar la illa central com a magatzem de les obres de Pere IV.

Cal que el Patronat Municipal de l'Habitatge executi el bloc central (projecte de Jordi Badia).

Endavant amb la (les) superilla.

Treure la superilla!

Canviar de lloc la superilla.

Tenir present les necessitats de les empreses productives de la zona.

L'experiment ha estat fallit. Avaluin-lo objectivament i ho veuran. Resultat (a qualsevol hora

del dia): no pacificació sino desertització.

No generin falsa aparença / simulació de realitat: no és cert que hi hagi tants veïns i veïnes favorables com crítics (amb la solució implantada). Facin referèndum i contin sí/no. Actuin en conseqüència i eliminin l'experiment. No és extrapolable a la resta de l'Eixample, on s'ha aplicat no resol cap dels problemes que suposadament solucionaria el "projecte superilles" (senzillament perquè no hi eren). En canvi, en genera d'altres que no tenia (col·lapse de trànsit i re-desertització, just quan s'estava (molt a poc a poc) re-ocupant.

Al carrer de Pujades, suposo que també als altres carrers limítrofs de la superilla, és la part que envolta la superilla i es pateixen les conseqüències i servituds negatives següents: gran volum de trànsit de vehicles de motor, alt volum de soroll ambiental, 2 parades contigües d'autobusos entre Llacuna i Roc Boronat que han augmentat en línies i que inclouen busos diürns i nocturns; disminució de l'espai d'aparcament i concentració en els carrers limítrofs de la superilla; invasió de turistes amb maletes sorolloses; carril bici per a tot, patins, patinets, taules amb rodes, bicis, bicis amb remolc; carrils bici molt perillosos (els bidireccionals), oci del cap de setmana, amb dilatats horaris nocturns; llegiu l'article del Toni Güell "Les superilles desertes" a l'Ara del dimecres de la setmana passada (23/09/16) sobre les superilles. Fa una anàlisi molt interessant que cal llegir, a part del caire global i internacional que té; possible utilització del solat Llacuna/Pallars/Roc Boronat.

Sonòmetres: a quins punts exactes? Al carrer Pujades cantonada Llacuna? Quan? Sol·licitud d'un sonòmetre al carrer Pujades cantonada Llacuna (Pujades 151). És un tram molt afectat pel trànsit i l'increment de 2 autobusos més a la parada Pujades/Llacuna. Volem un sonòmetre perquè la persona responsable sigui conscient de si es pot viure ara a casa meua. Realment saben vostès, regidora i persones al càrrec del projecte, la valoració que fa cada persona i el lloc on viuen? Quants veïns i veïnes de l'interior de la superilla o dels carrers realment afectats (Pallars, Pujades, Tànger) estan a favor de la superilla? És possible que part de les persones a favor visquin en d'altres carrers no afectats? i així idíl·licament està bé ser moderns amb canvis si els problemes els han de patir uns altres.

Espacio cubierto o semicubierto para utilizarlo en mercados. Semanalmente había uno diferente: mercado ecológico de productos frescos y de proximidad, mercado al uso con fruta, ropa, etc, simplemente un mercado de toda la vida, mercado de intercambio para que los vecinos aprovechen las cosas que no usen, mercado de artistas, otros...

Abandonar tot el projecte al calaix de projectes, com tants altres i millors que dormen esperant.

Per la pol·lució existeixen solucions més efectives: tots a 30 km/h, circular en dies alternatius impars/parells, grans pàrquings gratuïts connectats a transport públic (a Montmeló es pot aprofitar l'espai de sobre el calaix de soterrament del tren, davant mateix de l'estació de Rodalies).

Espais verds: existeixen en el barri molts terrenys abandonats i aprofitables.

Aquesta superilla no està ben pensada. Les motos, bicis, no compleixen les normes. Atravessen la superilla en línia recta sense fer els bucles inútils. La millor proposta és tornar a la situació anterior. Vivim en una ciutat, no en un poble. Qui vulgui tranquil·litat amb cotxes 0 que marxi a les afores en pobles. 1a superilla: fracàs. Primera i última, si us plau. Veïna de dins de la superilla.

Tornar al carrer Pere IV i Almogàvers el trànsit per no saturar carrers fronterers que ja tenien el seu trànsit. No és just que per despol·lucionar els carrers de la illa s'hagi de "sobrepol·lucionar" els carrers fronterers. No és just: Pere IV i Almogàvers un boulevard i els fronterers una autopista!!

Creo interesante una pista de petanca com horarios para mayores, edad media y niños: esto es sociabilidad.

Me encuentro en una prisión, con miedo por lo desértico.

De las propuestas que hacemos los vecinos, ¿hay respuesta?

Más anclajes de bici.

Huertos para vecinos.

Finalitzar la plaça Dolors Piera. És una plaça que porta 8 anys sense finalitzar-se i fer zones de gespa i jardins, fer la zona mes verda i no amb testos.

Habilitar el pàrquing de Regesa.

Fer un referèndum superilla si/no i respectar el resultat.

No permetre que acabi sent un motiu perquè es pugui revaloritzar el sol i fer especulació.

Fer un estudi d'implementació de serveis (botigues....) i usos per a la gent del barri i no deixar el barri desert i fantasma.

Controlar el botellón.

Permetre el pas del transport públic per dins la superilla.

Donar a conèixer de manera transparent els "tempos" de la superilla, no sabem quan deixa de ser pilot, no hi ha cap prèvia per saber si es baixarà la contaminació, volem saber tota la informació i transparència.

Ahora mismo estaria mucho tiempo para poder contar o dar ideas para este proyecto de mejoras... las cosas pasadas, presentes i futuros. Por lo pronto enhorabuena por la iniciativa en pensar en el vecindario. Muchas gracias.

El pla cerdà és un pla admirat per molts ja que funciona prou bé. Si es vol tornar espai al vianant es podria retornar al pla inicial on s'utilitzaven l'interior de les illes, en les illes que encara es pot, que casualment al barri hi ha quantes possibilitats (ex. Plaça Dolors Piera). Com a proposta també es podria estudiar redistribuir els carrils dels carrers: 1 per bicicletes (en el sentit de circulació), 2 per cotxes i 1 per pàrquing conservant el xanfrans de càrrega i descarrega. Si encara es vol més espai per a les persones a la via dels cotxes treure un carril però no considero que sigui ideal havent-hi ja llocs al barri per poder fer esbarjo, cultura, parlar i similar.

Millorar el pas de serveis d'emergència i la recollida d'escombrires, les del c. Roc Boronat entre c. Sancho d'Àvila i Almogàers cada dia estan plena, abans no passava.

Descongestioanr el centre del Poblenou

Obrir almogàvers.

Acostar les parades de transport públic al centre del barri.

Fer les illes al centre del barri.

Reestablir el meu hort urbà que s'ha mort per culpa del trànsit.

Separar clarament el carril de bici del de cotxes si es possible sobretat dels peatons perquè ara no estem còmodes ni ciclistes ni amb peatons.

Separar els cotxes dels peatons amb algo físic (plantes, pilones...).

En definitiva, coma veí del carrer Almogavers voldria que tots els carrers suportessin un transit equivalent sense haver de veure pipicans, ni fonts, ni pneumàtics, ni tallers, horts urbans...

El trànsit (carrils) que estiguin protegits per pilots fixes i ferrons que no permetin superar-los. Vigilància urbana de guardia urbana. Si hi ha pàrquing que sigui zona verda. Què pasas amb la cosa de gitanos que hi ha a Almogàvers i Roc Boronat? Continuament fan càrrega i decàrrega i camions d'oli abm tota impunitat aparquen en triple fila, canvis d'oli... Tot quedaria arreglat si es pogues girar a la Diagonal.

Que verguenza que os gasteis dinero en chorradas y que prorrogais un colegui de barracas para los niños.

TRÀNSIT DE COTXES

Fer campanyes de sensibilització perquè realment la gent redueixi l'ús del vehicle privat. Avaluar si a les zones de majors densitat de trànsit rodat es pot implantar un sistema de regulació/prohibició de la circulació d'una part dels vehicles (ex.: A Sao Paula hi ha dies laborables en que segons la matrícula, alguns cotxes no poden circular per certes zones).

TRANSPORT PÚBLIC

Avaluar la possibilitat del pas d'algun bus (bus de barri) a l'interior de la superilla perquè estigui mes a l'abast de tot el veïnat, en especial de les persones amb mobilitat reduïda. Substituir/Incorporar autobusos elèctrics que siguin menys sorollosos i contaminen menys.

BICICLETA

S'haurien de potenciar i fer cursos d'educació viària per a usuaris de la bicicleta. Hauria de tenir un caràcter més obligatori per afavorir un millor us de la bicicleta i respecte per les normes de trànsit i disminuís l'accidentalitat.

CARRERS I ESPAI PÚBLIC

En alguna zona alliberada, substituir l'asfalt per arbres verds de veritat.

Posar mobiliari, taules de ping pong, etc.

ALTRES

Promoure l'habitatge social a les superilles i establir mesures per incentivar el comerç de proximitat a l'interior. Necessitem polítiques fermes per evitar la gentrificació. A la zona on s'ha fet la prova pilot hi h a molts allotjaments turístics i pocs veïns i veïnes i poc comerç de proximitat. Correm el risc de perdre la identitat del barri i que els veïns i veïnes de l'entorn siguem expulsats.

La gent ha de deixar parlar i saber escoltar.

Mantenir amb coratge el projecte de la superilla. Som molts veïns i veïnes que confiem que es un bon projecte.

Retirar la superilla pilot per la seva nefasta situació i la gestió del projecte.
Reduir el nombre d'autobusos necessaris: deixar el 42 i eliminar el 40 en el tram que coincideixen els dos (des de Cantàbria/Gran Via fins a Urquinaona). Motiu: van sempre buits. El B20 i el B25 procedents de Badalona haurien d'acabar el seu recorregut a l'estació de la Pompeu Fabra de Badalona perquè també van gairebé buits. Els busos contaminen més que un cotxe i no té sentit que vagin buits.

Fer un aparcament segur de bicicleta (tipus Bicibox del c. Numància) dins de l'espai alliberat de calçades. A més és un projecte d'economia social.

Retireu la superilla. Vergonyós el trànsit per Poblenou. Als perimetrals estem desesperats. Calen mesures més intel·ligents. Fixeu-vos amb altres ciutats europees, París, Londres. Vergonyosa aquesta implantació. Això és molt fascista per part vostra. Sense consulta al veïnat, només a l'AVV que no ens representa.

De tota la vida els carrers Pere IV i almogàvers han estat sortida del barri per anar a Barcelona. Són els carrers més directes i on no hi ha gaire "barri" penso que és on els cotxes molesten menys. Ara s'ha col·lapsat els carrers Tànger, Pujades, Pallars, Lull... que fins ara eren bastant tranquils o on si que hi viu gant que fa barri.
Els meus avis deien "desvestir un sant per vestir-ne un altre". No tinc cotxe i no m'agraden. Per això penso que hi hagi sortides com el carrer Almogàvers que és l'únic carrer directe a Barcelona són l'única manera de desembossar els carrers.

El carrer Pujades queda sense autobusos però en canvi assumeix molt de trànsit i no es preveu posar paviment per minorar el soroll.

Tot el trànsit que s'ha desviat de la superilla ho està assumint el centre de Poblenou. Trobo que s'ha implantat precipitadament encara que moltes idees son bones. De totes maneres sembla que molta gent no li agrada la implantació de la superilla. No sé perquè s'ha implantat el projecte si la gent del barri no ho demana i hi ha altres prioritats sobretot quan Poblenou està obert pet tot arreu.

Dada la dificultad que tienen los vecinos para moverse en sus vehiculos para entrar y salir de sus domicilios crec que seria necesaria facilitar a estos la circulacion por la rambla de pobleu en el tramo de Pere IV a c. Pujades.

Crec que en los tiempos en que vivimos y con la crisi econòmica hay que das prioridad a los problemas que tenemos en la actualidad.

En este barrio tenemos muchas empresas y la universidad UPF en las horas de la comida hay gran cantidfad de personas comiendose lo que traen de su casa en los bancos y algunas en el suelo. Se deberia dar prioridad a las mesas de pícnic.

En la calle llacuna esquina Sancho de Àvila han autorizado una escuela de idiomas la cual acarrea muchisimos problema a los vecinos, dado que la entrada y salida de los niños/as esocupada la acera de forma total. Esta academian esta situada en unos locales improvisador en un edificio de vecinos por lo que se les deberia buscar una buen emplazamiento.

Definir usos als espais

Area infantil (confluència Sancho Àvila / Roc Boronat)

Area juvenil (Sancho Àvila / Ciutat Granada)
Area gent gran (Almogàvers / Ciutat Granada)
Area àgora-espai multidisciplinar (exposicions mercat, fires,) (almogàvers / Roc Boronat)

Velocitat mínima 20km o 30km

Trams verticals usos mes ben definits
Roc Boronat (Tanger/Sancho A)
Ciutat de Granada

Són espais amb menys impacte de mobilitat i es poden destinar a àrees d'esbarjo.

Agefir zones de càrrega ràpida de vehicles elèctrics per tal de fomentar-ne l'ús.

Espais de plataforma única.

Paviments anitilliscant i fonoabsorbents.

Il·luminació de baix consum.

Incloure zona verda, arbres, jardineres, bancs còmodes i duradores.

Nous sentits de trànsit. Recuperar sentit Almogàvers i Roc Boronat.

(S'adjunta document).

Proposta d'activitat al carrer /instal·lació:

Activitat de ioga per nenes/es i famílies

Amb motiu del dia internacional del nen que es el 20 de novembre de 2016 començar i si agrada fer l'activitat de forma periòdica. Es tracta de fer ioga de forma que els beneficis vagin destinats a un projecte social (relacionat amb nens i que repercuteixin al districte).

La idea fantàstica. Me gusta todo excepto el pipican.

No sé si la idea superilla funcionarà o no però no crec que aquest espai sigui el més idoni.

Risc de major botellon

En aquest carrers hi ha poc habitatge i per la nit queden molt solitaris, donat mes sensació d'inseguretat.

Les zones verdes el pulmó verd es podrien fer aprofitant espais en les diferents illes

Em pregunto si es farà una avaluació comptant amb els veïns i veïnes i si no funciona es retirarà la superilla?

Prego que es tingui en compte les opinions de tots els veïns i veïnes de la zona i que es contempli la possibilitat de retirar-la

La medicació de l'aire també mesura la dels carrers per on passen cotxes? Hi ha registre històric?

Más terrazas para fomentar la vida de barrio.

Más zonas verdes y parques para niños

Espais clars per al pas de bicicletes

Accés a l'escola i institut pel c. Sancho d'Àvila

Per l'espai alliberat proposem:

Parc infantil amb delimitacions físiques clares entre els espais de joc infantil i el carril de circulació

Humanització dels espais: paviments, vegetació. Mobiliari → treure l'asfalt. Posar a sobre el terra i plantes

Aparcament segur de bicicletes

Posar zones verdes d'aparcament als carrer on possiblement no hi haurà res i quedaran buits: exemple Sancho Àvila entre Ciutat de Granda i Badajoz.

Anulacion total de la superilla

No se puede penalizar a los vecinos cuando se pretenden implementar mejoras. Hay que consultar primero sus necesidades.

Del mismo modi que se hace en las islas peatonales del centro de la Ciudad habria que habilitar el paso de los vecnios a su parking dentro de la isla Para acceder a un parking en Sancho de Ávila tengo que dar una vuelta 11 calles segon donde venga.

MI PETICION ES:

Dotar de un distintivo espacial a los vecinois residentes y con parking en la zona para que puedan tenir paso franco a su parking. En mi casa seria una de los siguientes opciones marcados en el plano:

Permitir el giro en Roc Boronat – Sancho de Àvila en direccion Llacuna

Hacer la calle Sancho Ávila doble sentido entre Llacuna y Rambla Poblenou

Permitir a los vecinos residentes con distintivo el paso franco a través de la calle Sancho de Ávila

B) Los jardines de Martí i Pol se estan convirtiendo en un càmping para indigentes y en una zona de botelón nocturno, escandalos. Luego vendran las drogas y la prostitución!

MI PETICION ES:

Se han de tomar medidas urgentes como la vigilància y la penalizacion de los abusos para corregir esta peligrosa tendència antes de que serà demasiado tarde y garantizar el uso correcto de estos espacios.

Zona verde però sin causar ruido durante la noche.

Una superilla más céntrica en Poblenou.

Poner una zona verde en un bloc entero que comple el ayuntamiento y poner un parque allí.

Una zona verde encima del asfalto no tiene sentido.

En general toda la idea me parece bien. Idea Valiente como modelo para implantar en toda Barcelona. Que los ninos puedan jugar en la calle y los adultos pasear.

No la hagais por favor. Pruebas pronto en otras zonas.

La superilla no es al Poblenou sinó al Parc de la Llacuna del Poblenou. De quin barri som els veïns i veïnes?

Pot ser que les motos no circulin pel mig i per les voreres de les superilles?

Pot ser que en els aparcaments de motos es pugu aparcas cotxes a lanit?

De quina manera es gestionará l'espai públic?

La regidora comenta que les empreses han demanat zones de pícnic, no tenen a l'empresa?

La gent que ve a treballar que faci servir el transport públic i no la moto ja que cal incentivar el transport públic a la ciutat.

Quitar la superilla.

Complica la vida a las personas con movilidad reducida que dependent del transporte particular.

Para llegar a casa tardo más de una hora.

Quitar alguna de las zonas de carga y descarga.

Quitar alguna zona para aparcar motos estan sin uso más de la mitad.

Augmentar zones para aparcamiento de residentes.

Que pasen los autobuses por la Diagonal.

Com a concepte de l'espai públic per la gent és una molt bona idea. Per loes bones idees si s'improvitzen corren perill de ser devastades per una mala implantació. I això és el que heu aconseguit per una pressa en el desenvolupament d'aquesta proposta.

No es pot pacificar de transit una zona sense preveure la despacificacio de la rest de zones que envolten la superill. I no està segons el meu parer impantada en un lloc ideal.

Las ideas buenas son las que a muchos parecen buenas no solo a sus inventores y su grupo de trabajo.

Arreglar aceres asfaltar pavimentos en mal estado.

No imponer modelos no contrastados en otros lugares similares.

Escuchar las propuestas raonables de la gente al proponer los modelos no dentro de la obligacion de aceptar el impuesto por el Ayuntamiento.

El Ayuntamiento no ha de hacer cosas sinó responder a necesidades de la gente.

Las superilles liberan el asfalto. Mejor hacer parques intyeriores y verdaderamente humanos.

Muchas zonas acaban siendo refugio de sin techo que impiden el uso por los vecinos que rehúyen.

No m'ha semblat bé el procés de participació quan s'hagués pogut fer amb més calma i pedagogia. Perquè no aprendre del referent suís? A partir d'unes maquetes ja que es contempla amb la participació d'estudiants d'arquitectura fer entendre als veïns i veïnes la proposta de la superilla.

A part xerrades i anotacions per escrit. La propaganda/publicitat fer-la a traves de la web i de la publicitat pel carrer.

Utilitzar un vocabulari entenedor per la majoria.

Alerta amb aquestes zones i el soroll als bars. Crec que els reptes es reduir el soroll.

El bicing alerta. Els ciclistes, la majordia no respecten les normes a vegades circular pel carrer es perill de vida.

Dona la impressió que no hi ha coordinació entre obres Pere IV i la Superilla. Tot s'havia de fer al mateix temps?

Afectació als carrers perimetrals: c. Pallars, c. Tanger... hi ha molt més soroll

APORTACIONS REBUDES PER CORREU ELECTRÒNIC

1

Som un grup de veïnes i veïns de la SuperillaP9 que hem començat a trobar-nos i fer propostes, tant per millorar l'organització de la Superilla com per aprofitar l'espai alliberat als nostres carrers.

A dia d'avui som 120 persones que ens estem organitzant de forma presencial i online. Majoritàriament som residents dins de la Superilla però hem acceptat a tothom en el grup, alguns d'ells dubtosos sobre les bondats de la Superilla.

El passat dimecres 26 diversos de nosaltres vam assistir a la reunió de participació però, malauradament, no es va poder conversar amb normalitat i no vam poder entendre ni preguntar què s'espera de nosaltres durant aquest procés pilot. És per això que us enviem aquest correu electrònic, amb un triple objectiu concret:

- 1. Presentar les millores i propostes que hem estat pensant (veure redactat al final del correu)*
- 2. Preguntar-vos per la planificació de les sessions de participació i de les accions previstes*
- 3. Preguntar-vos pel plànol que estava projectat el passat dimecres mentre es va fer el torn de paraules. En concret ens preguntem què motiva perdre 3 de les 4 places. Les cruïlles tot i havent-hi pas de vehicles (autobusos) poden guanyar espai per a les persones, però necessitem entendre millor com van les propostes i per què es plantegen.*

Tot seguit llistem el seguit de millores i propostes

D'entre les millores demanem:

- l'arranjament de la pl. Dolors Piera, el centre de la SuperillaP9*
- mesures compensatòries si l'entorn de la superilla es veu afectat*
- parades de bus més a prop*
- àrea verda*
- obertura aparcament Regesa sota pl. Dolors Piera*
- espais clars per al pas de les bicicletes*
- la posada en marxa de la recollida neumàtica*
- l'explicació de les noves regles per moure's i fer la càrrega i descàrrega*
- l'accés a l'escola i institut pel c. Sancho de Avila*
- anàlisi dels sentits dels bucles per facilitar tornar a entrar a la Superilla (ara només el bucle de adajoz ho permet)*
- promoure el canvi de nom de Sancho de Avila a Vicente Ferrer o Miquel Martí i Pol*
- revisió del pla d'usos per tal de potenciar la creació de comerç de proximitat (ara els locals són massa grans)*
- no descuidar la vigilància i supervisió diürna i nocturna de la zona per part de la Guàrdia Urbana*

Per a l'espai alliberat proposem:

- parc infantil, amb delimitacions físiques més clares entre els espais de joc infantil i el carril de circulació*
- espai cobert per a mercat setmanal de productes frescos i de proximitat*
- espai per a l'intercanvi de llibres i de lectura*
- horts urbans*
- humanització dels espais: paviments, vegetació, mobiliari*

- *espais de pic-nic també per als treballadors/es de la SuperillaP9, alguns amb wi-fi per poder-hi treballar*
- *pipi-can*
- *camp d'esports: petanca, bàsquet, voleibol, ping-pong*
- *circuit de fitness per a totes les condicions físiques*
- *escenari per a representacions infantils (titelles, teatre...)*
- *aparcament segur de bicicletes per a residents i visitants*
- *promoció de noves activitats econòmiques dins la superilla: distribució de mercaderies amb tricicle elèctric, creació de forn de pa, etc*
- *ampliar el jardí de Can Framis cap als carrers del voltant (replicar les fustes del c. Llacuna)*
- *desfibril·lador a la superilla*

Per descomptat totes les millores i propostes d'usos han de tenir en compte les necessitats de les persones de mobilitat reduïda.

2

PROPOSTA DE SUPERILLA

Com ens agradaria que fos la superilla i perquè. Idees i propostes

1) Un espai per a tothom. Aprofitem els xamfrans!!

Aquest barri està format per famílies, joves, petits i gent gran... tenint en compte els espais sorgits entre xamfrans, arrel del tall de trànsit i de carrils, es poden aprofitar per destinar-los a la gent i, aprofitar-los tant com es pugui. VEn aquest sentit, i basant-nos en aquests 4 grans col·lectius generacionals tenim:

- Gent Gran
- Famílies, parelles, adults
- Joves
- Petits, Infants

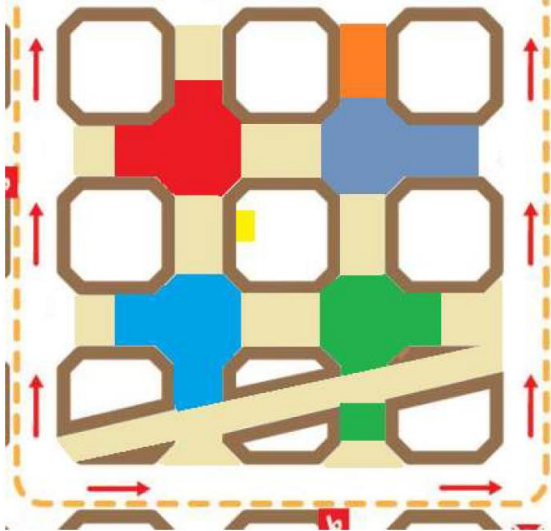
I per això volem un espai dedicat a cadascun d'ells:

- Àrea Infantil (Lila): parc infantil amb tot de jocs per als més petits i lloc per als pares/pares/avis/àvies (bancs o cadires) inclús algunes tauletes petites tipus "àrea de picnic" per a que els nens puguin berenar, zona per a jugar amb pilota, una pèrgola o zona d'ombra amb seients per a l'estiu, una font d'aigua
- Àrea Juvenil (Vermell): 1 pista de bàsquet, 1 pista de futbol sala, una petita grada al solar del xamfrà (o bancs), una pèrgola o zona d'ombra amb seients per a l'estiu, una font d'aigua
- Àrea Gent Gran (Blau): espai conformat per bancs còmodes, un petit quiosc de premsa, una petita cafeteria/granja agradable, tipus mòdul, amb terrasseta de 4-6 tauletes, zona d'aparells d'excecici per a gent, 1/2 gran, una pèrgola o zona d'ombra amb seients per a l'estiu, una font d'aigua
- Àrea Àgora (verd) (espai per a tothom i multiactivitat) : espai diàfan però amb infraestructura i mitjans necessaris (bancs, fanals, zones d'ombra, endolls-punts de llum, una font) a on es puguin realitzar tot tipus d'activitats temporals/puntuals diferents...

- Mercat de llibres, menjar, art, roba
- Fires
- Reunions

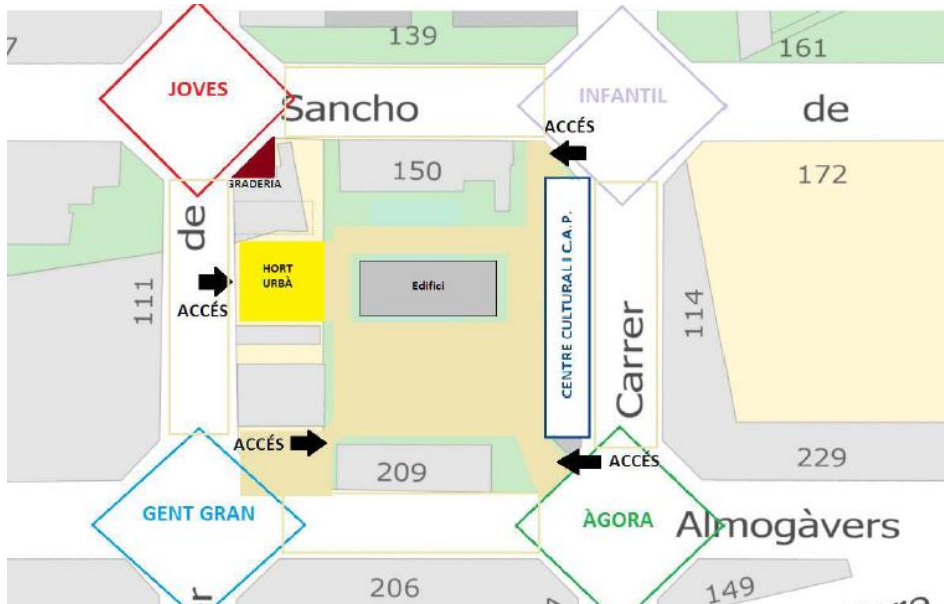
- Exposicions
- Espectacles
- Concerts petit format, etc

PROPOSTA DE ZONES DE LA SUPERILLA



- Els espais de color crema son els espais corresponents als carrers, els quals están detallats més avall tram per tram.
- L'espai de color taronja és una zona d'esbarjo per a mascotes/ pipi-can. Detallat més endavant.
- La zona de color groc és un hort urbà

PROPOSTA PER A L'ILLA CENTRAL DE LA SUPER ILLA



Notes/consideracions importants:

1) tots aquests espais seràn de plataforma única (vorera, calçada, etc) tots els elements transitables de pas habitual a un mateix nivell (això facilitarà la vida a tothom, especialment a les persones amb discapacitats) inclosos guais i respectant accessos a pàrquings.

2) A ser possible, tots els paviments han de ser antilliscants (també quan plou i es mullen), també han de ser drenants o que evacuïn bé i ràpidament les aigües sense crear tolls i, també han de ser fonoabsorbents (evitar contaminació acústica), sense renunciar a que siguin materials el més higiènics possibles

3) La il.luminació ha de ser la correcta-addient en cada cas, amb fanals orientats cap a terra (per evitar contaminació lumínica) i de baix consum. A ser possible que funcionin amb energia fotovoltaica

2) Un espai per a tothom. Carrer Sáncho d'Àvila

El carrer Sancho d'Àvila, el tram comprès entre els carrers Ciutat de Granada i Roc Boronat, degut a la seva amplada poden tenir

- Vàries taules de ping-pong ben espaciades entre sí (no cal dir que siguin duraderes i resistents al vandalisme i a la intempèrie) Als veïns i a les persones que treballen a les oficines els anirà molt bé per divertir-se i desestresar-se
- Bancs còmodes, duraders i macos, que siguin difícils de fer malbé o trencar
- Jardineres amb plantes.
- Més arbres amb escocell protegit – anivellat amb el paviment
- Una bona il.luminació del carrer (fanals que il.luminin la zona prou bé, que enfoquin cap a terra per evitar contaminació l'umínica i que siguin de baix consum, en aquest sentit podrien utilitzar energia fotovoltaica)
- Papereres còmodes i resistents amb compartiments per al reciclatge (mínim un de plàstics/llaunes i l'altre normal)en llocs estratègics.També punts fixes (tipus bústia vertical) de multirecollida de piles, bateries, bombetes, etc...que sigui pràctic i net com fa anys que existeix a algunes ciutats
- Només un carril de circulació de vehicles ample d'un sol sentit (uns 5 metres) a 20 km/h vel. Màx. Ben senyalitzat. Només utilizable per veïns, serveis i emergències (bombers, ambulàncies, policia en ambdós sentits) ben senyalitzat
- Zona de càrrega i descàrrega per a vehicles a tocar i en paral.lel del carril de cotxes, capacitat per a uns 5-6 vehicles grans (tipus camió o furgonetes) màxim 30 min. Apte per a serveis i per a veïns.
- Zona gran de Bicing
- Zona d'aparcament per a motos i bicicletes (poden anar seguit, per davant o per darrera, de la zona de càrrega i descàrrega, per tal de ocupar la mateixa línia visual)
- Carril bici de 2 sentits ample i ben senyalitzat en paral.lel a la calçada però amb un marge de distància ample/prudencial
- Carrer de plataforma única (vorera, calçada, etc) tots els elements transitables a un mateix nivell (això facilitarà la vida a tothom, especialment a les persones amb discapacitats)
- Els paviments han de ser antilliscants (sobretot quan plou i es mullen), també han de ser drenants o que evacuïn bé i ràpidament les aigües sense crear tolls i, també han de ser fonoabsorbents (evitar contaminació acústica), sense renunciar a que siguin materials el més higiènics possibles

3) Un espai per a tothom. Carrer Almogàvers

El carrer Almogàvers, el tram comprès entre els carrers Ciutat de Granada i Roc Boronat:

- Bancs còmodes, duraders i macos, que siguin difícils de fer malbé o trencar
- Jardineres amb plantes.
- Més arbres amb escocell protegit–anivellat amb el paviment
- Una bona il.luminació del carrer (fanals que il.luminin la zona prou bé, que enfoquin cap a terra per evitar contaminació l'umínica i que siguin de baix consum, en aquest sentit podrien utilitzar energia fotovoltaica)
- Papereres còmodes i resistents amb compartiments per al reciclatge (mínim un de

plàstics/llaunes i l'altre normal) en llocs estratègics. També punts fixes (tipus bústia vertical) de multirecollida de piles, bateries, bombetes, etc... que sigui pràctic i net com fa anys que existeix a algunes ciutats

- Només un carril de circulació de vehicles ample d'un sol sentit (uns 5 metres) a 20 km/h vel. Màx. Ben senyalitzat. Només utilizable per veïns, serveis i emergències (bombers, ambulàncies, policia en ambdós sentits) ben senyalitzat
- Zona de càrrega i descàrrega per a vehicles a tocar i en paral·lel del carril de cotxes, capacitat per a uns 4 vehicles grans (tipus camió o furgonetes) màxim 30 min. Apte per a serveis i per a veïns.
- Zona d'aparcament per a motos i bicicletes (poden anar seguit, per davant o per darrera, de la zona de càrrega i descàrrega, per tal de ocupar la mateixa línia visual)
- Carril bici de 2 sentits ample i ben senyalitzat en paral·lel a la calçada però amb un marge de distància ample/prudencial
- Zona Bicing
- Carrer de plataforma única (vorera, calçada, etc) tots els elements transitables a un mateix nivell (això facilitarà la vida a tothom, especialment a les persones amb discapacitats)
- Els paviments han de ser antilliscants (també quan plou i es mullen), també han de ser drenants o que evacuïn bé i ràpidament les aigües sense crear tolls i, també han de ser fonoabsorbents (evitar contaminació acústica), sense renunciar a que siguin materials el més higiènics possibles

4) Un espai per a tothom. Carrers Ciutat de Granada i Roc Boronat

Els carrers Ciutat de Granada i Roc Boronat entre carrers Sancho d'Àvila i

Almogàvers:

- Bancs còmodes, duraders i macos, que siguin difícils de fer malbé o trencar
- Jardineres amb plantes.
- Més arbres amb escocell protegit – anivellat amb el paviment
- Una bona il·luminació del carrer (fanals que il·luminin la zona prou bé, que enfoquin cap a terra per evitar contaminació l'umínica i que siguin de baix consum, en aquest sentit podrien utilitzar energia fotovoltaica)
- Papereres còmodes i resistents amb compartiments per al reciclatge (mínim un de plàstics/llaunes i l'altre normal) en llocs estratègics. També punts fixes (tipus bústia vertical) de multirecollida de piles, bateries, bombetes, etc... que sigui pràctic i net com fa anys que existeix a algunes ciutats
- Només un carril de circulació de vehicles ample d'un sol sentit (uns 5 metres) a 20 km/h vel. Màx. Ben senyalitzat. Només utilizable per veïns, serveis i emergències (bombers, ambulàncies, policia en ambdós sentits) ben senyalitzat
- Zona de càrrega i descàrrega per a vehicles a tocar i en paral·lel del carril de cotxes, capacitat per a uns 4 vehicles màxim 30 min. Apte per a serveis i per a veïns. De 7:30 a 20:00 h
- Zona d'aparcament per a motos i bicicletes (poden anar seguit, per davant o per darrera, de la zona de càrrega i descàrrega, per tal de ocupar la mateixa línia visual)
- Carril bici de 2 sentits ample i ben senyalitzat en paral·lel a la calçada però amb un marge de distància ample/prudencial
- Carrer de plataforma única (vorera, calçada, etc) tots els elements transitables a un mateix nivell (això facilitarà la vida a tothom, especialment a les persones amb discapacitats)
- Els paviments han de ser antilliscants (també quan plou i es mullen), també han de ser drenants o que evacuïn bé i ràpidament les aigües sense crear tolls i, també han de ser fonoabsorbents (evitar contaminació acústica), sense renunciar a que siguin materials el més higiènics possibles

5) Un espai per a tothom. Els trams de carrers sortints de la superilla (tots)

Totes les consideracions anteriors es tindran en compte sempre que sigui possible:

- Bancs còmodes, duraders i macos, que siguin difícils de fer malbé o trencar
- Jardineres amb plantes.
- Més arbres amb escocell protegit – anivellat amb el paviment
- Una bona il.luminació del carrer (fanals que il.luminin la zona prou bé, que enfoquin cap a terra per evitar contaminació l'umínica i que siguin de baix consum, en aquest sentit podrien utilitzar energia fotovoltaica)
- Papereres còmodes i resistents amb compartiments per al reciclatge (mínim un de plàstics/llaunes i l'altre normal) en llocs estratègics. També punts fixes (tipus bústia vertical) de multirecollida de piles, bateries, bombetes, etc...que sigui pràctic i net com fa anys que existeix a algunes ciutats
- Només un carril de circulació de vehicles ample d'un sol sentit (uns 5 metres) a 20 km/h vel. Màx. Ben senyalitzat. Només utilizable per veïns, serveis i emergències (bombers, ambulàncies, policia en ambdós sentits) ben senyalitzat
- Zona de càrrega i descàrrega per a vehicles a tocar i en paral.lel del carril de cotxes, capacitat segons espai. màxim 30 min. Apte per a serveis i per a veïns. De 7:30 a 20:00 h
- Zona d'aparcament per a motos i bicicletes (poden anar seguit, per davant o per darrera, de la zona de càrrega i descàrrega, per tal de ocupar la mateixa línia visual)
- Carril bici de 2 sentits ample i ben senyalitzat en paral.lel a la calçada però amb un marge de distància ample/prudencial
- Carrer de plataforma única (vorera, calçada, etc) tots els elements transitables a un mateix nivell (això facilitarà la vida a tothom, especialment a les persones amb discapacitats)
- Els paviments han de ser antilliscants (també quan plou i es mullen), també han de ser drenants o que evacuïn bé i ràpidament les aigües sense crear tolls i, també han de ser fonoabsorbents (evitar contaminació acústica), sense renunciar a que siguin materials el més higiènic possibles

Algunes propostes per trams:

Trams Horitzontals:

- 1) Tram carrer Sancho d'Àvila entre carrers Roc Boronat i Llacuna (entre el parc de Can Framis i la nova escola)
 - o La zona per a nens i nenes proposada a l'àrea Infantil (a la zona del xamfrà) podria també agafar part d'aquest tram de carrer, ampliant-la fins a on calgui.
 - o Zona d'estacionament limitat (10 min aprox) per a uns 6-8 cotxes per a que els pares i mares puguin deixar/recollir als nens a l'escola en horari de començament i finalització de les classes. La resta del temps, càrrega i descàrrega.
 - o Una petita cafeteria/granja agradable, tipus mòdul, amb terrasetta de 4-6 tauletes, preus assequibles, entrepans, fruita, sucs, begudes, etc casolans i saludables per a que els pares/mares/nens tinguin opció de comprar el berenar i/o esmorzar
 - o Algunes tauletes amb bancs (no massa grans, tipus area de picnic) per als pares/mares/avis amb el que puguin donar de berenar als nens/nenes tranquilament. Amb paperes.

Resum: espai considerat per a nens/nenes i infants amb els seus pares/mares/avis

- 2) Tram de carrer Sancho d'Àvila entre carrers Ciutat de Granada i Badajoz
 - o La zona esportiva proposada a l'àrea de Joves (a la zona del xamfrà) podria també agafar part d'aquest tram de carrer, ampliant-la fins a on es consideri. Per exemple un'altra taula de ping-pong, espatlleres i aparells de gimnàstica, com hi han a algunes zones del passeig marítim, una mini zona/circuit per skaters i patinadors
 - o Punts de recàrrega ràpida per a vehicles elèctrics
 - o Zona de càrrega i descàrrega. Màx 30 min. Veïns i serveis. Capacitat 4 vehicles. De 7:30 a 20.00 h
 - o Zona d'aparcament de motos i bicicletes

Resum: espai considerat per al joves i l'esport

- 3) Tram de carrer Almogàvers entre carrers de Roc Boronat i Llacuna

- o La zona multiactivitat proposada a l'àrea d'Àgora (a la zona del xamfrà) podria també agafar part d'aquest tram de carrer, ampliant-la fins a on es consideri. Per exemple més espai per als usos descrits en aquesta zona Àgora.
- o Una petita cafeteria/granja agradable, tipus mòdul, amb terrasetta de 4-6 tauletes
- o Un petit quiosc de premsa
- o Un mur d'anuncis del Barri (tipus circular)
- o Zona de recàrrega ràpida de vehicles elèctrics
- o Zona de càrrega i descàrrega. Màx 30 min. Veïns i serveis. Capacitat 4 vehicles. De 7:30 a 20.00 h
- o Zona d'aparcament de motos i bicicletes

Resum: Espai obert a tothom, grans i joves, considerat i concebut per a que la gent es trobi i es relacioni, a on es puguin fer qualsevol tipus d'activitats i d'actes culturals.

4) Tram de carrer Almogàvers entre carrers Ciutat de Granada i Badajoz

- o La zona per als avis proposada a l'àrea Gent Gran (a la zona del xamfrà) podria també agafar part d'aquest tram de carrer, ampliant-la fins a on es consideri. Per exemple, més espai per als usos descrits en aquesta zona Àgora.
- o Zona de recàrrega ràpida de vehicles elèctrics
- o Zona de càrrega i descàrrega. Màx 30 min. Veïns i serveis. Capacitat 4 vehicles. De 7:30 a 20.00 h
- o Zona d'aparcament de motos i bicicletes

Resum: Espai tranquil pensat especialment per a la Gent Gran, per a les seves costums, aficions i necessitats de lleure i de relació

Trams Verticals:

5) Tram de carrer Roc Boronat entre carrers Tànger i Sancho d'Àvila

- o Una zona ben delimitada i protegida de pipi-can, per a esbarjo dels gossos del barri (que ni han molts) ben estructurada, una zona comuna més gran i d'altres més petites compartimentades per evitar baralles en cas de densificació en hores punta, i amb tot el necessari...papereres, dispensador de bosses reciclades, font d'aigua per a gossos, etc...

Al tractar-se d'una zona tranquil·la entre un edifici d'oficines i un parc, resulta ideal per aquesta funció

- o Zona de recàrrega ràpida de vehicles elèctrics
- o Zona de càrrega i descàrrega. Màx 30 min. Veïns i serveis. Capacitat 3 vehicles. De 7:30 a 20.00 h

Resum: Zona d'esbarjo i necessitats de mascotes del barri

6) Tram de carrer Roc Boronat entre carrers Almogàvers i Pere IV

- o La zona multiactivitat proposada a l'àrea d'Àgora (a la zona del xamfrà) podria també agafar part d'aquest tram de carrer per la part inferior, ampliant-la fins a Pere IV. Per exemple més espai per als usos descrits en aquesta zona Àgora.

Resum: Espai obert a tothom, grans i joves, considerat i concebut per a que la gent es trobi i es relacioni, a on es puguin fer qualsevol tipus d'activitats i d'actes culturals.

7) Tram de carrer Roc Boronat entre carrers Pere IV i Pallars

- o Continuació de la zona multiactivitat proposada a l'àrea d'Àgora (a la zona del xamfrà) podria també agafar part d'aquest tram de carrer, ampliant-la fins a Pallars. Per exemple més espai per als usos descrits o d'altres en aquesta zona Àgora.
- o Zona de recàrrega ràpida de vehicles elèctrics
- o Zona de càrrega i descàrrega. Màx 30 min. Veïns i serveis. Capacitat 3 vehicles. De 7:30 a 20.00 h
- o Zona d'aparcament de motos i bicicletes

Resum: Espai obert a tothom, grans i joves, considerat i concebut per a que la gent es trobi i es relacioni, a on es puguin fer qualsevol tipus d'activitats i d'actes culturals.

8) Tram de carrer Ciutat de Granada entre carrers Tànger i Sancho d'Àvila

- o La zona esportiva proposada a l'àrea de Joves (a la zona del xamfrà) podria també agafar part d'aquest tram de carrer, ampliant-la fins a on es consideri.

- o Punts de recàrrega ràpida per a vehicles elèctrics
- o Zona de càrrega i descàrrega. Màx 30 min.Veïns i serveis. Capacitat 4 vehicles. De 7:30 a 20.00 h
- o Zona d'aparcament de motos i bicicletes
- o Petita zona Bicing

Resum: espai considerat per al joves i l'esport

- 9) Tram de carrer Ciutat de Granada entre carrers Almogàvers i Pere IV
- o La zona per als avis proposada a l'àrea Gent Gran (a la zona del xamfrà) podria també agafar part d'aquest tram de carrer, ampliant-la fins a on es consideri. Per exemple, més espai per als usos descrits en aquesta zona Àgora.
 - o Zona de recàrrega ràpida de vehicles elèctrics
 - o Zona de càrrega i descàrrega. Màx 30 min.Veïns i serveis. Capacitat 2 vehicles. De 7:30 a 20.00 h
 - o Zona d'aparcament de motos i bicicletes

Resum: Espai tranquil pensat especialment per a la Gent Gran, per a les seves costums, aficions i necessitats de lleure i de relació

- 10) Tram de carrer Ciutat de Granada entre carrers Pere IV i Pallars
- Totes les consideracions generals es tindran en compte sempre que sigui possible:
- Bancs còmodes, duraders i macos, que siguin difícils de fer malbé o trencar
 - Jardineres amb plantes.
 - Més arbres amb escocell protegit – anivellat amb el paviment
 - Una bona il.luminació del carrer (fanals que il.luminin la zona prou bé, que enfoquin cap a terra per evitar contaminació l'umínica i que siguin de baix consum, en aquest sentit podrien utilitzar energia fotovoltaica)
 - Papereres còmodes i resistents amb compartiments per al reciclatge (mínim un de plàstics/llaunes i l'altre normal) en llocs estratègics. També punts fixes (tipus bústia vertical) de multirecollida de piles, bateries, bombetes, etc... que sigui pràctic i net com fa anys que existeix a algunes ciutats
 - Només un carril de circulació de vehicles ample d'un sol sentit (uns 5 metres) a 20 km/h vel. Màx. Ben senyalitzat. Només utilizable per veïns, serveis i emergències (bombers, ambulàncies, policia en ambdós sentits) ben senyalitzat
 - Zona de càrrega i descàrrega per a vehicles a tocar i en paral.lel del carril de cotxes, capacitat segons espai. màxim 30 min. Apte per a serveis i per a veïns. De 7:30 a 20:00 h
 - Zona d'aparcament per a motos i bicicletes (poden anar seguit, per davant o per darrera, de la zona de càrrega i descàrrega, per tal de ocupar la mateixa línia visual)
 - Carril bici de 2 sentits ample i ben senyalitzat en paral.lel a la calçada però amb un marge de distància ample/prudencial
 - Carrer de plataforma única (vorera, calçada, etc) tots els elements transitables a un mateix nivell (això facilitarà la vida a tothom, especialment a les persones amb discapacitats)
 - Els paviments han de ser antilliscants (també quan plou i es mullen), també han de ser drenants o que evacuïn bé i ràpidament les aigües sense crear tolls i, també han de ser fonoabsorbents (evitar contaminació acústica), sense renunciar a que siguin materials el més higiènic possibles

Algunes consideracions prèvies importants

Objectius Generals

- 1-Reduir la contaminació (per tant el trànsit de vehicles):
- Per reduir la contaminació és indispensable que la gent agafi el cotxe el mínim indispensable: només per a trajectes llargs, carregar equipatge o quan sigui necessari estrictament necessari. Com podem seduir o convèncer a la gent? La gent ja sap que vivim en una ciutat prou contaminada, que el cotxe i la moto contribueixen a enpitjorar

la situació i que l'ideal seria desplaçar-se sense fums. La gent n'és conscient d'això. Però per tal d'assolir aquestes fites s'han de disposar eines i mitjans a la gent per poder dur-les a terme, com per exemple:

- Alternatives de transport còmodes, eficients i per descomptat, no contaminants:

1) Millors transports públics, que siguin elèctrics, amb una bona freqüència de pas, una bona combinació i una ruta estratègica o amb alta demanda per part de la gent. Amb les parades necessàries i còmodes. Metro, bus, bus de barri, tramvia, rodalies...

2) Oferta necessària de bicicletes (tipus bicin) que siguin de qualitat, que tinguin un bon manteniment i que es tingui en compte la necessitat/demanda en cada zona.

3) Per a que la gent camini es necessiten carrers segurs, ben pavimentats, de plataforma única, ben dissenyats i senyalitzats, amb tots els elements necessaris per transitar de forma segura i fluida.

4) I per descomptat, no ens enganyem, el cotxe el seguirem necessitant, cada vegada viatgem per plaer més i més lluny (els caps de setmana, les vacances, etc) i també per feina... el futur no passa per fer un pas enrera en el transport o en els trasllats, passa per un cotxe 100% elèctric!!! Quin serà el dia en què les administracions locals, estatals i internacionals s'implicaran d'una vegada per totes en aquest tema? Se'ns demana i no se'ns ajuda... Quan obligaran a les companyies automobilístiques a produir cotxes 100% elèctrics?? Quan faran plans pives de debò per a cotxes elèctrics? Quan destinaran de debò recursos a l'investigació, la recerca i el desenvolupament en aquest camp que tan necessari és?

5) Omplim la ciutat de més zones verdes de qualitat, ben ateses i ben netes, amb un bon manteniment

2- Reduir l'espai que els vehicles ocupen al carrer:

Ben fàcil, pàquings subterranis per a tothom!! a preus assequibles per als veïns residents de cada zona.

En el cas que ens ocupa (el de la superilla), per tirar endavant aquest projecte, és indispensable habilitar als veïns residents totes les plaçes de pàrquing possibles (que ja existeixen i no es fan servir!!)

A la superilla n'hi han diferents pàrquings que disposen de prou espai lliure i que es poden fer públics per als veïns residents i per la gent que hi treballa al barri.

No podem pretendre no tenir cotxes aparcats al carrer de la superilla a costa d'aparcar-los als carrers adjacents o de fora de la superilla... només els estaríem desplaçant una mica més enllà, però continuarien al carrer... no és absurd??

[Resum: Volem pàrquings subterranis públics a preus/tarifes assequibles i \(obviament per sota de preu de mercat\)](#)

3- Aprofitar al màxim l'espai públic i obrir nous espais:

Bé, en aquest sentit, al cor de la superilla (l'illa central) existeix un espai (un pati interior d'illa) molt gran que porta anys tancat, descuidat, amb un esquelet d'edifici mig fer i amb solars i edificis abandonats...

Doncs bé, igual que aprofitarem la resta de carrers, aprofitem aquest espai, obrim-lo i adequem-lo a la gent i als veïns, no?? Tal i com estava previst al plà Cerdà oi??

Per tant,

1) Obrim el pati d'interior d'illa (de l'illa central de la superilla format pel perímetre dels carrers Sancho d'Àvila-Roc Boronat-Almogàvers-Ciutat de Granada)

Que la gent i els veïns el puguin travessar d'un xamfrà a un altre (farà de passadís magnífic unint espais i gent i zones) tot fent una passejada.

2) Aquí es podria fer un bonic i gran hort urbà al solar de l'antiga cotxera (i es podrien mantenir i rehabilitar, la porta, la façana i la gelosia de l'estructura metàl·lica del sostre com símbol d'identitat i homenatge històric del barri)

Els accessos serien, pel xamfrà de l'intersecció dels carrers Ciutat de Granada i

Almogàvers per un costat i, per l'altre el xamfrà de l'intersecció dels carrers Roc Boronat i Sancho d'Àvila.

Els accessos estarien provistos d'unes tanques tipus jardí (de reixa alta) , per tal de tancarlos a la nit i així evitar problemes de qualsevol tipus. Això ja existeix fa temps a un altre pati d'illa del carrer Almogàvers entre els carrers Zamora i Pamplona (i a més llocs, passatges i patis d'interior d'illa de Barcelona), per evitar que la gent es fiqui a les nits a fer botellón, dormir, etc, etc...

Aquests veïns, gaudeixen de l'espai d'interior d'illa de dia i el tanquen de nit per evitar problemes i molèsties (sobretot degut a la proximitat a una zona d'oci nocturn)

4-Dotar la superilla d'Equipaments públics

A l'illa central de la superilla existeix un edifici emblemàtic (carrer Roc Boronat entre Sancho d'Àvila i Almogàvers) que també dona al mateix pati d'illa que porta anys tancat i abandonat...

L'edifici és prou gran i bonic com per no rehabilitar-lo i poder fer o encabir-hi...per exemple:

1. Un petit CAP ?? (els veïns de la superilla, en qüestions de salut, ens toca anar al CAP Vila Olímpica, al carrer Joan Miró, 17...això es troba a 11 carrers de distància)

2. Un centre cultural amb biblioteca, sala d'estudis, aules per fer activitats, exposicions, tallers, cursos o un lloc on poder reunir-se els veïns del barri? Amb personal qualificat i oferta d'activitats per a grans i petits?

Potser hi caben les dues coses...

5- El petit comerç de qualitat i proximitat dona vida als barris.

Per descomptat que NO volem més bars musicals, discoteques, pubs, grans superfícies, hotels, habitages de lloguer turístic...ja n'hi han masses al barri i aquesta és una zona tranquil·la...Volem botigues de barri, especialitzades, de qualitat i de proximitat. Aquestes botigues són les que donen caliu, identitat i caràcter a un barri. Dónen vida als carrers perquè la gent hi va a comprar de forma habitual, creen clientela i fidelitat a part de dotar al barri de serveis.

Volem:

Fleques, forns, cafeteries, carnisseries, peixateries, botigues de queviures, botigues de fruites i verdures totes ecològiques i de proximitat, merceries, drogueries, sabaters, escoles bressol, etc,etc...

La circulació de vehicles per accedir a l'interior de la super illa

Situació actual comparat amb abans

Tenint en compte com està dissenyat la circulació i el sentit ara mateix a la super illa (en vermell), és molt difícil, incòmode i llarg poder desplaçar-se ja que es crea un efecte "centrifugat" que "t'escup" sempre cap a en fora.

Si vens de la part de dalt i vols anar cap a la part de baix (sempre parlem de l'interior de l'illa) i/o viceversa, has de fer una volta increïble, tot vorejant la super illa (això representa més temps, més distància i més consum de benzina). El mateix passa si vens per la dreta i vols anar cap a la part esquerra o al revés. Si no, prova d'anar només pels camins en color vermell (que és com està ara) del punt A al punt B i del punt E al punt D. Compara quants carrers fas més ara que abans de la super illa...



Molts més, oi?

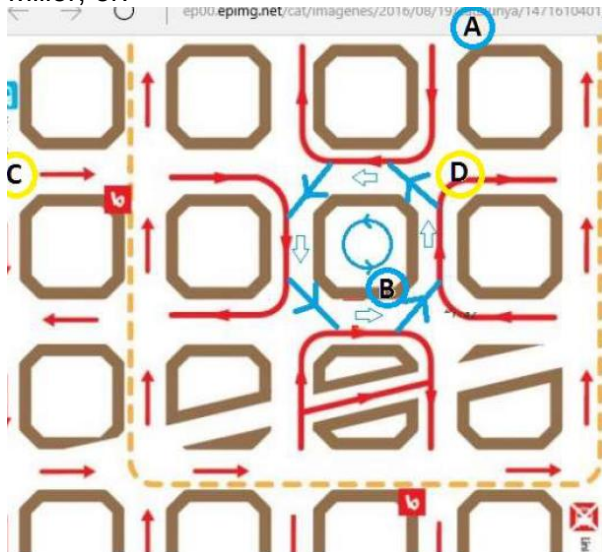
La circulació de vehicles per accedir a l'interior de la super illa

Situació actual comparat amb una nova proposta

Idea / proposta de circulació de vehicles a l'interior de la superilla (només veïns, serveis i emergències)

Sense afegir ni treure cap carril/calçada, només unint els carrils ja existents en els 4 costats de l'illa central, en el sentit (antihorari) que es veu al dibuix, pots desplaçar-te d'una forma més còmode i ràpida. Prova ara d'anar des dels punts A a B i de C a D...

Millor, oi?



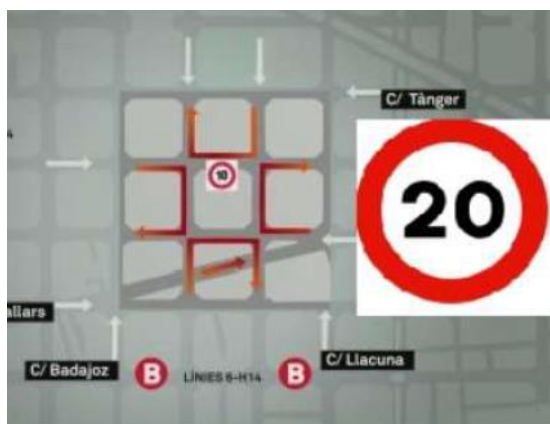
La circulació de vehicles per accedir a l'interior de la super illa

Situació actual comparat amb la nova proposta

Detall del xamfrà



Augmentar la velocitat de circulació a 20 km/h (facin la prova, molt millor i sense risc)



A tenir en compte: 1) Un cotxe en segona marxa sense tocar l'accelerador ja circula a 19km/h 2) hi han ciclistes que circulen per tot arreu a més velocitat que 10 km/h

Darreres observacions, consireracions i reflexions generals per a la bona entesa de tothom.

Win-Win per a tothom en el nostre futur sostenible

El concepte de la superilla és positiu:

Menys cotxes i menys contaminants, més vianants i ciclistes...més zones verdes (arbres, arbustos i plantes)...estem d'acord que el futur del món, de la societat i de les ciutats passa per contaminar menys, d'unaltre manera estem abocats al desastre (enfermetats, contaminació mediambiental, extinció d'espècies, etc)...però també passa per reciclar (esgotament dels recursos naturals i contaminació) i per adquirir hàbits de vida diferents i saludables (passejar, fer esport, menjar ecològic i de proximitat, etc)...és fàcil de veure que tot està inter-relacionat, oi?

Si ens preguntessin per tot això, l'immensa majoria de persones estariem d'acord en que és evident tot el que passa i cap a on hem d'anar.Tothom és conscient.

Ara bé, crec que ens hem de fixar a on estem, d'on venim i cap a on volem anar.

Venim d'una forma de viure i de fer sense consciència de l'impacte que tot això que fem té al nostre voltant i que ens afecta directament.

Venim d'un model de vida i de consum brutal i insostenible.

Ara ens trobem en aquesta cruïlla, aquella en la qual seguim tenint aquest model de vida i de consum però a on ja hem pres consciència de que no pot continuar així i, de fet, poc a poc algunes persones fan coses: reciclen més, reparen, es desplacen a peu,

en bici o en transport públic, s'ajusten més en la compra de menjar per tal de no lleçar tant de menjar a les escombraries, etc, etc...

Cap a on volem anar?

Cap a un futur sostenible i de qualitat, sense renunciar a coses irrenunciables!

Tots els veïns de la superilla han de tenir capiguda a la superilla (el perimetrals també, sense resultar perjudicats pel fet de viure a on viuen), això vol dir que hi ha d'haver espais per a tothom i entesa entre tothom. No val beneficiar a uns i perjudicar a uns altres...

He pogut veure, en tots aquests dies de reunions veïnals amunt i avall, que no és gens fàcil fer una superilla.

Però s'han de prendre decisions i dissenyar un barri de forma harmònica. Els punts forts i els punts febles han de quedar repartits de forma homogènia. D'una altra manera queda descompensat i sempre hi ha un sector del barri o de veïns (o vàrios sectors) que es senten menyspreats perquè se'ls hi han creat noves molèsties o impediments que abans no tenien i que són resultat de no haver tingut en comptes certs aspectes o detalls.

Alguns exemples d'això són:

-La convivència de vianants, ciclistes i vehicles:

És obvi que s'ha de reduir l'ús dels vehicles (perquè són contaminants, si no, no caldria, perquè si no contaminessin, estaríem parlant d'un problema d'espai o d'aparcament, no de contaminació) però per fer-ho tallem carrers als vehicles i prou?

La gent anirà corrents a vendre's el cotxe per que ha vist la llum?...més aviat no, oi?...d'entrada farà més volta per arribar a casa i/o aparcarà més lluny, tot contaminant més i contribuïnt a fer més embussos al perímetre de la superilla.

Com es pot seduir a la gent? Posant eines i mitjans que suplantin el fet d'anar en cotxe...com?...jo no agafaria el cotxe si...si tingués un mitjà de transport molt aprop de casa, amb una bona freqüència de pas, econòmic i que em deixés a prop del meu punt de destí en un temps raonable, si a més a més no contamina seria genial. Així em podrien seduir.

La bicicleta és perfecte per trajectes curts, de feina o d'oci, a dins la ciutat per zones habilitades...però per trajectes curts sense haver de traslladar objectes pesants!!...si no, ja no és viable...si treballo a Teià, no agafaré la bicicleta, si treballo a Terrassa tampoc o a Manresa...

Per tant,

Sí als vianants (prioritat absoluta per davant de la resta de col·lectius)

Sí a les bicicletes (ciclistes cívics i amb regulació...matrícules, assegurances, etc)

Sí als vehicles amb pas restringit per a veïns, serveis i emergències

Tot plegat és una equació o fórmula gegant però amb variables del tipus:

- Edat de la gent (residents i treballadors), necessitats associades i costums
- Tipus de gent (residents i treballadors), necessitats associades i costums

Nota: en cas de divergències entre residents i treballadors, fallar a favor dels residents, per una qüestió òbvia

- Infraestructura disponible, potencial dels espais, qualitat dels espais
- Recursos, eines i mitjans disponibles?

Nota: Els recursos, eines i mitjans han d'ésser prous i suficients per garantir una execució plena i de qualitat en un temps prudencial. El disseny, les obres, el mobiliari i les instal·lacions han d'ésser duraders, útils i de qualitat. No val fer coses a mitges o de qualsevol manera.

Pensem que aquest projecte ha de "seduir" a altres veïns de Barcelona i a altres ciutats, per a que adoptin aquest model...si surt malament perquè no s'aconsegueixen les fites i objectius o els veïns queden descontents per diferents motius ens serà molt difícil inplantar-ho a més llocs.

Més encara, es tracta d'una aposta de futur que implica molts canvis vitals en la vida diària de la gent...fem-ho bé, amb sentit comú, pensant en tothom i en la seva convivència, en les necessitats de tots...no escatimem en escolta a la gent, tampoc no escatimem en recursos, eines i mitjans...aquest és un experiment que el barri no ha demanat.Si el fem, fem-ho bé.Que tothom quedi el més content possible, que es reparteixen les bondats i les virtuts d'aquest projecte a tots!! (als pobres veïns perimetrals també i als problemes derivats, si us plau!!) no val tenir en compte als uns i no als altres.

I per un altre cantó:

- Què volem aconseguir i/o assolir? Fites?
- Com vol la gent del barri que sigui el seu barri?

En quant de temps?

- No volem més obres eternes que s'allarguin anys i anys.
- Tampoc no volem córrer el risc de que es quedin aturades com ja passa en diferents llocs de la superilla

Execució:

. Volem una execució de qüalitat, no d'acabats i/o aspecte temporal, ni provisional o transitori (per exemple, no volem testos gegants que cauen o se'ls enduen, ni asfalt pintat de colors en comptes una plataforma única ben feta, això entre d'altres coses)

.Amb tots els elements de comoditat, accessibilitat, seguretat i informació necessaris

Per acabar,

Pensin o recordin que ens trobem en mig de dos eixos d'oci nocturn (la rambla del poblenou i la zona de pubs i discoteques de Marina i Poblenou) que limiten amb nosaltres.No voldríem que això es convertís es una zona ideal de botellón, vandalisme i brutícia totes les nits de dijous a diumenge.

Dissenyin i projectin tenint en compte això també.Un projecte que convidi a estar-s'hi a la gent de dia, segons les àrees descrites abans i, que no convidi a que a la gent que surt de nit que ho trobi un lloc ideal per fer altres coses.No ho confiïn tot a que "la Urbana" (com he sentit a dir per part dels dirigents a les reunions que s'han fet) anirà passant de tant en tant, a fer un cop d'ull...ja hem tingut experiències amb el solar abandonat de l'illa central de la superilla i els veïns ens hem fet un fart de patir les conseqüències i de trucar a la policia.Creguin-me.

Gràcies per llegir-ho.