

Acta de sessió

Sessió participativa del procés participatiu Superilla Barcelona a l'Eixample

Retorn obert a a veïnat i comerciants dels projectes de la Nova Esquerra de l'Eixample

Data: dilluns, 29 de novembre de 2021

Lloc: Sala d'Actes de la Casa Golferichs, Gran Via 491

Assistents (22):

Albert Ricart Romeo i Jordi Ricart Romeo (Más Que Video Profesional); Elena López Estébanez; Pere Monés; Albert Amargós i Torruella; Jordi Servat Susagne; Marcel·la Bonfill Ribot ; Jordi Pujals Piyol; Joan Carreras; Xavier Riu Sala (AVVEE); Jose Garriga Simó i Mireille Maladry (Jardins d'Emma); Luciano Ricart Ortega; Manel Ródenas; Joan Marc Montserrat Balsach (Camí Amic); Maria José Artigas Serrano; Mari Luz Martínez Castellano; Toni Bañuelos Piñol (AFA Xirinacs); Elena Ruiz Albiol; Xavier Montagut Guix; Albert Clari Artalejo.

Ajuntament (13):

Xavier Matilla; Mercè Claramunt; Rosa López; Xavi Valls, Dani Alsina, Imma Aguilar Fernandez; Marta Melo; Anna Sánchez; Carme Fiol; Alícia Puig; Jana Miró; Laia Palomares (redactora); Javi Hernández (redactor)

Equip de dinamització (1): Cooperativa *estel (Arnau Boix)

Total: 36 assistents

Desenvolupament de la sessió

La sessió es desenvolupa amb normalitat, seguint l'ordre del dia previst. En primer lloc, es fa una breu exposició general de l'estat de redacció dels projectes, a continuació, un resum de les accions desenvolupades al procés participatiu i, finalment, una explicació detallada de com s'han incorporat les aportacions realitzades des del procés participatiu als projectes. L'explicació s'organitza per categories: verd urbà, mobilitat, accessibilitat, comerç, activitats i usos, mobiliari i infraestructures.

A continuació, s'obre torn de preguntes per a les persones assistents i es van responent per part de l'equip tècnic de l'Ajuntament de Barcelona. El resum d'aquestes intervencions es sintetitza al següent punt.

Torn obert de preguntes/respostes

PREGUNTES

A nivell particular, un participant comenta que el veïnat aparca informalment durant massa estona a la superilla de Sant Antoni. També, que no li inspira confiança la idea dels vianants "pel centre" com a espai compartit amb altres vehicles, considera que el disseny ideal seria com al carrer Mistral.

Afegeix que, a Sant Antoni, la vegetació de la zona de la superilla va decaient i, per tant, el manteniment previst en l'actualitat és insuficient.

Des de l'Espai Nur es té la percepció que el manteniment als entorns de l'Espai Nur és molt insuficient. Voldria incloure els voltants de l'Espai Nur com a zona verda a millorar al programa Superilles.

Des de l'entitat veïnal de l'Esquerra de l'Eixample es felicita a l'Ajuntament per l'establiment d'un diàleg real amb la ciutadania. De totes maneres, es té la percepció que els espais dels quals tenen cura el veïnat es mantenen millor que no pas els que cuida l'Ajuntament, per tant, potser és una bona estratègia implicar els veïns i veïnes. Veu un salt qualitatiu important en la transformació prevista en comparació amb la que ja s'ha fet a Sant Antoni. Voldria veure una experiència acabada abans de la finalització del mandat perquè, de no ser així, es corre el risc que s'esvaeixi el compromís polític.

Des de l'Associació Els Jardins d'Emma es proposa fer un xamfrà enjardinat també a l'àrea de Germanetes. Es té desconfiança respecte la part de les obres que l'Ajuntament serà capaç d'executar abans que acabi el mandat. Cal veure una transformació real visible, que verifiqui que les decisions que es prenen estan encertant amb la solució als problemes detectats. Adverteix de la complexitat del canvi en la mobilitat de la ciutat, perquè aquests projectes suposen una transformació molt important. Pregunta si quan es vagin morint els arbres a Consell de Cent i es planti més al mig de la calçada, quedarà només una línia d'arbres. Té dubtes sobre si serà efectiva la pedagogia del canvi a prioritat de vianants.

A l'escola Diputació li interessa tenir més informació sobre les actuacions previstes en els entorns escolars.

Albert Clari ressalta que hi ha gent que té el cotxe per necessitat i els projectes previstos impactaran de forma negativa en aquesta necessitat, ja que hi haurà dificultat per aparcar. També té el dubte de si els taxis hauran de fer els recorreguts que preveu el model Superilles per a els cotxes privats (recorreguts sense continuïtat en línia recta). Considera perillós que ciclistes i vianants comparteixin espais. A més, afegeix que troba a faltar que s'hagi parlat d'autobusos a l'explicació prèvia.

RESPOSTES

Es posa en context el projecte Superilles com a projecte de ciutat, com a canvi de model urbà i de mobilitat. S'explica que es preveuen carrils bici segregats per anar en bicicleta a més velocitat i on aquestes conviuen amb altres vehicles i vianants, aquestes han de respectar les normes dels espais compartits.

També es comenta que implantar la obligatorietat de girar a cada cruïlla millorarà la pacificació de la mobilitat en general (a la superilla de Sant Antoni no és així), doncs passaran menys cotxes pels espais compartits i, per tant, baixarà la problemàtica de l'estacionament indegut.

S'apunta que el mobiliari mòbil també suposarà un gran canvi, tot i que s'és conscient que s'haurà d'explicar amb més profunditat aquesta proposta.

S'és conscient i es reafirma el compromís amb què s'ha de millorar el manteniment de l'espai públic i procurar una major eficàcia per part de l'Ajuntament.

Es comenta que l'Espai Nur sí que s'està incloent a properes actuacions per poder incorporar nou verd urbà i fer un espai de biodiversitat (gestionat per espais verds, fent de pont entre els horts i el carrer). Germanetes (amb Viladomat), també es mirarà com millorar-ho.

Respecte a les obres, es subratlla que començaran al juny 2022 i que acabaran a març de 2023, es treballa per mantenir aquest objectiu. Les obres es faran simultàniament a tot arreu (fins a nou constructores, cadascuna al seu àmbit). Els passos transversals a les obres es seguiran permetent (o sigui que el funcionament per a vehicles ja serà molt similar al que hi haurà amb les obres acabades). La prioritat és fer totes les obres de cop per a que interfereixin el mínim temps possible amb la vida quotidiana.

El criteri d'anar substituint arbres d'alineació per arbres col·locats al centre dels carrers no vol dir que només hi haurà la franja central d'arbres. Seguiran havent arbres de menor port alternats a banda i banda també en molts llocs.

S'apunta que es realitzarà una reunió específica amb la comunitat educativa per explicar el tema dels entorns escolars.

Sobre els autobusos, s'aclareix que els canvis a les línies responen al context de la nova xarxa ortogonal. I també que els taxis seguiran les regles dels vehicles privats a nivell de circulació.

PREGUNTES

Alguns comerciants es mostren molt preocupats per la durada de les obres. Si duren més d'un any, apunten, serà nefast pels comerços i, per això, es reclama concreció i compromís amb les dates. També estan preocupats per saber exactament l'horari de càrrega i descàrrega a la tarda i al matí i apunten que caldria que els taxis tinguessin una regulació determinada, doncs són un focus important de contaminació per la ciutat.

Altres pregunten si, efectivament, les bicicletes i patinets circulen amb els vianants. A l'explicació semblava que s'equiparaven, i no ho troba adequat. Els riders, per exemple, van en general molt més ràpid del que està permès, i posen en perill als vianants. Es posa de relleu que tots aquests vehicles no haurien de compartir el mateix espai que els vianants, bàsicament per motius de seguretat, i que calen sancions efectives.

Des de Oriol Motos es proposa que les bicis també aparquin fora de les zones de prioritat de vianants, tal com passa amb les motos.

RESPOSTES

S'insisteix que bicicletes i patinets no s'equiparen a vianants, han de seguir les normes dels vehicles. Han de seguir els 10 km/h de velocitat màxima a les zones amb prioritat per vianants, com els

cotxes. S'aclearix que l'aparcament de bicicletes es produirà a prop dels carrers transversals i no al tronc dels eixos verds.

Sobre el calendari de les obres s'insisteix amb el que ja s'ha comentat: comencen al juny del 2022 i duren 9 mesos, fins al març 2023. La estratègia és fer el màxim d'obres en el menor temps possible. Posen l'exemple de les obres de Sant Antoni, equiparen la durada d'aquelles obres per extrapolar-la als trams que es preveuen transformar ara. Si bé es fan a un àmbit molt extens, són més aviat superficials, es tracta d'obres tècnicament fàcils d'executar.

PREGUNTES

S'afirma que si no hi ha sancions a les bicicletes, no es resoldrà el problema de la coexistència entre bicicletes i vianants. Es rep molt bé que els bancs per seure que s'instal·len siguin finalment de fusta, perquè els de formigó no s'utilitzen gaire.

Es demanen diapositives amb les dates d'obres, quan es distribueixi la presentació d'avui. S'apunta que les bicicletes no s'equiparen amb els cotxes exactament, tenen més elements de llibertat segons els criteris de Superilles. Es creu que serà una font de conflictes perquè no s'equipara de manera real als cotxes.

RESPOSTES

S'accepten les peticions, i s'explica que certament, es permet una mica més de flexibilitat a les bicicletes que als cotxes, però essencialment són molt semblants. S'està d'acord en què part de la solució passa per la disciplina (sancions a les persones usuàries de bicicletes que no compleixin les normes).

S'agraeix a tothom la seva assistència i el seu seguiment, i es tanca la sessió.