

Acta de sessió

Sessió participativa del procés participatiu Superilla Barcelona

Presentació nou Model Espai Públic Superilla Barcelona, al Grup Impulsor Superilla Barcelona

Data: dimarts, 6 de juliol de 2021

Lloc: sessió digital (Webwex)

Equip dinamització: monoDestudio (Gema Jover).

Total d'assistents: 45 persones

Desenvolupament de la sessió:

Es presenta el document de Model d'Espai públic tal com s'ha realitzat al matí en la roda de premsa. La sessió es desenvolupa amb normalitat, seguint l'ordre del dia previst. Després de la presentació i resolució de dubtes/aportacions. Les aportacions i dubtes s'aglutinen de la següent manera:

MATERIALITAT I INFRAESTRUCTURES

Es pregunta si el material del panot és prou resistent i durable sobretot en les àrees destinades al pas dels camions més pesants, que si bé és un material adequat per a les voreres aquestes en els passos de vehicles, sobretot camions de serveis, pot ser que no siguin molt forts i acaben trencant-se.

Es respon que tant les proves realitzades com els assessoraments que s'han realitzat amb els serveis tècnics de manteniment de l'Ajuntament, han assenyalat la idoneïtat d'aquest material respecte d'altres. També s'informa tal com s'ha expressat en la presentació, que hi haurà un concurs per innovador i millorar els panots, i que en aquest concurs s'espera que hi hagi propostes que donen solució a aquests aspectes.

Es proposa per part de les persones participants que seria un bon moment per endreçar tots els serveis que estan per sota dels carrers de l'Eixample, hi ha molta infraestructura molt diversa i aquest projecte podria suposar un bon moment per endreçar i actualitzar aquests serveis (es parla no sols dels cablejats sinó també de les canalitzacions i dels abocadors dels residus).

En aquest es respon per part dels serveis tècnics de l'Ajuntament, que aquestes infraestructures són gestió d'entitats privades i que el cost d'endreçar tots aquests serveis és molt elevat quan l'impacte a la ciutadania és mínim. D'entrada les voreres i els serveis no es toquen i s'integran al projecte. Si hi ha alguna vorera que s'ha d'obrir en el moment es comencin a executar les obres les empreses subministradores i gestores dels serveis siguin les que entren a modificar les seves infraestructures aprofitant que s'obren els carrers, i que siguin aquestes empreses les que assumeixin els costos d'aquest canvi.

Per altra banda es valora molt positivament tota la infraestructura verda que es vol incorporar, i l'augment de la massa verda a la via. Hi ha un dubte respecte a la quantitat d'escocells pel possible mal ús d'aquests per part de la ciutadania que poden arribar a convertir-se en un lloc d'esbarjo per a gossos.

En relació a aquest dubte s'assenyala que no tots els escocells estaran plantats, que tots seran drenants perquè filtrin i canalitzin l'aigua, però que es plantarà en aquells que tinguin millors condicions i que seran aquests els que es mantindran de manera més eficaç. Es parla que s'ha racionalitzat molt la implantació del verd perquè realment siguin espais de qualitat: ombres, massa arbòria i captació de CO₂, per tant hi hauran escocells més grans i més petits segons la seva ubicació i orientació, i s'assenyala que augmenta en un 10% l'espai drenant.

CONVIVÈNCIA VIANANTS-VEHICLES

Es valora molt positivament la centralitat que se li dona al pas de vianants al nou model Superilles. Les persones participants assenyalen que és una bona estratègia que els cotxes i els vehicles de mobilitat personal siguin els convidats a l'espai i no a la inversa, també es valora positivament que a cada tram es pugui trencar la continuïtat del trànsit dels vehicles per tal d'afavorir un pas més calmat i menys invasiu dels vehicles. Hi han dubtes respecte a per on ha d'anar el vehicle i com s'accedeix a la via bàsica, al que es respon per part dels serveis tècnics que ara com ara l'esquema de mobilitat en vehicle és flexible i s'estan barallant dues opcions: funcionar en bucle a cada tram o anar trencant la continuïtat a cada dos o tres trams (segons cada zona hi ha una necessitat diferent). S'assenyala que ara comença tot un procés d'estudiar la viabilitat d'aquestes propostes per veure la seva eficiència i adequació.

Es veu cert conflicte entre vianants i bicicletes. Es considera perillosa la mobilitat de les bicicletes i patinets, i també està el dubte de si han d'anar pel carril central, doncs als encreuaments passa a ser de vianants i per tant haurien de baixar del vehicle.

Es respon que les bicicletes han d'anar pel pas que està destinat per als transports i cotxes de serveis i que tenen el seu propi itinerari: a l'arribar als encreuaments han de retirar-se cap a una banda. Respecte al conflicte de convivència bicicletes-vianants es respon que les bicicletes i patinets han d'anar a una velocitat que per normativa no supera els 10km/h, i que els espais es dissenyen amb condicions urbanes molt marcades, per promoure i facilitar el trànsit calmat.

Es valora molt positivament que s'utilitzi l'APP de gestió de la càrrega i descàrrega que opera l'Ajuntament. Els agents de la zona verda controlen el funcionament d'aquests espais de càrrega i descàrrega. S'assenyala que aquest control és necessari perquè el dia d'avui l'APP sols és merament informativa. Per altra banda també assenyalen que seria interessant que aquest control dels agents de la zona verda fora extensiu a altres tipus de vehicles (motos), horaris (caps de setmana) i barris (Superilles Sant Antoni). Es valora aquesta aportació per part dels serveis tècnics i s'incorpora per veure la seva viabilitat.

ÚS SOCIAL DE L'ESPAI PÚBLIC I PARTICIPACIÓ

Hi ha una bona acceptació de la proposta d'incorporar mobiliari mòbil a les places i espais urbans de les superilles, i que per a moltes entitats aquesta proposta es veu interessant encara que hauria d'anar acompanyada d'alguns espais d'emmagatzematge a la via o als baixos dels carrers per facilitar-ne la gestió. Hi ha una proposta d'incorporar contenidors-magatzem, com s'està fent en altres barris i que és una experiència que per ara està funcionant. S'assenyala per part d'algunes entitats la necessitat de fer

reunions amb l'Ajuntament per tal de donar continuïtat a aquestes propostes de gestió social de l'espai però no sols del mobiliari sinó també del verd a incorporar. Des dels serveis tècnics s'assenyala que la participació està en marxa, i que en fases posteriors i ja en el procés d'execució també és comptarà amb espais de participació per donar seguiment a les obres i a la posterior gestió dels espais.

Algunes entitats comenten que estan adherides a la iniciativa de branques verdes de les escoles i que aquestes deurien estar integrades al procés de superilles. Des de l'Ajuntament s'assenyala que el procés de branques verdes encara que pugui estar contractat des de l'Àrea d'Educació, també formarà part del procés i que s'incorporaran les entitats que estiguin en aquest projecte per tal d'integrar-ho tot al model.

Per altra banda hi ha preocupació per la fase d'execució de les obres i de la simultaneïtat de les mateixes en el temps. Algunes de les persones participants de la sessió assenyalen que cal tindre cura amb la ciutadania i informar de manera molt pedagògica tota la fase d'obres per no trobar-se en un greu problema de convivència durant el temps que durin. Els serveis tècnics assenyalen que s'està començant a informar d'aquesta fase als veïns i veïnes, als comerços, i s'està anant porta per porta, però que més endavant és faran més accions d'informació. S'assenyala que en les presents dates s'està realitzant un qüestionari als comerços per tal de saber les seves necessitats respecte als canvis previstos, i alhora s'està donant a conèixer el projecte de Superilles i la seva estratègia.

Per últim hi ha dubtes sobre si hi haurà una bona acceptació per part de la ciutadania dels canvis de model de mobilitat i de trama urbana, i que potser haurien de fer-se proves pilot per veure la seva idoneïtat. En aquest sentit els serveis tècnics parlen que ja s'estan fent proves pilot a conseqüència de la COVID-19, que s'han mantingut en el temps, i que han tingut una bona acceptació. També s'afegeix que s'estan fent moltes simulacions informàtiques, a banda de les proves físiques, analitzant què passa a les properes zones d'actuació i a tota la xarxa de l'Eixample, i donen xifres que la ciutat pot aguantar.

PLA D'USOS I QUALIFICACIÓ DE LA TRAMA URBANA

El nou Model d'Espai Públic és acceptat, però hi ha preocupació per veure què pot passar amb els comerços d'hostaleria i restauració quan estigui tot transformat, perquè hi ha la por que l'espai sigui envaït per terrasses i acabi sent un espai sense ús social, tal com està succeint en altres carrers de la ciutat. Es veu fonamental que s'elabori un Pla d'Usos que controli a les terrasses i als comerços (senyalística comercial) i que sigui també participat per part de les entitats de l'entorn. Els serveis tècnics assenyalen que tenen en compte la realització d'aquest Pla d'Usos i que forma part d'una fase posterior dins del projecte.

Es demana qualificar tota la trama urbana i adaptar la normativa a aquest nou model per tal que hi hagi un ús racional de l'espai i que sigui acordi amb l'estratègia, la infraestructura verda, i els objectius plantejats. S'apunta que s'ha de tenir en compte tot el possible procés de gentrificació posterior, i que davant una transformació global de l'Eixample a dia d'avui no hi ha un instrument prou definit que contingui aquest mercat d'especulació dels habitatges.

Els serveis tècnics es mostren d'acord en aquest aspecte, indicant que la gentrificació és un tema important i que s'ha de continuar abordant en àmbits que van més enllà d'aquest procés. Per últim es proposa continuar treballant els patis interiors de les illes, i que aquests espais també es deurien continuar integrant al model, aprofitant el 200 aniversari del Pla Cerdà, per esponjar l'Eixample i rehabilitar tot el territori.

S'assenyala per part dels serveis tècnics que els projectes d'interiors d'illa no s'han aturat, però que a diferència dels trams de carrer exteriors, els interiors d'illa són molt lents perquè hi ha un tema complex de gestió privada, i que és una bona proposta anar fent tot en paral·lel. S'aclareix que es guanya molt espai pacificat amb les actuacions als exteriors, però que són conscients que s'han de fer les dues coses.

Per finalitzar la sessió de presentació de model se'ls convida a participar de la sessió del dia 15 de juliol que es realitzarà de manera simultània per a l'esquerra i a la dreta de l'Eixample, i que la informació estarà disponible a la web del decidim.