

Acta de sessió

Sessió participativa del procés participatiu Superilla Barcelona

Sessió restringida: Passejada veïnal

Data: dilluns, 28 de juny de 2021

Lloc: Àmbit Rocafort/Borrell

Assistència:

Jordi Pujals Pinyol; Carme Álvarez.

Equip de dinamització: Belen Iturralde

Total: 3 assistents

Ordre del dia:

- Benvinguda, presentació de la passejada: 10 minuts
- Identificació dels recorreguts quotidians i traçat de el recorregut de la caminada.
- Passejada: 45 minuts
- Tornada al punt inicial, enviament de link per avaluar la passejada i cloenda: 15 minuts.

Desenvolupament de la sessió:

La sessió es desenvolupa amb normalitat, seguint l'ordre del dia previst, i realitzant la passejada veïnal amb les 2 assistents. Al principi es fa l'explicació dels objectius de la passejada, i després es pacta el recorregut, i es realitza el recorregut apuntant les aportacions sobre un mapa.

El resultat d'aquest mapa es pot veure en el següent enllaç:

https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1iLoBkr_vdY_bd6Y980CBA4uEh1UaMAG6&usp=sharing

I la resta d'aportacions realitzades s'afegeixen en aquesta mateixa acta.



Document elaborat per

info@plaestel.org - www.plaestel.org

Aportacions escrites:

Pel que fa als **recorreguts que els assistents fan cada dia**, tots dos es mouen majorment a peu i en transport públic ja que han decidit no tenir un cotxe. Un dels participants sempre tria els carrers en què hi ha un carril-bici de doble direcció, la raó és que això farà que menys persones en bicicleta o monopatí usin les voreres per anar en la direcció contrària. Com es veu al mapa, Jordi prioritza els carrers Diputació, Calàbria, i Vilamarí. Pel que fa a la Carme, ella no té recorreguts en particular, quan camina, ho fa per "escapar de l'Eixample" i va a llocs com el Parc Joan Miró i l'Espanya Industrial. En aquests recorreguts sol anar pels carrers més tranquils, com ara Borrell, per exemple, ja que hi ha menys cotxes i menys soroll. No obstant això, els participants mantenen que cal un carril bici en aquest carrer per millorar la coexistència vianants-bicicletes-cotxes. En els seus recorreguts, Carme "aprofita el trosset més ample per caminar", donant preferència als carrers on s'han fet obres d'urbanisme tàctic per ampliar les voreres.

Pensant en els recorreguts importants en termes de **desplaçament en cotxe a nivell urbà**, els assistents destaquen la Gran Via i el Carrer d'Aragó, que connecten el Llobregat i el Besòs, i els carrers Entença i Urgell, connectant mar i muntanya. Aquests quatre carrers són considerats "autopistes urbanes" ja que els cotxes no vénen necessàriament a visitar la ciutat, sinó que la travessen. Es considera que els carrers Urgell i Entença tenen molt trànsit i molta pol·lució. Mentre que a ambdós carrers les voreres són amples per a la comoditat dels vianants, els assistents destaquen que Urgell està millor preparada per canalitzar el trànsit ja que té un carril-bici doble. En Entença, per contra, hi ha molt conflicte entre vianants, ciclistes i cotxes. Respecte als carrers Aragó i Gran Via, s'argumenta que són perillosos per a ciclistes. A la Gran Via, a més, els carrils bici apareixen i desapareixen a un costat i altre del carrer. Això genera problemes entre els vianants i els ciclistes quan els ciclistes decideixen no creuar el carrer per continuar al seu carril assignat.

Reflexionant sobre els **punts conflictius de mobilitat**, la major preocupació és "l'abús per bicis i patinets", és a dir, la inseguretat que senten els assistents pel que fa a l'incivisme d'algunes persones que van en bicicleta i skate per la vorera. Un altre punt, és en relació amb l'ampliació de voreres mitjançant urbanisme tàctic, "el camí blau és només per a càrrega i descàrrega", també és usat per bicicletes i patinets, "les persones són les terceres en la llista". A més, els assistents argumenten que el fet que hi hagi un carril menys per tràfic motoritzat, però continuï havent la mateixa quantitat de cotxes, fa que hi hagi més trànsit, els cotxes estiguin més temps aturats, i contaminin més. "Cal reduir la quantitat de cotxes!", Reclamen els assistents. Pel que fa a l'oferta de mobiliari urbà que doni un suport adequat a persones amb mobilitat reduïda, a excepció del carrer Aragó, molts carrers d'aquesta zona no tenen seients, fonts d'aigua, etc.

En relació al transport públic i la nova xarxa ortogonal de busos, es considera que hi ha una gran diferència en la qualitat de servei entre els busos UBH / UBH / UBD i aquells que "només tenen un nombre". Mentre que els primers passen molt sovint, els segons triguen molt a arribar. Tots dos assistents parlen de la vella línia 41, que complia una funció molt important en el barri pel que fa a la connectivitat amb llocs com l'Hospital del Sagrat Cor, la Plaça Catalunya, la Vila Olímpica, i la platja. Ara, la xarxa ortogonal dificulta la mobilitat de persones grans que "queden limitades a barri".

Pel que fa a la **màxima afluència de persones i activitats**, en general, els assistents consideren que en aquesta zona hi ha diversitat d'usos, activitats, i comerços. Això no és percebut com un problema, ja que "no és com a Sant Antoni", aquí les terrasses no molesten. Els dissabtes al matí al carrer Aragó pren lloc un Mercat de Pagès que tots dos assistents estaven d'acord amb que és una activitat important al barri. El carrer Aragó, en general, és percebut com el més concorregut.

A Aragó, entre Calàbria i Viladomat, hi ha un supermercat de Glovo, i sempre hi ha diversos treballadors d'aquesta empresa amb les seves bicicletes esperant les comandes. Aquesta acumulació de persones i bicicletes al mig de la vorera, segons un dels assistents, representa un problema per a la seva mobilitat. Cal destacar, però, que aquest carrer té la vorera eixamplada mitjançant actuacions d'urbanisme tàctic i també disposa d'uns blocs de formigó que funcionen com seients, és allà on els treballadors descansen mentre fan temps fins a la següent ordre.

A la caminada també prestem atenció a la **qualitat dels espais públics de la zona**. Vam visitar els Jardins de Paula Montal i Jardins d'Emma de Barcelona ja que els assistents van remarcar que són llocs molt concorreguts per persones de diverses edats. Els horts al carrer Aragó són altres àrees que es consideren com a punts importants de trobada i socialització. Aquests parcs són ben considerats pels i les veïnes ja que tenen molta ombra, espais per a joves de diferents edats, taules de pícnic, seients de diferents formes per acomodar diferents usos, una font d'aigua, àrees de gossos, etc.

Aspectes que es podrien millorar, d'acord amb els assistents, són: incorporar més elements d'aigua en els parcs, i que el elements de mobiliari siguin més segurs (ara hi han alguns molt alts per als més petits, podrien fer-se mal), Respecte a les àrees de gossos, una de les assistents es va mostrar molt preocupada perquè, tot i que reconeix la necessitat d'obrir espais perquè els gossos juguin i corrin, cal abordar el problema que els gossos fan molt soroll i molesten a les i els veïns.

Per concloure, pensant en els espais públics que ofereix l'àmbit del recorregut i **suggerint idees** per a les futures places, els assistents creuen necessari crear espais intergeneracionals, específicament, espais que estiguin preparats perquè la gent gran pugui fer exercici i que siguin segurs perquè els infants puguin córrer. També els agradaria veure més seients a les voreres per donar suport a la mobilitat de les persones, més fonts d'aigua, taules de ping-pong, etc. Per millorar el problema de convivència entre ciclistes i vianants, els veïns suggereixen que hi hagi més vigilància a peu - un d'ells diu, "l'única vegada en quatre anys que vaig veure vigilància a peu va ser el 17 d'agost de 2018!". També, es considera que el disseny de les futures places no ha de generar confusió (referint-se a les pintures grogues a terra a la superilla de Sant Antoni) i ha d'incloure una explicació clara sobre què es pot fer i què no.