

Programa Superilla Barcelona

Sessió amb comerciants de l'àmbit del c. Girona i de l'Associació de Comerciants i Professionals de Coreixample

Dia: 18 de novembre de 2021	Hora: 13:30h	Lloc: Local de l' Associació de Comerciants i Professionals de Coreixample (c. Aragó, 317)
------------------------------------	---------------------	---

ASSISTENTS

Entitat: - Comerciants de l'àmbit del c. Girona - Associació de Comerciants i Professionals de Coreixample	Ajuntament: - Jordi Matas, conseller tècnic del Districte - Dani Alsina, cap de la oficina tècnica Superilles - Rosa López, coordinadora estratègia Superilles - Xavi Valls, tècnic de participació Superilles - Marta Melo, tècnica de participació Superilles
Nombre total de persones assistents: 25 aproximadament	

ORDRE DEL DIA

- Presentació del programa Superilla Barcelona
- Torn obert de preguntes i propostes

TEMES TRACTATS I ACORDS DE LA SESSIÓ

TEMES TRACTATS:

- Programa Superilla Barcelona
- Les terrasses de bars i restaurants
- Calendari de les obres

RESUM D'ACORDS:

- Compartir la presentació amb les entitats assistents a la reunió
- Informar a les entitats i als comerços de l'inici de les obres i els projectes concrets

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

Presentació del programa Superilles

Jordi Matas, conseller del Districte, dóna la benvinguda i fa un agraïment per l'assistència. Contextualitza el procés de participació del carrer Girona, que porta molt de temps treballant. Coreixample forma part del Grup Impulsor des del principi i s'ha presentat el projecte Superilla a diversos Consells de Barri on tot el veïnat ha fet aportacions. Actualment s'està la fase final de la participació dels projectes executius.

L'objectiu de la sessió és aclarir dubtes i recollir aportacions del comerços que puguin tenir necessitats específiques donat que és un projecte que travessa la ciutat. Es ressalta la importància de la participació del teixit comercial en la concreció i encaix el model Superilla Barcelona al territori. Explica que s'ha realitzat una acció participativa amb visites comerç per comerç als eixos verds per informar i recollir les impressions del col·lectiu en relació a la transformació dels eixos.

Dani Alsina, responsable de l'Oficina Tècnica Superilles, exposa els objectius de les Superilles: posar al centre les persones, més activitat social i fomentar el comerç de proximitat. Descriu el model de carrer, que serà amb plataforma única on els vianants tinguin prioritat. Són carrers accessibles on hi poden entrar serveis i la idea és que els vehicles només hi circulin si han d'anar allà, però no per creuar el barri. Per això les places no es poden travessar, no tenen continuïtat.

Es genera una nova infraestructura ambiental amb un subsòl vegetal, de terra fèrtil, on tota la vegetació que es planti arrelarà millor. Per exemple, això a Sant Antoni no existeix i el manteniment és més difícil. Hi ha una explosió del verd, amb un augment dels arbres a les places i als carrers, plantats cap al mig de la calçada. On no es pot plantar, com per exemple al c. Girona amb el c. Consell de Cent (ja que hi ha el metro sota l'encreuament) es posaran plaques fotovoltaïques. Pel què fa al cicle de l'aigua, es genera un sistema de recuperació d'aigua que redueix l'efecte illa de calor.

Es posa mobiliari urbà nou que potenciï espais d'estada al llarg del tram. La gent gran demana bancs al sol, per l'hivern, i a la ombra per l'estiu, alguns sense braços per les persones en cadira de rodes. La il·luminació està més pensada per espai de passeig, hi ha més llums i més baixetes.

A la presentació es posa especial èmfasi en la reactivació econòmica del comerç de proximitat i s'aprofundeix en el funcionament de la càrrega i descàrrega per garantir la distribució urbana de mercaderies.

Torn obert de preguntes

Alguns representants dels comerços expressen opinions de dubte i oposició al projecte. Es fan varies preguntes alhora que no s'arriben a poder respondre en un primer moment. A mesura que avança la reunió i es rebaixen els nivells d'incertesa, algunes persones comerciants segueixen exposant el seu desacord, mentre que d'altres agraeixen haver pogut aclarir dubtes i manifesten la voluntat de poder conviure amb la transformació urbanística i l'esperança que el canvi sigui en positiu per als seus comerços.

*Agrupem les preguntes per temàtica per facilitar la lectura.

1. Sobre la mobilitat dels diferents vehicles

El projecte Superilles pretén expulsar el vehicle de Barcelona? Què passa si treballes amb el cotxe?

No es pretén expulsar el cotxe de la ciutat, fet que és poc realista, sinó que es vol endreçar i racionalitzar els desplaçaments. Evitar els desplaçaments evitables, que hi hagi carrers que siguin per vianants i altres que siguin per la mobilitat, fent més eficient el desplaçament dels vehicles. Qui treballi amb el cotxe el podrà utilitzar.

Es podrà circular pels eixos verds? Per exemple el tram del c. Consell de Cent entre el c. Girona i el c. Bruc, serà transitable?

Tothom podrà accedir amb vehicle als eixos verds però no hi haurà continuïtat entre ells. Es a dir, es podrà entrar i circular per qualsevol tram del carrer però quan s'arribi al encreuament s'haurà de sortir. Els eixos verds no serviran com a carrer de pas (per creuar la ciutat) ja que no es podran fer dos trams seguits. Els eixos verds seran carrers pensats i amb prioritat pels vianants.

Si s'han de fer més moltes voltes per arribar on vols, consumeixes més combustible i contamines més... És important tenir dades sobre la contaminació abans i després.

Els trajectes d'origen i destí als eixos verds són molt pocs. I el possible increment d'aquests trajectes està calculat

en menys de dos minuts. En canvi, hi ha un guany molt important perquè la gent pugui passejar i es té el convenciment de que aquest guany compensa una petita pèrdua.

El servei de Rodalies de tren va molt malament i això dificulta la mobilitat per anar o tornar de treballar, si no es resol el problema de fora augmenten els problemes de dins. Ha d'augmentar la freqüència i baixar el preu. S'està treballant amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona per millorar el transport públic. El que s'intenta és que la gent que ha d'entrar a la ciutat a treballar ho pugui fer sense el cotxe.

En els eixos verds les bicis poden anar en dos sentits?

Sí, d'acord amb el codi de circulació les bicicletes poden circular en els dos sentits, cedint el pas als vianants i a 10 km/hora.

Les motos poden aparcar sobre l'eix verd?

No hi haurà places d'aparcament als eixos verds, s'haurà d'aparcar en els carrers transversals.

Com quedarà la plaça de la cruïlla entre c. Girona i c. Consell de Cent?

La plaça tindrà un espai central de sauló, on es poden plantar parterres verds, però no hi ha gaires arbres. On hi ha l'estació de metro, s'ampliarà l'espai perquè la gent pugui passar, s'allibera espai per la sortida del metro. Els cotxes no esta permès que creuin.

2. Sobre l'àrea de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)

Com es realitzarà la càrrega i descàrrega de mercaderies?

Els vehicles DUM poden entrar a l'eix verd, un cop al tram poden fer la càrrega i descàrrega al llarg de l'eix. El carrer té 5,2 metres d'amplada, per tant, hi ha espai perquè es parin les furgonetes. Així, la càrrega i descàrrega es podrà fer davant del comerç.

S'haurà d'activar la aplicació del mòbil SPRO, que és la que s'utilitza actualment i, tal com passa ara, els vehicles DUM tenen 30 minuts per realitzar la càrrega i descàrrega. Aquest sistema es limitarà a l'horari de matí fins al migdia. Durant tot el matí es podrà fer la càrrega i descàrrega davant del comerç i això representa un guany respecte la situació actual en m2 dedicats a la DUM. Durant la resta d'hores del dia es realitzarà als carrers transversals, a màxim 100 o 150 metres del comerç, on s'habilitaran, en cas que no n'hi hagi, places de càrrega i descàrrega. Durant tot el dia estan permeses les parades (2 minuts) com a la resta de vies.

Actualment, tant les places DUM com els 30 minuts per realitzar la càrrega i descàrrega són insuficients per algunes empreses, com per exemple Nacex, servei de missatgeria.

Amb dades d'ocupació de la càrrega i descàrrega de Barcelona es pot afirmar que al matí està al 80% de la seva capacitat, especialment, de 10 a 11h del matí està al 100%. A cada tram hi caben 8 vehicles, per tant, hi ha més places DUM que no pas ara. A la tarda la ocupació de les places DUM està al 20% i a la tarda també és quan hi ha més moviment al carrer de persones, els infants surten de l'escola i els adults de treballar. En el còmput global del dia la situació millora.

Si la franja horària es redueix, a la tarda i a la nit es perden unes places essencials per l'aparcament. No són un luxe, sinó una necessitat.

A la nit es podrà estacionar a les places DUM, però la tendència de la ciutat és que els vehicles no puguin estacionar en superfície. De fet, actualment, el 92% de vehicles censats a l'Eixample ja està utilitzant aparcament subterrani, per tant no significa un gran canvi respecte la situació actual.

Les zones DUM les pot utilitzar el vehicle privat per realitzar càrregues i descàrregues? Aquesta és la realitat de molts comerços. Es posen exemples concrets com al c. Consell de Cent on hi ha carril bici i zona groga i hi ha permissivitat amb algunes empreses com Glovo però a altres se les ha multat per fer càrrega i descàrrega de deu minuts amb el vehicle privat.

Per utilitzar les places DUM es necessita una aplicació, si el vehicle no es professional no pot. Si es realitza la càrrega i descàrrega amb el vehicle privat, s'hauria de catalogar com a professional. La situació és la mateixa que actualment.

3. Sobre les terrasses dels comerços de restauració

Quin espai tindran les terrasses dels restaurants? Es posaran parterres i jardineres davant dels restaurants?

S'està treballant perquè les terrasses puguin estar davant del comerç de restauració. De totes maneres, si hi ha arbres ara, no es traurà un arbre per posar una terrassa. S'està mirant on es posaran els parterres i les jardineres. Si una terrassa no pot estar exactament a davant del comerç estaran molt a prop. El verd també fa més agradable la terrassa.

Es mantindran les llicències de les terrasses? Se'n podrà obtenir més?

A principis del 2022 es veurà quines de les terrasses Covid es podran mantenir, però no seran totes. La idea no és omplir l'eix verd de terrasses i reproduir l'experiència del carrer Enric Granados. A la superilla Sant Antoni hi ha un bon equilibri, igual que al Passeig Sant Joan. L'urbanisme deixarà espai per les terrasses.

4. Sobre l'activitat comercial.

Es considera que l'efecte de la Superilla sobre el comerç serà negatiu.

Hi ha molts estudis que afirmen que pel comerç és bo que hi hagi trànsit de gent. Per Sant Antoni, després de la pandèmia és el barri que més ràpidament ha recuperat el comerç, segons les dades de les transaccions de pagaments en targeta. El tipus de comerç que hi ha allà és força estable i no ha variat amb la implementació de la Superilla. Això també és una dada objectiva.

Gran part dels comerços venen els seus productes a gent que ve de fora de Barcelona. Si es dificulta l'accés a la ciutat, la gent optarà per comprar en un altre lloc.

Avancem algunes de les dades resultat dels estudis que tenim i que estem elaborant en relació a la mobilitat. Els anàlisis creuen mobilitat i compres, diferenciant tipus de producte: compres quotidianes (alimentació, drogueria, etc.) no quotidianes (equipament de la persona i de la llar, articles de lleure i cultura...), oci i cultura, etc.

Aquestes dades mostren que més del 90% dels desplaçaments que es realitzen a la l'eixample per fer compres quotidianes i no quotidianes són en bicicleta o caminant (es fan milions de viatges). Només un 5% són en cotxe i un 3% en moto.

Les compres quotidianes que es fan a l'eixample es fan en un 59% per gent del propi eixample, un 34% de les compres les fa gent d'altres barris de la ciutat i un 7% les fa gent que ve de fora de la ciutat.

Quan parlem de compres no quotidianes el 29% és gent del eixample, el 53% d'altres barris i el 18% de fora de la ciutat.

A més el 86% de tots els viatges són persones que provenen de distàncies menors de 10km. Més del 50% són de Barcelona o municipis del costat, on hi arriba el metro i el tramvia, per tant, hi ha moltes alternatives al cotxe per venir a comprar. També sabem que la mobilitat dels dies festius baixa al 35%, per tant la gent que ve de fora en cap de setmana es troba que hi ha més fluïdesa.

5. Sobre les obres

Quan començaran i com es faran les obres?

Les obres s'iniciaran a l'estiu del 2022 i duraran fins al maig del 2023. Durant els 9 mesos es treballaran tots els eixos alhora, però s'anirà fent a trossos, per tant els comerços no tindran 9 mesos de obres al seu davant. Els comerços podran mantenir la seva activitat, per això s'intenta ser el mínim d'invasius possibles, es demana a la constructora que faciliti al màxim l'activitat dels comerços, que estaran en contacte amb el cap de obra.

Es presentaran els projectes de com queden les places i els carrers?

Sí, es presentaran els projectes un cop estiguin finalitzats. També es comenta que son obres que d'entrada són relativament senzilles, ja que son en superfície.

Durant les obres podran entrar cotxes?

En principi no, però s'hauran d'habilitar casos especials ja que els negocis no s'aturaran.

Es podran mantenir les terrasses dels locals de restauració?

Es mantindran les terrasses tot el temps que sigui possible, tot i que en el moment d'actuar al lloc de la terrassa s'hauran de treure.

Les obres es poden parar per la campanya de Nadal?

El calendari de les obres es presentarà a la primavera. S'està mirant on hi ha menys pressió comercial en cada moment per treballar allà, però encara no està definit.

Les obres són molt crítiques pel comerç, mentre duren baixa molt la facturació dels comerços, especialment aquells que no poden posar la terrassa. D'aquesta manera s'afavoreixen els centres comercials com Glòries i la Maquinista, on hi ha aparcament gratuït. Hi haurà compensacions per les obres?

Hi ha reduccions de taxes, s'aplicarà allò que s'aplica normalment a nivell de ciutat.

6. Procés participatiu

S'ha fet una enquesta als comerços?

El que s'ha realitzat és una acció informativa comerç per comerç, preguntant si es coneix el projecte Superilles i explicant el model de carrer que s'aplicarà (plataforma única, centralitat dels vianants, augment del verd...). Som en un moment en què s'estan definint els projectes, encara estan oberts i amb aquesta acció s'ha buscat conèixer les necessitats de tots els comerços. S'han detectat uns 70 comerços amb necessitats específiques que els projectes podran incorporar. Amb els més especials, estem treballant amb microcirurgia.

A nivell de participació ciutadana, una acció així és bastant inèdita, el que normalment es feia era obrir un període d'al·legacions i prou. En aquest cas s'està treballant perquè veïnat i comerços es puguin fer seu el projecte, per això és tant important el treball amb el Grup Impulsor que fa un any i mig que treballa, les sessions com aquesta, els Consells de Barri... Actualment s'està realitzant el procés participatiu dels projectes que estarà obert fins a l'estiu.

7. Sobre mobiliari urbà i elements a la calçada.

Ningú utilitza els cubs que hi ha ara per seure i són molt lletjos

És un mobiliari temporal. La pintura groga es va fer durant la pandèmia, preveient que al cap d'un any es farien obres. Després de les obres hi haurà elements definitius.

Falten punts de càrrega elèctrica ràpida, ara estan molt dispersos. Es demana que a la zona n'hi hagi més.

Els endolls estan en tràmit per tal de resoldre el tema a nivell ciutat i s'explica les condicions perquè s'hi puguin instal·lar. Es pren nota de la petició.

Els contenidors on es posaran? I el Bicing?

Els contenidors van als troncs, no a les places i tots els colors junts. Es reubicarà lligat als carrils bici.

Hi haurà àrees per gossos?

No hi ha àrea específica per gossos.

Sense més intervencions es dona per tancada la sessió.