

Acta de sessió

Sessió participativa del procés participatiu Superilla Barcelona a l'Eixample

Retorn obert al veïnat i comerços dels projectes de la Dreta i Antiga Esquerra de l'Eixample

Data: dimarts, 30 de novembre de 2021

Lloc: Sala de Plens de la Seu del Districte de l'Eixample, carrer Aragó 311

Retransmissió en streaming al canal de Youtube de l'Ajuntament

Assistents (11):

Josefa Balduque Astua; Javier Martorell Sitjar; Genís Domínguez (Eixample Respira); Dolors Ylla-Català (AAVV Dreta Eixample); Jose Manuel Robledo Martín (Ateneu Àgora); Joan Sendra Mestre (Veinatge, Ballets de Catalunya); Ana Esteban Báez; Jordi Baró i Montané (DI-GAM); Sergi Lopez-Grado i Padreny (GlXSU); Xavi Llobet (Cor Eixample); Ricard Garnier.

Ajuntament (12):

Xavier Matilla; Janet Sanz; Rosa López; Xavi Valls, Dani Alzina, Marta Melo; Anna Sánchez; Alícia Puig; Isabel Pallejà; Marina Barjau; Jana Miró; Carlota de Gispert (redactora).

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

Total: 24 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 als assistents i es van responent per part de l'equip tècnic i polític de l'Ajuntament de Barcelona. El resum d'aquestes intervencions el sintetitzem a continuació.

Torn obert de preguntes/respostes

PREGUNTES

Xavi Llobet (Coreixample) troba a faltar entrar en explicacions més detallades sobre temes específics, com ara la salut de les persones o la contaminació ambiental, doncs quan es facin les transformacions, són paràmetres que canviaran entre carrers pacificats i no pacificats. Subratlla que caldrà millorar l'eficàcia del transport públic i rebaixar els preus d'ús. Pregunta què farà l'Ajuntament per compensar l'efecte negatiu que suposa el període d'obres sobre el comerç del districte afectat.

Genís (Eixample Respira) demana que s'incorporin les demandes del projecte "Branques Verdes" doncs no el veu reflectit als criteris i transformacions previstes al programa Superilles. Recorda que allò que es demana és aprofitar la intervenció als eixos verds per a que la transformació arribés fins a les entrades de totes les escoles del districte de manera similar.

També observa que el programa "Protegim les escoles" fa actuacions tàctiques molt superficials, en contraposició a altres transformacions que s'estan duent al Districte de molt més calat. Reclama que s'actui als entorns escolars i a les vies de la xarxa bàsica de manera contundent, entenent i integrant bé els preceptes de "Branques verdes" i "Protegim les escoles". Apunta que el tema de l'ús de la bicicleta per part dels infants no s'aborda, i que s'ha de tractar de manera específica. Expressa el dubte de si al creuament entre el c. Borrell i l'Avinguda de la Gran Via no hi ha cap mesura prevista respecte a les bicicletes. Està d'acord amb el criteri de trencar els desplaçaments rectilinis per als cotxes segons els preceptes de Superilles, però li sembla que els cotxes no ho acaben de respectar. A més, apunta que hi ha moltes motos a les zones de vianants de Sant Antoni, i no hi ha ningú que ho controli. Li sembla un punt important a millorar a Sant Antoni i a incorporar a properes actuacions de Superilles.

Joan Sendra (Ballets de Catalunya) expressa dubtes sobre si s'acompliran els terminis de les obres. Apunta que el Pla d'Usos és un instrument necessari i que funciona, però cal recuperar alguns usos comercials al districte i pensa que el Pla d'Usos no ho permet. Fa l'apunt que el video que es mostrava a l'inici de la sessió li ha semblat simplista.

Dolors Ylla (AAVV Dreta de l'Eixample) valora positivament els projectes desenvolupats. Reivindica el paper de l'entitat veïnal per apropar aquest convenciment i aquests projectes a col·lectius que no son tan receptius als canvis que proposa el programa Superilles. Subratlla que tothom coincideix amb algunes coses (menys contaminació, més zones verdes per vianants,...) pero necessiten més informació i més detallada de part de l'Ajuntament per seguir fent aquest paper d'ambaixadors del programa Superilles. Per exemple, com es farà per reduir el nombre de cotxes que circula per l'Eixample, què fa l'Ajuntament per millorar la mobilitat interurbana (especialment per a la gent que viu a Barcelona i treballa a la perifèria)... necessiten un argumentari més sòlid.

Jose (Eix Verd i Viu) recolza el projecte i té ganes de començar les obres el més aviat possible. Li preocupa la conciliació entre els VMP, bicicletes i vianants. Els carrers peatonalitzats haurien de ser per als vianants i la resta de vehicles són "convidats".

Sergi (GlxSU) subratlla la importància de la naturalització de l'Eixample. A banda dels 21 eixos verds (naturalitzats) dubta si aquests estan ben combinats amb la nova xarxa de busos ortogonals. Proposa que els interiors d'illa també estiguin contemplats en la naturalització.

Des del xat Youtube es pregunta per què es pacifiquen aquests carrers però d'altres com Aribau, Muntaner, Balmes o Entença no incorporen un carril bici i assumeixen tant de trànsit.

RESPOSTES

S'explica que cal entendre el Programa Superilles en un marc d'actuació dins d'un context de ciutat: hi ha un plantejament global a tota la ciutat i, per tant, determinades decisions responen a aquesta estratègia global i no específicament a Superilles. La tria dels carrers que es pacifiquen o no es pacifiquen es fa amb aquesta visió global d'un nou model de mobilitat, més eficaç i més saludable per a tota la ciutat. Transformar aquests carrers en eixos verds és necessari però no suficient. L'objectiu d'aquest mandat es iniciar tot aquest procés de transformació. S'està actuant amb lògica sistèmica, però no tots els carrers poden ser iguals. Sí que hi han escoles vinculades a eixos verds i patis d'illa verds, però no poden ser tots així. Respecte a les obres, s'indica que quan s'aproximin les dates es compartiran més detalls, i s'incorporarà la visió de veïns, veïnes i comerciants per acordar una bona gestió de les obres, per a que equipaments i comerços funcionin de manera adequada. L'estratègia de les obres és que durin el menor temps possible. Hi ha confiança amb l'equip de BIMSA perquè ja han abordat projectes molt complexos, i es treballa molt per a que les obres no s'allarguin gens.

Es ressalta el moment de transformació urbana que està vivint Barcelona a l'actualitat i es compara a la transformació olímpica. Barcelona és ja una ciutat amb molts equipaments i una ciutat amb recursos ben repartits entre els barris. És una ciutat mediterrània, densa, comprimida i amb poques opcions de creixement o esponjament urbà. La densitat té aspectes positius, com la quotidianitat, però alhora falten espais verds i espais lliures.

S'apunta que l'actual context històric d'emergència climàtica fa que hi hagi un nou plantejament sobre com s'ha de viure i convida a les ciutats. Aquesta circumstància sacseja la ciutat i s'han de frenar aquests efectes negatius actuant de manera contundent: canviant el model de ciutat i Superilles és només una de les maneres com s'aborda.

Es comenta que davant el problema de l'ús massiu dels cotxes, sí que hi ha gent que l'ha d'utilitzar per necessitat, però molta altra ho fa només per comoditat. El canvi de model ha de tendir a utilitzar menys cotxes i a que aquests siguin menys contaminants. S'és conscient que cal actuar també sobre el transport públic per revertir certes dinàmiques. Des de l'Ajuntament es sacseja la resta d'administracions (Àrea Metropolitana, Generalitat de Catalunya, FGC,...) per fer efectiva aquesta millora global necessària també del transport públic global i per impulsar el canvi industrial per a la reducció de la contaminació que provoquen molts vehicles.

Respecte al Pla d'Usos, s'és conscient que s'han perdut alguns comerços tradicionals, però per exemple a Sant Antoni, el fet de que no es puguin fer més bars o restaurants ha permès que apareguin nous comerços quotidians, de barri, comerç "de tota la vida". Això indica que el Pla d'Usos sembla un bon mecanisme per a millorar la vida de barri.

PREGUNTES

Dolors Ylla comenta que quan s'explica Superilles, no s'expliquen els vincles a tots aquests projectes globals de model de ciutat. Creu que és necessari que es comuniqui millor i amb xifres realistes el projecte per a que totes les persones es quedin tranquil·les, especialment amb la polèmica que la pacificació d'unes vies pugui perjudicar altres adjacents que no es pacifiquen (per a que hi hagi un transvasament de cotxes i contaminació). S'hauria d'informar quantificant exhaustivament els efectes de les transformacions de manera tangible, perquè si no la gent no entén

que el nou model és per a millorar la qualitat de vida de tothom. Apunta també que la Dreta de l'Eixample té unes circumstàncies particulars que afecten al comerç de proximitat: necessiten una cura suplementària al respecte en comparació a la d'altres llocs (com ara Sant Antoni).

Xavi Llobet insisteix que Consell de Cent és un caos i que actualment ja costa molt arribar d'un lloc a un altre. Apunta que els preceptes de Superilles (que eviten els desplaçaments rectilinis) faran que els cotxes facin recorreguts més llargs i contaminin més. Afegeix que el tema de l'habitatge també és molt important: cal garantir l'habitatge per veïns i veïnes, i especialment pels joves.

Genís (Eixample Respira). Els preceptes del PMU (Pla de Mobilitat Urbana, que encara no està aprovat) ja són insuficients: ni compleix els preceptes de reducció de contaminació, ni quilòmetres de carrils bici... Subratlla que s'ha de fer un esforç molt més gran per reduir els efectes del vehicle privat. Apunta la dificultat d'actuar des del programa "Protegim les escoles" perquè es diu que a les vies bàsiques no es poden "perdre carrils" per als cotxes. Apunta també que la ZBE (Zona de Baixes Emissions) no està funcionant ja que ha reduït el volum de vehicles però no redueix la contaminació global. Afegeix que els valors ambientals que recomana la OMS per a les ciutats mai s'han complert i que, de fet, ja estan actualitzats a la baixa, per tant encara es compliran menys. S'ha de donar prioritat a la salut de la ciutadania abans que als desplaçaments amb vehicle privat a Barcelona.

Des del xat Youtube Susanna Urios pregunta si es pot explicar com es resoldrà el tema de les places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda.

RESPOSTES:

Dani Alsina apunta que les places de mobilitat reduïda es col·loquen als carrers transversals, el més a prop possible de l'habitatge de les persones que tenen la plaça. I que es contactarà amb cadascú que tingui plaça, per proposar-li la localització i acordar la millor opció possible.

Janet Sanz fa una explicació de les actuacions que es preveuen a la xarxa de Rodalies de Catalunya per millorar el seu funcionament. Aquestes, permetran multiplicar per quatre la capacitat de Rodalies a Barcelona. S'hi invertiran 100 milions d'euros que ja estan destinats a projectes aprovats. La gent de fora de Barcelona, per tant, aviat tindrà una millor xarxa de transport públic per venir a treballar i viceversa. S'exposa també que hi ha hagut una indústria que ha incentivat en excés l'ús del transport privat: volem moure'ns porta a porta sempre, i això és difícil de revertir per la inèrcia cultural que ha suposat aquesta indústria. Apunta que la xarxa de busos ortogonals ha demostrat ser més eficaç que l'anterior sistema, i que això ja és una acció que col·labora al canvi de model.

Hi ha un clar compromís amb la reducció del vehicle contaminant (i seguir garantint el dret a la mobilitat) amb unes polítiques globals. No es tracta només que dificultem els recorreguts porta a porta en vehicle privat, sinó que complementàriament anem millorant molts altres aspectes del transport públic per poder fer el canvi de paradigma en la mobilitat.

Es reconeix que moltes escoles de l'Eixample s'han construït a la xarxa bàsica i es treballa per garantir un entorn escolar segur i saludable per a tots els infants i adolescents de la ciutat, per això les vies bàsiques també es milloraran a nivell ambiental.

La ZBE també es pot millorar però és necessari un pacte i un compromís entre administracions. S'assumeix el compromís d'explicar millor i posar més dades a disposició de la ciutadania per a que s'entenguin bé aquestes polítiques globals i el canvi de model de ciutat exposat.

S'insisteix en l'explicació del context dels projectes de Superilles Barcelona, que és un marc molt més gran que impulsa una política de mobilitat sostenible. Des de l'Ajuntament de Barcelona es fa amb la transformació dels 21 eixos i 21 places i amb el compromís amb les "Branques Verdes" i el "Protegim les escoles". Es seguiran millorant les explicacions i comunicant millor aquestes intencions. Es reitera que l'Ajuntament es posa mans a l'obra i es compromet amb la continuïtat de les accions, en fer realitat el poder i voler viure a Barcelona, en la mobilitat sostenible, en el dret a l'habitatge,... en polítiques integrals.

S'agraeix a tothom la seva assistència i es tanca la sessió.