

# Acta de sessió

Sessió participativa del procés participatiu Superilla Barcelona

Sessió Superilla BCN amb entitats del Pacte per la Mobilitat

Data: dimarts, 1 de juny de 2021

Lloc: trobada digital (Webex)

Presentació i vídeo de la sessió:

<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/content/decidim>

## Assistència:

AEVAC (David Jané); AMB, (Mariona Conill); Anesdor (Pedro Javier Díez); Barcelona d'Aparcaments Municipals (Alfred Morales); Cambra Comerç de Barcelona (José Francisco Adell); Etra Bonal; Rafael Barnola; Karla Silva; Generalitat de Catalunya - Direcció General de Transport i Mobilitat (Cristina Pou); Gremi d'Hotels de Barcelona (Ana Velasco); Institut Cerdà (Julián Arenas); Missatgers Trèvol (Eugeni Ibáñez); NACEX (Alejandra Pérez); PIMEComerç (Pilar Gomà); PTP (Jordi Porta); RACC (Cristian Bardají); REBY (Cristina Castillo); Saba Aparcaments (Jordi Díez); Stop Accidentes (Lilo Villasanta); TMB, (Raúl Millán i Josep Mención); UAB (Maite Perez); Barcelona Comerç (Sergi Moral); COAC Eixample (Rosa Ma. Galimany), TMB (Jacobo Kalitovics); BACC (Carles Benito); Biciclot scc/BiciHub (Xavi Prat Guasch); UNO (Esther Castillejo); Sindicat del Taxi de Catalunya STAC (Carlos Fernandez); BSM (Xavier Castellsagué, Josep Maria Deulofeu, Sergi Vidal Adriana Male); COACB (Alex Galicia); APIT (Elisabet Simó); ASPB (Catherine Pérez); Foment del Treball, Salvador Guillermo; Roger Gaspa; Revolta Escola, Neus Sella; FECAV, Mireia Ruiz; BR, JC Montiel i Lidia, Joan Torres (grup institucional Pacte Mobilitat); TMB (Jaume Mata); AV Sant Antoni; ASTAC Condal (Evaristo Magaña); APIT (Elisabeth Simó); Francesc Robusté (grup experts Pacte Mobilitat); Javier Perez Diez; Gremi del Motor (Joan Blancafort); Eixample Respira (Genis Dominguez); Ester Castillo.

Politics: Javier Heredero; Carlos Rivadulla i Eduard Cuscó.

Ajuntament: Alicia Puig; Carmen Fiol; Daniel Alsina; Eduard Cusco; Maite Peris (no va venir); Max Zañartu; Muriel Gimenez; Oscar Ramirez; Rosa Lopez; Victoria Martí en nom de la regidoria de mobilitat; Xavier Valls; Adrià Gomila; Carlos Domínguez Puig. Miquel Rusalleda , Sonia Frias, Joan Tomás, Jordi Collbetó, Ariadna Miquel, Daniel Alsina, Ecologia Urbana (J. Gabriel Gallart); Anna Maria Botella de la Sindica de Greuges de Barcelona .

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

Total: 48-67 assistents

### Ordre del dia:

- Presentació del Programa Superilla Barcelona
- Presentació de les premisses del nou model d'espai públic
- Torn obert de paraules en grups per resoldre dubtes i recollir aportacions

### Desenvolupament de la sessió:

Presenta la sessió Adrià Gomila. La presentació de Superilla Barcelona, la condueix Rosa López, i l'Adrià Gomila es centra en aspectes sobre la mobilitat. A aquest efecte, es fa un breu resum tècnic del Pla de Mobilitat Urbana, i s'exemplifica l'aplicació sobre el desplegament del programa Superilla Barcelona.

La sessió es desenvolupa amb normalitat durant aproximadament dues hores i quart, seguint l'ordre del dia previst. Després de la presentació tècnica per part de l'equip de les Superilles, es fan les següents intervencions:

Carles Benito (BACC). Pregunta com afecta la reducció de trànsit amb la implantació de les superilles. Pensa que el peatge urbà si que podria reduir el trànsit a Barcelona. No té sentit que Superilles incloguin aparcaments privats. No es dóna resposta als objectius que planteja el Pla de Mobilitat. Es necessiten accions més contundents, i farà les al·legacions pertinents al PMU. Des del BACC pensen que la gestió de les mercaderies no és fàcil d'instaurar, és el gran problema actualment. Els sistemes de microplataformes són adequats, però requereixen un gran esforç i voluntat d'implantació.

Genís Domínguez (Eixample Respira). Pensen que el projecte de Superilla és positiu, però és totalment insuficient per reduir nombre de vehicles i contaminació. A la superilla Sant Antoni encara hi passen molts vehicles, tenen massa presència tenint en compte que és un espai amb prioritat per vianants. És difícil pensar que potser un espai adient pels infants. Proposa fer canvis de direcció per millorar aquest efecte: cada tram amb un sentit diferent.

El criteri per triar eixos verds no ha sigut adequat. Hagués convingut més vincular-los a l'existència d'escoles, per exemple. Donen suport a la iniciativa Branques Verdes. Subratlla que el dret a la salut sí que és un dret (i no el dret a conduir per la ciutat) per accelerar els canvis i transformació.

Carlos Fernandez (STAC). L'aposta pel PMU és paper mullat si no hi ha polítiques per reduir el cotxe privat. Calen mesures contundents.

Elisabet Simó Jutglar. Pregunta si hi ha dades de l'augment de decibels als carrers paral·lels als eixos pacífics. I demana també si es contemplan espais de desencotxament de turistes.

Raul Millán. Demana si es van tenir en compte els eixos estructurants de la xarxa de bus al prendre decisions, perquè hi ha eixos verds que impacten sobre aquesta xarxa. Demana si hi han mesures per preservar o millorar velocitats dels busos en aquests eixos.

Joan Blancafort (Gremi de Comerciants). No està d'acord amb el projecte Superilla BCN, és una ofensiva injustificada contra el vehicle privat. Provoca sobresaturació d'artèries secundàries, i per tant ciutadans de primera i segona. Gens d'acord amb l'urbanisme tàctic i les places DUM. Els vehicles privats són

necessaris. Cal facilitar les coses als comerços, perquè sinó la gent de fora triarà altres destinacions turístiques o de consum de productes.

Mireia (AAVV Sant Antoni). D'acord en general amb el que s'ha presentat. D'acord amb les puntualitzacions de BACC o Eixample Respira. Demana si tindran en compte l'informe de fortaleses/debilitats de la superilla Sant Antoni, i si es podran incorporar a Sant Antoni les millores que es vagin assolint a altres Superilles.

Roger Gaspa (president de Foment-comerç). Consideracions que la mobilitat sostenible no és contradictòria amb l'ús del vehicle privat (pot ser un mitjà de transport considerat sostenible). Els comerciants de l'Eixample depenen molt de compradors/visitants de fora de Barcelona, cal tenir-ho en compte.

Qüestiona els sistemes sostenibles que s'estan plantejant per fer la càrrega i descàrrega. Pensa que no pot ser el mateix model per a botigues petites que per a supermercats grans. Calen garanties d'abastiment dels béns essencials als comerços, i per tant als ciutadans. Considera que el programa Superilles s'està aplicant massa ràpid i serà un desastre per al sector.

Francesc Robusté. Proposa que el programa Superilles tingui un nom diferent que el descrigui millor, per exemple "Eixos Verds". Pensa que el terme "Superilla" crea una expectativa massa revolucionària, quan en realitat no ho és. Pensa que la demanda no s'adaptarà bé a la nova oferta, i hi han aspectes que poden fer "col·lapsar" el model. Els canvis reals trigaran molt.

Neus Sells (Revolta Escolar). D'acord amb el programa Superilles, però és poc ambiciós. Considera que no s'han prioritzat els infants en aquesta transformació, i dóna suport a la iniciativa "Branques Verdes". Demana prioritzar les escoles en els propers "eixos verds". I proposa allargar l'eix verd de Consell de Cent, perquè inclouria quatre escoles que ara no hi són al tram actual. Posa en dubte que hi hagin dades que indiquin que a la mobilitat cap a les escoles predomini el transport en vehicle privat.

Jordi Diaz (SABA). D'acord amb el concepte general. Alineat també amb les consideracions de Joan Blancafort. Subratlla que la mobilitat determinarà l'èxit del model econòmic, comercial, d'ocupació... que possibilita (o no) l'estratègia Superilles. Cal pensar bé el model, i garantir l'activitat econòmica. Recorda que la major part del consum ve de gent de fora de Barcelona.

Després de la tanda de preguntes es fan les següents intervencions (resum):

Rosa López:

La prioritat a Superilles és trobar l'equilibri del metabolisme de la ciutat. Ara hi ha un ús desmesurat de l'espai públic per part del cotxe i s'ha de reequilibrar, no és una criminalització dels usuaris de cotxes.

Els eixos verds no restringeixen l'accés a ningú, no són àrees exclusives, són àrees de convivència que tracten d'equilibrar les persones i els vehicles.

Al traçat dels eixos verds s'han prioritzat la proximitat d'equipaments. És més difícil prioritzar eixos per escoles, perquè hi ha moltes i estan molt disperses. Però totes les escoles estan a menys de cinc minuts dels eixos verds. Els carrers de mobilitat bàsica necessiten agilitat, i per això són els que tenen més continuïtat i eficiència.

Es veu amb bons ulls el projecte de “Branques Verdes”, però aclareix que aquestes vies no es pacificaran al nivell que ho fan els eixos verds.

El nom Superilles és menys important, l'objectiu és el mateix. Costarà temps, però anirem fent camí.

Hi han càlculs oferta/demanda. El transport públic combinat amb el desplaçament de vianants és un sistema que té molta més capacitat que la que tenen els vehicles privats ara.

Properament hi hauran dades sobre impactes en comerç i perfil de compradors que van en cotxe a l'Eixample.

La càrrega/descàrrega es pacta supermercat per supermercat.

Els clients de l'àrea metropolitana saben que, quan venen a Barcelona, han de deixar el cotxe a un pàrquing, tal com ja fa temps que passa a Ciutat Vella. El poc espai en superfície que hi hagi per vehicles ha de ser per zones DUM, doncs l'aparcament de vehicles privats no tindrà prioritat.

Sobre l'augment dels decibels o trànsit als carrers perimetrals d'un carrer pacificat, hi ha hagut una reducció en carrers pacificats a Superilles del 90% (carrer Borrell). Als del voltant, com és el cas de Viladomat, ha augmentat de l'ordre del 20%. L'estratègia és anar reduint l'oferta de carrils, perquè està demostrat que més carrils generen més trànsit.

Adrià Gomila:

Estem dissenyant escenaris de futur, a mig/llarg termini, sobre com ha de ser la mobilitat a Barcelona, però el compromís d'actuacions s'ha d'escalar al mandat polític, a unes actuacions concretes. La mobilitat que proposa Superilla és resultat polítiques que venen de lluny, de l'anterior i de l'actual PMU. Per assolir l'objectiu de reducció del trànsit s'han d'aplicar tot un ventall de mesures, hem d'anar activant totes les línies de treball en paral·lel per a ser efectius. Per exemple, hem repensat la mobilitat de persones i mercaderies alhora, per fer funcionar el conjunt de manera eficaç, per optimitzar la distribució de mercaderies i alhora baixar la intensitat del trànsit general.

La diversitat del flux de mercaderies i la diversitat dels teixits urbans és tot un repte, i l'estratègia que utilitzem ha de tenir en compte aquestes circumstàncies i triar el/s millor/s mecanisme/s. I cal fer-ho amb els agents públics i privats de la mà. La regulació i els incentius de l'administració i les iniciatives i propostes dels privats han de ser compatibles.

Sobre els autobusos, hi haurà l'eina “Zona Bus”, que s'ha d'actualitzar per a que sigui funcional amb els escenaris futurs. S'estan tenint molt en compte les xarxes d'autobusos amb les Superilles, com moltes altres xarxes superposades.

Xavi Valls. Explica que s'està preparant una sessió per revisar el funcionament i usos de la superilla de Sant Antoni amb l'objectiu de millorar-la i també que aquest coneixement es pugui aplicar a les futures superilles per sumar sobre els nous projectes.

Es tanca la sessió, agraint a tothom l'assistència i la participació de la gent del Pacte per la Mobilitat, i s'anima a seguir participant en la resta del procés participatiu de Superilla BCN,