

## Sessió de treball sobre la proposta de criteris i paràmetres tècnics



### OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS

La implantació de les Superilles a Barcelona



Informe de retorn

Juliol 2016

# ÍNDEX

- 1. Context**
- 2. Procés participatiu**
- 3. Sessió de treball amb entitats de ciutat**
- 4. Recull de les propostes i aportacions**



## 1. Context

El Programa [\*“Omplim de vida el carrer, la implantació de les Superilles a Barcelona”\*](#), neix de la necessitat d’afrontar el doble repte de millorar la qualitat de vida de les persones, fent que la ciutat sigui més habitable i més saludable, i alhora reduir l’impacte de l’activitat humana i garantir la integritat del medi ambient, a curt i llarg termini.

Pretén invertir la distribució de l’espai públic entre els vehicles i les persones, prioritant el ciutadà, fent possible noves funcionalitats a l’espai públic i millorant les condicions ambientals i la qualitat de vida de les persones.

El model superilles és una oportunitat per afavorir la mobilitat sostenible, la productivitat, el verd i la biodiversitat, o els espais d’estada pel vianant, millorant al nostre barri el dia a dia de la gent, fent barris productius, inclusius i a velocitat humana.

Un dels objectius estratègics del programa és promoure la participació i la co-responsabilitat de la ciutadania. Per una banda a nivell de ciutat, on es treballa amb la implicació de tècnics, professionals i entitats de ciutat implicades en la mobilitat i la sostenibilitat. Però també a nivell de barri amb els ciutadans i col·lectius de cada àmbit. El repte és implicar entitats, veïns i veïnes dels barris en la determinació dels criteris i en l’aplicació a cada àmbit de Superilles, recollint el seu coneixement i la seva experiència sobre el territori i fent-los partícips del projecte.



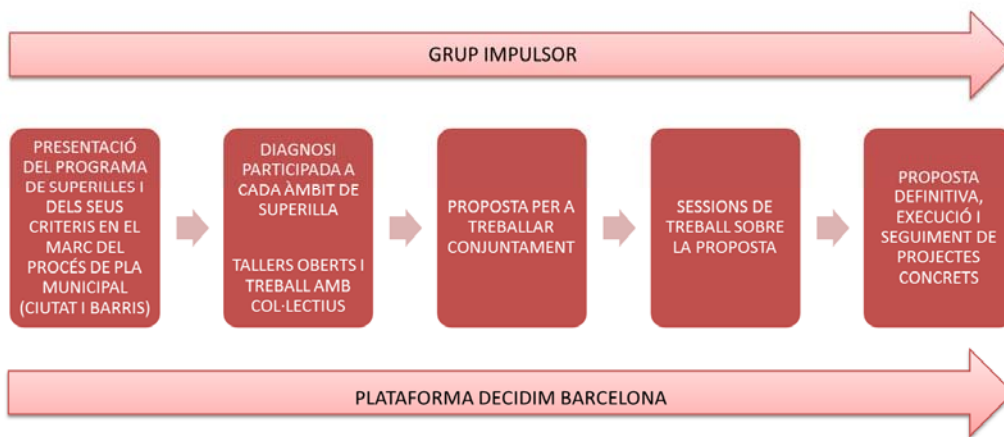
## 2. Procés participatiu

Una de les primeres fases de participació en el programa de superilles la vam tenir durant el PAD/PAM, on es van fer **presentacions del model** als diferents districtes de la ciutat on està previst desplegar-lo durant aquest mandat, amb espais de participació dels veïns i veïnes en forma de diagnosi.

En una segona fase s'ha treballat en relació a l'aplicació del model superilles a nivell general de ciutat. Per fer aquest encaix s'ha elaborat un **document de criteris i paràmetres tècnics** que s'ha participat en dues jornades de treball: una interna amb l'equip tècnic municipal de l'àrea d'Ecologia Urbana i una segona amb les entitats de la ciutat membres del Pacte per la Mobilitat, del Consell Ciutadà per la Sostenibilitat i de la xarxa Barcelona+Sostenible.

La tercera fase de participació del programa superilles ja es farà a cadascun dels territoris on s'hagi d'intervenir amb les entitats, veïnat i col·lectius del territori. Aquesta tercera fase està plantejada amb l'objectiu d'identificar les casuístiques concretes de cada zona on hi ha d'anar una superilla per part d'aquells que més la coneixen. A partir d'un primer taller de diagnosi s'elaborarà una proposta i es participarà en un segon taller. Un cop aprovada es prioritzaran les intervencions urbanes que cal realitzar per convertir el territori amb una superilla. Aquest procés estarà validat per un grup impulsor, format per agents del territori, que en farà el seguiment.

## PROCÉS DE PARTICIPACIÓ. ESQUEMA





### 3. Sessió de treball amb entitats de ciutat



#### **Dades de la sessió**

Data: 30 de juny de 17:30h a 20:00h

Lloc: Convent de Sant Agustí

Convocats: entitats del Pacte per la Mobilitat, del Consell Ciutadà per la Sostenibilitat i de la xarxa Barcelona+Sostenible.

L'objectiu de la jornada era contrastar la proposta de criteris i paràmetres tècnics, així com identificar si en falten per poder-los afegir.

#### **Estructura de la sessió**

La sessió es va dividir en tres parts: una primera de presentació del model i el programa Superilles (on es van explicar els tipus de via i nodes, així com els criteris i paràmetres), una segona de treball dels criteris i paràmetres distribuïts per àmbits: Vianants i Bicicleta, Transport Públic, Verd i Biodiversitat, Espai Públic (total 4 grups); i una tercera part breu on es posaven en comú les conclusions de cada grups de treball.

#### **Guió de la sessió**

17:30 Obertura d'inscripcions

17:45 a 18:30 Presentació del Programa i de la sessió

18:30 a 19:45 Treball en grup (lectura, identificació de criteris i debat)

19:45 a 20:00 Exposició de conclusions al grup

## Assistents

Total persones assistents: 46

Total entitats/organitzacions assistents: 31

	<b>ORGANITZACIÓ</b>
1	AAVV Dreta de l'Eixample
1	ADISCAT Associació Empreses de Distribució a Hosteleria
1	AEM
1	Associació de Veïnat Dreta Eixample
2	Audica
1	Autònom
1	Barcelona d'Aparcaments Municipals, SA
1	BICICLOT S.C.C.L.
1	BSM
1	CEDAC
1	Col·legi Enginyers Tècnics d'Obres Públiques de Catalunya
1	Comissió del Camí Escolar IE Costa i Llobera
1	Comunicació Ecologia Urbana
1	DOYMO, SA
7	Ecologia Urbana
1	Edenway
1	FAVB
1	Fundació Creafutur
1	FUNDACIÓ RACC
1	GREMI DE TALLERS DE REPARACIÓ D'AUTOMÒBILS
1	GRUP MUNICIPAL ERC
1	ICTA
1	NATUR CAT
1	Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
2	PTP
2	Recooperar
1	SANTA & COLE
1	Sindicat Taxi de Catalunya
2	STOP ACCIDENTES
1	TMB
1	VAIC Mobility
6	sense entitat



## 4. Recull de les propostes i aportacions



A continuació trobareu les aportacions i comentaris que es van fer als diferents grup de treball durant la jornada. En breu enviarem el document de “*Criteris i Paràmetres Tècnics*” amb els nous criteris i paràmetres inclosos:

### Grup 1: Vianants i Bicicleta

---

#### Via Bàsica

3.2 . Interferència amb parades TP

Hi ha molts busos interurbans. Com es solucionarà?

3.1. Fora vorera

El carril bici ha d'anar a la calçada, no "prioritàriament" sinó amb més determinació. En els casos en que no hi ha més remei que posar-ho a vorera cal delimitar físicament el carril bici i que quedi molt clar.

4.1 Amplada mínima

S'opina que l'amplada mínima és poca per ser via bàsica. També s'argumenta que el criteri per la mida del carril hauria d'incloure també la variable del flux de bicicletes que circulen per aquell carril. Si hi ha mes transit (més creuaments) cal més espai.

Cal tenir en compte que les bicis cada cop van més ràpid (elèctriques...).

5. Aparcament cotxes

Dependrà de l'amplada del carrer. No permetre "en general".

En el cas de les motos cal, quan sigui possible, fer estacionament fora de calçada.



## Eixos Cívics

No se sap perquè són Eixos Cívics.

Creuaments

Cal intensificar la pacificació. Més mobilitat de vianants i de ciclistes. Pot ser qualsevol tipus de via (bàsica, local, etc).

Vianants

La gent prefereix anar per eixos cívics que no per altres tipus de via.

Els altres carrers quedaran com a "perdedors".

Cotxes

Els cotxes quan van lent contaminen més.

## Comentaris Generals

Bicicleta carrils

Es fa un aclariment sobre un dubte recurrent. S'explica que hi ha nodes on el bus i la bicicleta poden continuar per una via local, però el vehicle privat no. Es resoldrà amb una fase especial semafòrica per al bus. Existeix un exemple a Garcilaso amb Meridiana.

Genera dubtes el fet que hi hagi cruïlles on el transport privat no pugui continuar recte però si el bus i la bici.

Debat sobre quants sentits i quins ha de tenir el carril bici. No hi ha un consens clar. Les explicacions donades des de l'AJ responen a les inquietuds.

Al Pacte es va dir que no es construirien més carrils bici per la vorera.

Si de forma excepcional se'n fa algun hi ha d'haver una clara distinció i delimitació del carril bici.

Debat en relació a quines vies seran les més usades pels ciclistes, i com es pot motivar la preferència d'algunes. Ex: fer bons carrils bici a les vies locals per portar el trànsit cap allà (sobretot dels conductors novells o els que van amb cadiretes de nens) i deixar els carrils a les bàsiques per "experts" amb més velocitat.

Proposta de canviar la paraula "invertida" per "de vianants" a les "Vies de prioritat invertida"

Camins escolars

Es demana que el projecte tingui en compte els centres educatius i altres centres (sanitaris, socials...)

Que es senyalitzin els camins escolars verticalment

La interconnexió entre superilles dels camins escolars ha d'estar semaforitzada per als vianants.

## Grup 2: Transport Públic

---

### Via bàsica

Element xarxa bus	<p>Incloure a nomenclatura bus el "autocar". De carril bus a tram bus.</p> <p>Debat sobre com incloure l'autocar sense penalitzar TP.</p> <p>Incloure senyalització de propera via bàsica o metro</p> <p>Incloure semàfor de prioritat també a la descripció de via.</p> <p>Accés PMR amb autocars petits.</p> <p>Alçada de 4,2 lliure de pas. Es discuteix si aquest criteri només ha de ser a la bàsica o a altres vies també. Es planteja si amb el bus elèctric encara cal més alçada. No hi ha acord.</p>
-------------------	--

### Node Intermodal

	<p>Incloure marquesines dobles</p>
Carrega i descàrrega	<p>Si es pot posar en franja de serveis hauria de tenir 2 metres</p>
DUM	<p>Regulació horària per bars. Mercaderia + temps 45min</p>
Autocars	<p>Remarcar que sempre han de poder descotxar per la dreta i no sobre un carril bici.</p>

## Grup 3: Verd i Biodiversitat

---

Aigua	<p>A Barcelona hi ha molta dificultat per instal·lar fonts d'aigua.</p>
Zones d'infiltració natural	<p>Sistema de recollida i acumulació a dipòsits d'aigües pluvials. Res gota a gota a partir d'aquests dipòsits.</p>
Vegetació en general	<p>El verd és un espai amb una estructura pròpia. Buscar alternatives i estratègies que donin ombra mentre que l'arbre està creixent.</p> <p>Augmentar l'obra a la calçada, inclús en via bàsica.</p>

Criteri de selecció d'espècies: necessitat de poda, al·lèrgies, atracció de fauna... Contemplar el microclima característic de cada zona de la ciutat.

#### Comentaris generals

Donar eines a la ciutadania per a la construcció i millora de l'espai públic, arribant a un model més participatiu.

Implicació de la ciutadania al verd privat.

Contemplar el color del paviment per a evitar l'escalfament del carrer.

Cal tenir en compte el manteniment posterior del verd i tots els elements contemplats al projecte.

Hi ha previsió de col·laboració amb altres municipis de l'àrea metropolitana en relació al programa superilles? Aprofitar per compartir l'experiència amb altres municipis...

Tenir diversitat d'espècies als barris no solament parlar de biodiversitat.

Falten altres temes transversals com pot ser l'energia.

### Grup 4: Espai Públic

---

#### Comentaris Generals

Especificar que no tot el territori es uniforme i que l'adaptació dels criteris a cada cas és un projecte específic. S'explica que els criteris són generals.

Falta implicació veïnal en la implementació del projecte. Massa hegemònic a l'hora de presentar-lo.

Es troben a faltar altre tipus de gestió de l'espai, altres tipus de relacions, economia, etc. Espai per trobar-se grups veïnals, treure els comerços als carrers, que l'activitat es pugui empoderar del propi espai públic.

#### Pacificació

Debat en relació a la relació entre pacificació i concentració de gent al carrer, soroll per part de la gent, etc. S'ha de respectar el descans. Cal tenir-ho present en el disseny.

#### Mobiliari urbà

Enlloc de posar "banc" posar "espai per seure". Possibilitat d'empoderar als veïns i veïnes en el disseny de l'espai públic.

Aconseguir la implicació del veïnat perquè vagi a bon port.

La implantació de la superilla pot comportar un canvi cultural.  
Cal la concentració humana perquè hi hagi vida.

Mobilitat bici

Pacificar bicicletes i ciclistes.  
Falten llocs per aparcar bicis.

Usos de descans, estada i  
esbarjo

Canviar espai d'esbarjo per espai de relació/intercanvi.

Verd públic

Projecte específic i veure els costos de manteniment.