

## DOCUMENT DE REFLEXIÓ SOBRE EL PROJECTE DE LES SUPERILLES:

Les sessions de participació ciutadana del **Grup Impulsor Superilla BCN**, celebrades el 15 i 20 d'abril de 2021 després de la resolució del Concurs del Eixos Verds de Eixample, van obrir per a les entitats de l'Eixample la possibilitat de reflexionar sobre la mobilitat de la ciutat, sobre el desenvolupament del Projecte i sobre les particularitats de les propostes presentades i premiades en el Concurs. Entenem que aquest document que us presentem i els de la resta d'entitats de l'Eixample, són de l'interès municipal i que seran lliurats al **Grup Impulsor Superilla BCN** tant bon punt les entitats acordin la seva resposta:

### Sessió 1: EL MODEL DE CIUTAT:

**Superilla Barcelona** és una evolució de noms i conceptes, procedents de diversos idearis, i que actualment es dóna als projectes de Pacificació del Trànsit i dels Eixos verds. Aquesta operació de ciutat necessita sempre ser explicada i associada a les hipòtesis d'una progressiva reducció del trànsit dels vehicles en favor d'altres modes de transport públic i dels vianants, abans d'entrar en les explicacions d'aquest moment: *"L'aplicació del model Superilles es basa en la diversificació dels carrers de la ciutat en 3 tipologies de vies (bàsiques, locals i veïnals) segons el grau de mobilitat motoritzada i en la habilitació de certs d'aquests carrers com a eixos verds d'itinerari prioritari pel vianant"*.

Cal tenir en compte que moltes de les persones que s'incorporen al Grup Impulsor no tenen la informació del que s'ha explicat amb anterioritat i les persones que han estat al Grup Impulsor des de l'inici tampoc disposen d'aquesta informació de manera actualitzada ni refosa. Tampoc es disposa d'informació sobre com s'ha quantificat la reducció del trànsit i de la contaminació durant la pandèmia i els efectes i resultats que ha produït l'urbanisme tàctic.

**Superilla Barcelona** introdueix un concepte d'especialització dels carrers, molt més jeràrquica que la plantejada originalment al Pla Cerdà, principalment per la introducció del nou concepte dels Eixos Verds, és a dir la transformació d'uns carrers standards de 20 metres d'amplada en Eixos Verds. Es producte de l'evolució de la ciutat i dels modes de transport i comporta un fet diferencial prou important com per generar diferents comportaments mediambientals i diferents plusvàlues en el pla econòmic. **Però l'objectiu general del projecte és la pacificació del trànsit en el conjunt de la ciutat i la reducció de la contaminació.**

El Document presentat el 15 i 20 d'abril traça unes **Diagnosis** i unes **Línies d'actuació**, que es mantenen restringides a l'estricta marc geogràfic del municipi de Barcelona, tot confiant en que les mesures de restricció del trànsit intern es produiran com a resultat d'una hipotètica compressió i/o evaporació del trànsit de vehicles. Sense entrar en una anàlisi d'aquestes hipòtesis, creiem que:

Un projecte de ciutat com aquest requereix **una estratègia de dimensió metropolitana**, un treball de racionalització i millora del transport públic interurbà i regional. **Cal una estratègia que abasti també la Regió I, la reforma de Rodalies i el sistema de transport públic intersticial** que connecti en millors condicions la perifèria amb les estacions de ferrocarril, els aparcaments dissuasius i amb una nova política d'abastiment de la ciutat (DUM). Sense un treball en paral·lel amb la resta d'administracions locals i la Generalitat, difícilment podrà garantir-se una pacificació general del trànsit al centre de la ciutat, d'una **forma general i distributiva** a tots els carrers i per tant una dràstica reducció de la contaminació. (Per posar un exemple, al mateix centre, l'estació de Verdguer, una estació amb accessos molt poc pràctics).

Amb això no estem invalidant el projecte, sinó tot el contrari, estem demanant una major labor col·lectiva, també de treball per als acords polítics a l'Ajuntament de Barcelona i una implicació de totes les administracions amb el trencament d'un llarg historial d'absentisme, en el que ens hem acostumat les darreres dècades, tan autonòmic com estatal. Barcelona no pot anar sola, cal que faci un exercici d'inclusió.

En definitiva, el procés d'implantació de la Superilla Barcelona, ara per ara planteja un escenari, conflictiu i lent d'implantació, d'unes mesures totalment raonades i justificades però sustentades sobre una hipòtesi de compressió i/o evaporació del trànsit de vehicles, que **han de ser actualitzades i explicades permanentment**.

Pel que fa a la **Diagnosi de Mercat Immobiliari i Gentrificació**, les Línies d'actuació proposades són realment escasses i denota una **insuficiència d'instruments** per evitar la pèrdua de les inversions públiques evaporades en la especulació posterior, i per controlar la Gentrificació i l'expulsió de població del centre de la ciutat. **Cal revisar el sistema impositiu de la plusvàlua, tant en plantes baixes com en plantes pis**, i altres mesures que tendeixin a pal·liar els efectes indesitjables de les inversions en urbanització. Finalment cal una revisió del Pla General Metropolità (PGM) que actualment no protegeix els usos residencials i continua qualificant zones verdes existents com a equipaments edificables.

## Sessió 2: PREMISSES NOU MODEL D'URBANITZACIÓ

Una consideració prèvia: No veiem viable, en essència, l'esperit de la proposta guanyadora del Concurs dels Eixos Verds que -d'acord amb les bases del concurs- havia de ser la base del pla director per a la redacció dels projectes dels 4 Eixos Verds. No entenem la proposta de secció tipus ni la imatge utòpica d'un paviment extensiu de llambordes. Presenta una imatge romàntica, però: és això un motiu suficient per a desenvolupar un projecte d'aquesta complexitat? Tenim un problema.

La presentació del resultat del **Concurs del Eixos verds** a les convocatòries dels dies 15 i 20 d'abril, paradigma del Nou Model de ciutat, està articulat per **13 premisses**, que seguidament responem:

### 1. CAMINAR DES DEL CENTRE:

**D'ACORD:** El Eixos verds permetran l'apropiació per part del vianant de la totalitat de la secció del carrer. Aquesta premissa ve a assenyalar un canvi de comportament, és a dir el de caminar per on abans circulaven els cotxes, el qual desperta un acord general. **D'ACORD.**

**ATENCIÓ:** Caminar des del centre no pot anular altres recorreguts com els de les voreres actuals, el camí segur de l'alineació de les façanes, que sovint és **una guia pels invidents i gent gran**. Les voreres són també **un gran contenidor serveis urbans en el subsòl** que impedeix la plantació de jardineria i es evidentment inviable el seu desplaçament al centre dels carrers. Les façanes han de ser accessibles tant per les obres de rehabilitació, el transport de mobles, com per a la prevenció d'incendis.

### 2. CARRER AMB UN ÚNIC NIVELL:

**D'ACORD:** Una superfície continua que es desplega de façana a façana i al llarg de tot el tram. Una plataforma única que substitueix la divisió de nivells actuals i incorpora paviments més amables per a l'ús dels vianants que garantiran l' **ACCESSIBILITAT UNIVERSAL**.

### 3. CAMINAR EN LÍNIA RECTA:

**D'ACORD:** Els passos de vianants se situaran l'eix central de carrer garantint el recorregut directe i continu de les persones al llarg del carrer, travessant la ciutat amb una nova perspectiva. Serà possible caminar recte des del Parc de l'Escorxador al Passeig de Sant Joan.

**ATENCIÓ:** Cal garantir de totes maneres l'orientació de les persones que circulen tangents a la façana fins als creuaments pel centre.

#### 4. DESAPAREIXERÀ L'ASFALT:

D'ACORD: Desapareixerà l'asfalt i apareixerà una nova materialitat amb paviments amb un alt percentatge de contingut reciclat que aprofitin els enderrocs com a material de reblert i drenatge. Es prioritzaran els materials que permetin avançar cap a la neutralitat de carboni.

ATENCIÓ: El paviment drenant de llambordes no pot ser una alternativa pel seu mal comportament i per l'incompliment de la Premissa de l'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL. El fet de fer desaparèixer l'asfalt per la seva assimilació a una calçada de vehicles, no té perquè anular qualsevol sistema de paviment continu, amb lligants ecològics i àrids de reciclatge.

#### 5. SOLS RICS, POROSOS I DRENANTS PER A LES ARRELS:

D'ACORD: Amb un subsòl que permet la infiltració d'aigua i un volum de sòl suficient per a permetre el creixement i desenvolupament de les plantacions amb sòls rics, porosos i drenants per a les arrels

ATENCIÓ: Incrementar les superfícies drenants és possible, però els paviments resultants no poden crear un impediment per a l'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL. És a dir que les superfícies drenants només poden ocupar un percentatge predeterminat.

#### 6. AGRUPANT EL VERD EN SUPERFÍCIE:

D'ACORD: Agrupant el verd en superfície allà on pot ser més contundent: als xamfrans, i allà on les preexistències al llarg del carrer ho afavoreixen. A les places, el verd esclata.

ATENCIÓ: Les agrupacions de verd, particularment la vegetació arbustiva de cert port, presenta sempre **aspectes conflictius de manteniment i de control espacial**. S'ha d'evitar la creació de racons i espais amb molt poca visibilitat longitudinal.

#### 7. AMB UNA NOVA CANÒPIA INTRODUIINT ARBRAT SINGULAR A LES CRUÏLLES:

D'ACORD: Amb una nova Canòpia més robusta gràcies a l'addició d'una nova línia d'arbrat, allà on sigui possible, creant una canòpia verda amb estrats vegetals de diverses alçades e introduint arbrat singular a les cruïlles. Els arbres com a generadors d'ombra, confort i difusor de la llum natural.

ATENCIÓ: Actualment hi ha manca de servei de seguiment de l'arbrat a l'Eixample Dreta, hi ha molts escocells buits i o amb un arbre mort, proposem replantar aquests espais.

#### 8. UN CARRER QUE CONVIDA ALS USOS SOCIALS:

D'ACORD: Un carrer que convida als usos socials i de relació de les persones, amb la incorporació de zones d'estada i joc infantil, confortables, ombrejades a l'estiu i assolellades a l'hivern.

ATENCIÓ: Sovint aquesta preocupació fa que es dissenyin els espais en excés, com si fora possible programar els usos dels ciutadans. Els ciutadans el que necessiten és apropiar-se lliurement de l'espai públic un cop aquest deixi d'estar sota el domini del cotxe. Per aquest motiu defensem que el disseny dels espais, lluny de compartimentar-se espais estancs, creant parcel·les tancades, es dissenyin sota la mateixa premissa de l'Accessibilitat Universal, és a dir sota una concepció **UNIVERSAL DE L'ESPAI PÚBLIC**.

## 9. UN CARRER QUE FOMENTI LES ACTIVITATS EN LES PLANTES BAIXES:

D'ACORD: Un carrer que fomenti les activitats en les plantes baixes, especialment les activitats públiques i comercials mitjançant la definició d'una nova franja de transició que superi el concepte de pas de la vorera i esdevingui en un espai de relació amb les plantes baixes.

## 10. ELS VEHICLES SERAN AGENTS CONVIDATS:

D'ACORD: Hi podran circular els que hi tinguin l'origen i el destí al propi carrer, a velocitat reduïda (10Km/h) i sempre en convivència donant prioritat al vianant.

ATENCIO: **El concepte convidat és en certa manera massa ambigu.** En els Eixos Verds la prioritat és la del vianant. Els vehicles, cotxes, motos, bicicletes i altres andròmines, més que convidats, estan fora dels seu territori i per tant **han de respectar sempre la prioritat del vianant.** Ens preocupa molt com es gestionarà la mobilitat en aquests espais de convivència tot i donant prioritat al vianant.

## 11. AMB ESPAIS NECESSARIS PER ALS SERVEIS:

D'ACORD: Espais necessaris per als serveis per efectuar la càrrega i descàrrega de mercaderies així com els espais per ubicar contenidors de residus.

ATENCIO: Creiem que és un **error ubicar contenidors de residus en els Eixos Verds**, perquè s'està convidant a formar part del recorregut del sistema de recollida de residus, que per altra banda topa amb la manca de continuïtat dels recorreguts dels vehicles. Els contenidors haurien de situar-se a les **cruïlles amb les vies locals i bàsiques** on el trànsit de vehicles està segregat amb espais per contenidors, o bé establint un sistema de recollida pneumàtica (RSU) amb central de residus o d'altres solucions alternatives. Proposem dissenyar uns timings molt concrets per la càrrega i descàrrega a domicili i comerç

## 12. UN CARRER AUTOSUFICIENT:

Amb la incorporació de sistemes fotovoltaics en els xamfrans (espais més amples i assolellats) que permetin subministrar l'energia que requereix l'enllumenat.

ATENCIO: **És un error creure que els carrers de 20 metres d'amplada, poden ser autosuficients per sí mateixos.** La solució a aquest tema ha de venir des d'una implicació del conjunt territorial de l'Eixample on les cobertes dels equipaments, Parcs i grans espais poden permetre la instal·lació d'aquest tipus de captació d'energia solar. La instal·lació de Plaques fotovoltaïques en els carrers o cruïlles, a més de ser poc rendible introdueix a l'espai públic nous artefactes en un espai públic sobresaturat de requeriments

## 13. UNA NOVA GESTIÓ DEL CICLE DE L'AIGUA:

D'ACORD: incorporació de paviments filtrants i permeables i SUDs que recullin i infiltrin les aigües de la pluja.

ATENCIO: Com ja s'ha dit en altres premisses, el paviment drenant de llambordes, ni qualsevol altra paviment de junta oberta amb gespa, no pot ser una alternativa pel seu mal comportament físic i per l'incompliment de la Premissa de l'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL. És a dir que les superfícies drenants només poden ocupar un percentatge predeterminat, si es respecten els recorreguts de vianants i vehicles. En aquest punt cal recordar que els paviments han de permetre l'accés de vehicles d'emergència i de bombers per la qual cosa s'ha de garantir l'amplada lliure de pas i un gàlib, les zones d'aproximació a les façanes i la resistència mínima dels paviments.

## REFLEXIÓ FINAL:

A més de la **manca de comunicació d'una estratègia de dimensió Metropolitana, i una manca d'instruments per a contenir l'Especulació i la Gentrificació**, hi han uns elements més que no s'han considerat que formen part d'una **dimensió Patrimonial des de l'òptica de la Sostenibilitat**: Considerem que els Plàtans de Barcelona és un element identitari, que forma part del patrimoni verd de la ciutat i que cal tenir-lo en consideració. En el mateix sentit s'ha de dir d'altres elements que també formen part del patrimoni des d'una visió de la sostenibilitat, com són els paviments de panot de les voreres, les subbases de les calçades, l'enllumenat recentment renovat amb sistemes Led, i la reutilització dels sistemes de drenatge actuals, inclosa la rehabilitació o restauració dels col·lectors originals del Pla Cerdà. **Tots ells elements que incideixen enormement en la despesa econòmica, incloses unes demolicions probablement insostenibles.**

Finalment mostrar la nostra preocupació per la forma en que es sotmeten a valoració 13 premisses, totes elles encomiables per si mateixes i abstretes del context dels carrers de l'Eixample, però que no semblen totes elles possibles ni raonables, si el que volem son uns Eixos verds pacificats però equilibrats. I generar certes expectatives poc realitzables sembla una manca de sensatesa que pot generar frustració a curt termini, però pitjor seria obstinar-nos en posar tot això que mostren les premisses en uns carrers que han de ser els espais públics verds i de qualitat que l'Eixample mereix i necessita. Esperem que es pugui re-encaminar.

Aprofitem per agrair també l'aposta per aquest gran projecte,

ASSOCIACIÓ DE VEÏNS DE LA DRETA DE L'EIXAMPLE

L'Eixample, 26 d'abril de 2021