



**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH**

Escola Superior d'Agricultura de Barcelona

Anàlisi i valoració de la implantació de les Superilles a la ciutat de Barcelona

Treball final de grau

Enginyeria Agroambiental i del Paisatge

Autor: Gerard Ribera Llimós

Tutor: Francesc Xavier Fabregas Bargallo

18 / Octubre / 2018

Resum

El treball fa un recull d'informació sobre tots els aspectes relacionats amb la creació i posada en marxa de les Superilles a Barcelona. Això permet entendre aspectes bàsics d'aquesta, com són la mobilitat, la qualitat d'espai públic i la satisfacció del model. Per valorar la satisfacció de les Superilles de Barcelona s'ha elaborat i realitzat unes enquestes destinades als usuaris de les Superilles. Aquestes enquestes s'han fet de forma parcial i online.

El grau de satisfacció i la valoració que es fa del model és en general positiu, tant en termes de satisfacció com d'ús de l'espai públic. Per contra hi ha una valoració negativa de la mobilitat amb vehicle privat, al considerar que ara és pitjor. La gent considera que si que va tenir informació sobre el model però potser aquesta no va fer entendre els veïns com seria la transformació.

Tot i el soroll que hi ha al voltant de les superilles, la realitat és que el col·lectiu que s'hi oposa de forma important és només del 30%.

Paraules clau: mobilitat, ús espai públic, Superilles, Poble Nou.

Resumen

El trabajo hace una recopilación de la información sobre todos los aspectos relacionados con la creación y puesta en marcha de las “Superilles” en Barcelona.

Esto permite entender aspectos básicos de la misma, como son la movilidad, la calidad de espacio público y la satisfacción del modelo. Para valorar la satisfacción de las “Superilles” de Barcelona se han elaborado y realizado unas encuestas destinadas a los usuarios de las “Superilles”. Las encuestas se han hecho de forma online y en papel.

El grado de satisfacción y la valoración que se hace del modelo es en general positivo, como sobretodo en el uso del espacio público. Por el contrario hay una valoración negativa de la movilidad en vehículo privado, porque la gran mayoría de los usuarios considera que ha empeorado. Además, los vecinos consideran que sí tuvieron información sobre el modelo pero quizás esta no hizo entender cómo sería la transformación.

Pese al ruido que hay alrededor de las “Superilles”, la realidad es que el colectivo que se opone de forma importante es sólo del 30%.

Palabras clave: movilidad, uso espacio público, Superilles, Poble Nou.



Abstract

This final work is a summary of all aspects related to creation and making off of the “Superilles” in Barcelona.

This allows to understand basic aspects of “Superilles”, such as mobility, quality of public space and the satisfaction of this model in Barcelona. To evaluate the satisfaction, surveys have been developed and carried out for users of the “Superilles”. These surveys have been done face to face and online.

The degree of satisfaction and assessment of the model is generally positive, for example the use of public space. On the contrary, there is a negative assessment of private vehicle mobility, because most of the people think that have been getting worse. In addition, people think that they had information about the model but perhaps this did not make the neighbors understand how the transformation would be.

Despite the criticism around the “Superilles”, the reality is that the group that is in large numbers is only 30%.

Keywords: movility, use of public space, Superilles, Poble Nou.

Sumari

SUMARI	4
ÍNDIX DE FIGURES	6
AGRAÏMENTS	10
1. ANTECEDENTS	11
2. OBJECTE I OBJECTIUS DEL TREBALL	12
3. ESTRUCTURA, MATERIAL I MÈTODES	13
3.1 Estructura i materials	13
3.2 Els mètodes	14
4. PLANS I MESURES DE GOVERN	15
4.1 Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2013-2018 (PMU).....	15
4.1.1 La contaminació atmosfèrica	16
4.1.2 La contaminació acústica	17
4.1.3 La congestió.....	18
4.1.4 La apropiació funcional de l'espai públic.....	19
4.2 Mesura de govern: Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana	20
4.3 Pla del Verd i la Biodiversitat 2020 Barcelona (PVB20)	23
5. LES SUPERILLES EL RECICLATGE DE NOVES CIUTATS	24
5.1 La història; de Cerdà a les Superilles de Barcelona	24
5.2 El model Superilla per Salvador Rueda	27
5.3 Un dret del ciutadà i no del vianant.....	30
5.4 La xarxa verda com a espai d'oportunitat.	31
5.5 Criteris tècnics per una Superilla.....	33
5.6 Referències internacionals	36
5.6.1 El cas Nova York:	36
5.6.2 Actuacions efímeres al carrer	37
5.6.3 El cas Superkilen	39
6. RETALLS DE PREMSA	41
7. OBJECTIUS	45



8. METODOLOGIA DE TREBALL	46
8.1 Les enquestes	46
8.2 Les enquestes pels usuaris	47
8.3 Les enquestes pels tècnics	51
9. RESULTAT DE LES ENQUESTES I DISCUSSIÓ	56
CONCLUSIONS	72
REFLEXIONS FINALS I PROPOSTES DE MILLORA	73
BIBLIOGRAFIA	75
Referències bibliogràfiques	75
Bibliografia complementària	76
ANNEXOS	78
ANNEX I: Retalls de premsa	78
RECALL DE PREMSA	81
BIBLIOGRAFIA:	98

Índex de figures

Figura 1: Representació de les tres propostes de mobilitat. Font: PMU(2014)	15
Figura 2: Nivell de soroll a Barcelona. Font: PMU(2014)	17
Figura 3: Volum de trànsit en un dia feiner. Font: BCNmobilitat	18
Figura 4: Repartiment de l'espai viari (proporció calçada/vorera) i distribució modal de les etapes de desplaçament a Barcelona, 2010. Font: Departament de Sistemes de Mobilitat (2010)	19
Figura 5: Imatges del carrer prioritzat per el vehicle privat (a l'esquerra) amb comparació a un carrer de la Superilla del Poblenou (a la dreta). Font: Pròpia (2018)	20
Figura 6: Comparació entre un projecte definitiu al carrer Almogàvers (imatge de l'esquerra) i la d'un projecte tàctic al carrer Roc Boronat (imatge de la dreta). Font : pròpia (2018)	21
Figura 7: Plànol de la planta de la proposta carrer Pere IV amb Roc Boronat- Bilbao. Font: Departament de Projectes i Obres de l'Ajuntament de Barcelona.	22
Figura 8: Densitat de població i superfície de verd per habitant. Font: www.ara.cat. (n.d.).	23
Figura 9: Entrevies i Plànol Cerdà 1859. Font: BCNecologia i Cerdà	25
Figura 10: Entrevies de 113x113 i de 266x266 incloses en el Plànol del 1863. Font: BCNecologia	25
Figura 11: Pla Macià, 1932 – 1935. Font: Le Corbussier	26
Figura 12: Esquema de xarxes, actual i futur, basat en Superilles. Font :BCNecologia	27
Figura 13: Mapa de la situació dels projectes de Superilles. Font: Dossier Diagnostic de les Superilles.	28
Figura 14: Plànol de les Superilles de Barcelona . Espai Públic, en vermell, dedicat a la mobilitat. Font: BCNecologia	29
Figura 15: Espai amb prioritat pel model Superiiles. Font: BCNecologia	30



Figura 16: De vianants de l'Avinguda Meridiana a ciutadà de les Superilla de Poblenou. Font: Google Imatges _____	31
Figura 17: Entrevies corresponents al Pla Cerdà del 1859, el Pla Macià, a la situació actual i un escenari basat en superilles. Verd Urbà proposat en cada cas. Font: BCNecologia _____	32
Figura 18: Espai verd en la situació actual i amb superilles. Font: BCNecologia _____	33
Figura 19: Representació de vies i nodes dels criteris tècnics a la Superilla de Poblenou. Font: Pròpia _____	35
Figura 20: Girona temps de flors (diferents exposicions de flors per la ciutat de Girona) _____	37
Figura 21: Rebar Group, Park Cycle, Paris 2008 _____	38
Figura 22: Chill-Out espontani, Genova 2011 i Rest Parking, 2007 _____	38
Figura 23: Plànol de representació de les diferents trames del projecte Superkilen. Font: superkilen-topotek-1-big-architects-superflex @ www.archdaily.com _____	39
Figura 24: Imatge de la zona RED PARK del projecte Superkilen. Font: Google Imatges _____	40
Figura 25: Imatge de la zona BLACK PARK del projecte Superkilen. Font Google Imatges _____	40
Figura 26: El Punt avui (Ed. Lleida) 06/09/16 _____	42
Figura 27: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16 _____	42
Figura 28: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16 _____	43
Figura 29: El Punt avui 13/09/16 _____	44
Figura 30: La Vanguardia (Ed. Català) -Viure a Bcn 02/10/16 _____	44
Figura 31: Gràfic circular de la pregunta1 de l'enquesta dels usuaris. Font: Google formularios i pròpia _____	57

- Figura 32:** Gràfic de barra en la pregunta 10 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia. _____ 58
- Figura 33:** Usuaris de la Superilla desfruitant de les diferents zones. Carrer Sancho de Avila. Font: Pròpia _____ 59
- Figura 34:** Gràfic circular de la pregunta 2 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia _____ 60
- Figura 35:** Gràfic circular de la pregunta 3 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia _____ 61
- Figura 36:** Comentaris del participants de les enquestes parlant de l'augment de circulació a les vies bàsiques d'ela Superilla. Font: *Google formularios* i pròpia. _____ 62
- Figura 37:** Imatge de l'acumulació al carrer Llacuna una tarda de dia laborable. Font: Pròpia ____ 62
- Figura 38:** Gràfic circular de la pregunta 4 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia _____ 63
- Figura 39:** Canvis de línies i parades d'autobús arran de la posada en marxa de la Superilles de Poblenou. Font: TMB notícies (02/09/2016) _____ 64
- Figura 40:** Gràfic circular de la pregunta 5 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia _____ 64
- Figura 41:** Gràfic circular de la pregunta 6 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia _____ 65
- Figura 42:** Gràfic circular de la pregunta 7 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia _____ 66
- Figura 43:** Imatge de usuaris utilitzant les taules de pícnic i les noves places. Font: Pròpia _____ 67
- Figura 44:** Gràfic circular de la pregunta 8 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia _____ 67

Figura 45: Fotografia d'un bar a la cantonada de Roc Boronat - Sancho d'Àvila. On s'hi aprecia els clients consumint a les taules exteriors. Font: Pròpia. _____ 68

Figura 46: Gràfic circular de la pregunta 9 de l'enquesta dels usuaris. Font: Google formularios i pròpia _____ 69

Figura 47: Planta amb les actuacions de la Superilla de Poblenou, en vermell les zones més conflictives i en verd les zones més favorables. Font: Pròpia i sessió de treball comissió de seguiment Superilla del Poblenou " Estat dels projectes", Gener 2018 _____ 70

Agraïments

Principalment voldria agrair el suport, recolzament, assessorament i dedicació el tutor d'aquest treball Xavier Fabregas, que sense la seva ajuda aquest treball no seria el que és.

També anomenar al professor Luis Maldonado per estar pendent i aconsellar-me en moments clau del treball perquè seguís endavant

I finalment a tots els companys de Parcs i Jardins, en especial menció la Jana Miró, que m'han donat suport i ajuda sempre que ho he necessitat.



1. Antecedents

Com a ciutadà i usuari de la ciutat de Barcelona, vaig tenir la curiositat d'investigar que li passa a la ciutat que en els últims anys és més incòmode viure-hi.

L'anàlisi i valoració de la implantació de les Superilles a Barcelona, consisteix en esbrinar que és el model de les Superilles. Mitjançant un treball de recerca sobre el tema, s'ha centrat amb el temes de: Mobilitat, espai públic i satisfacció del model.

El recull de la informació és la part més teòrica per poder entendre el concepte de Superilla, però per saber quin és el grau de satisfacció de les Superilles, s'han realitzat una sèrie d'enquestes per poder-lo valorar.

Avui en dia el projecte de Superilles just acaba de començar al carrer, per molt de temps que es porti gestionant l'idea en les oficines, s'ha implementat fa relativament poc en la ciutat. S'han dut a terme una part del projecte que engloben les Superilles i la majoria amb estructures tàctiques (plantes en contenidor, pintures al terra, mobiliari urbà de "quita y pon",etc), que són més econòmiques però no definitives. Com a conseqüència, no acaben de reflectir l'autèntica proposta del model.

2. Objecte i objectius del treball

El objecte del treball és arribar a entendre quin és el sentit de les Superilles, que i com són, perquè són necessàries i que aportarien a la ciutat de Barcelona. També és vol esbrinar quina és la opinió dels ciutadans que hi conviuen cada dia i els tècnics que fan possible tots el projectes que engloben les Superilles.

El objectiu principal és entendre que és el model de les Superilles mitjançant un recull d'informació. La resta d'objectius són:

- Esbrinar l'opinió pública i el nivell de satisfacció dels usuaris.
- Com és el procés del projecte i la relació entre usuaris-tècnics.
- La relació de la mobilitat de la Superilla amb els veïns.
- Quina és la qualitat de l'espai públic alliberat .

Al final del treball és vol aconseguir una idea general del model, quina valoració tenen els usuaris que l'utilitzen, si realment és una estratègia de millora de la ciutat o no i si compleix els objectius dels tècnics de Barcelona.

3. Estructura, material i mètodes

3.1 Estructura i materials

El treball està estructurat de la següent manera per poder complir amb els seus objectius.

Primer de tot, en el marc teòric està resumida tota la informació relacionada amb el treball de les Superilles. Els documents resumits per entendre la Superilla són:

Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 (2013) que explica el model actual de la mobilitat de Barcelona i quin són les propostes de millora per a la ciutat.

Pla del Verd i de la Biodiversitat de Barcelona 2020 (2013) i la Mesura de govern: Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana (2017), són els documents on estan les mesures del verd actuals a Barcelona i quines són les propostes de millora per augmentar la qualitat del verd a la ciutat.

Pla de millora de la qualitat de l'aire de Barcelona 2015-2018 (2015) que parla i explica la qualitat de l'aire de la ciutat de Barcelona quines mesures actuals hi ha i quins plans de millora s'executaran en el futur per disminuir la contaminació de la ciutat, molt relacionat amb el altre document Consorci Sanitari de Barcelona. (2013) que informe de: L'avaluació de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona. Agència de Salut Pública (2013).

En segon lloc per saber què és, d'on ve i cap a on va el model de superilles s'ha buscat l'article de *Les superilles per al disseny de noves ciutats i la renovació de les existents. El cas de Barcelona*, que explica en detall tot el procés del model, a veu del seu ideòleg, Salvador Rueda (2017). I per saber com són les Superilles s'ha buscat en el document Criteris tècnics (2016) de la Comissió d' Ecologia , Urbanisme i Mobilitat; que explica el criteris més tècnics per la construcció d'una Superilla, definit conceptes específics per aquest model, estructures, plantejaments i idees, etc.

Un cop posats en situació de dos grans bolcs que és parlarà del treball que són: La mobilitat, la qualitat de l'espai públic amb els documents abans citats, hi ha un tercer bloc que és la satisfacció dels usuaris de les Superilles, que bé relacionada amb unes enquestes elaborades pels usuaris i el tècnics que conviuen amb les Superilles.

3.2 Els mètodes

Per la primera part del treball, s'han resumit tots el documents abans citats i amb algun de altres per ajudar a complementar la informació, remarcant i filtrant només la informació més rellevant per el treball.

Per la segona part, els mètodes explicats en el punt 8. *Metodologia del treball és per saber la satisfacció dels usuaris de les Superilles.* Mitjançant unes enquestes fetes amb paper i online. Repartides via electrònica i via personal per millorar la fiabilitat de les enquestes.

És van realitzar el mes de Juliol-Agost, època de vacances a la majoria d'empreses a la ciutat de Barcelona. Les enquestes en paper a més a més s'han fet en franges horàries repartides en: caps de setmana (matins i tardes) i tardes entre setmana.

Per complir amb tots els objectius marcats en el treball s'han realitzat dues enquestes; la enquesta pels usuaris i l'enquesta dels tècnics. Amb aquestes dues enquestes diferents és vols saber tant la satisfacció de l'usuari com el mètode de treball dels tècnics i quina relació hi ha entre elles.



4. Plans i Mesures de govern

4.1 Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2013-2018 (PMU)

Com bé diu el PMU (2014) un dels grans problemes de Barcelona del segle XIX és la mobilitat. El no saber interpretar bé l'ús de l'espai de la ciutat, ha generat que els vehicles privats siguin els dominants en els carrers de Barcelona. Aquest abús es veu en el paisatge que conforma la ciutat i que generen una sèrie de circumstàncies molt perjudicials a la qualitat de vida dins d'ella.

Segons PMU (2014) un dels grans inconvenients que ens preocupa ara són els efectes de la salut humana, ja que cada cop és pitjor per culpa de la contaminació atmosfèrica que aporta l'actual pla de mobilitat de Barcelona.

Els objectius del PMU (2014) que més interessa per parlar del treball de les Superilles és la transformació d'aquest model actual per un de més sostenible, amb una reducció de la contaminació atmosfèrica del transport, fomentant els usos alternatius a la via pública i la seva accessibilitat.

Tal i com s'observa la figura 1 les tres propostes que ofereix el PMU (2014) són:

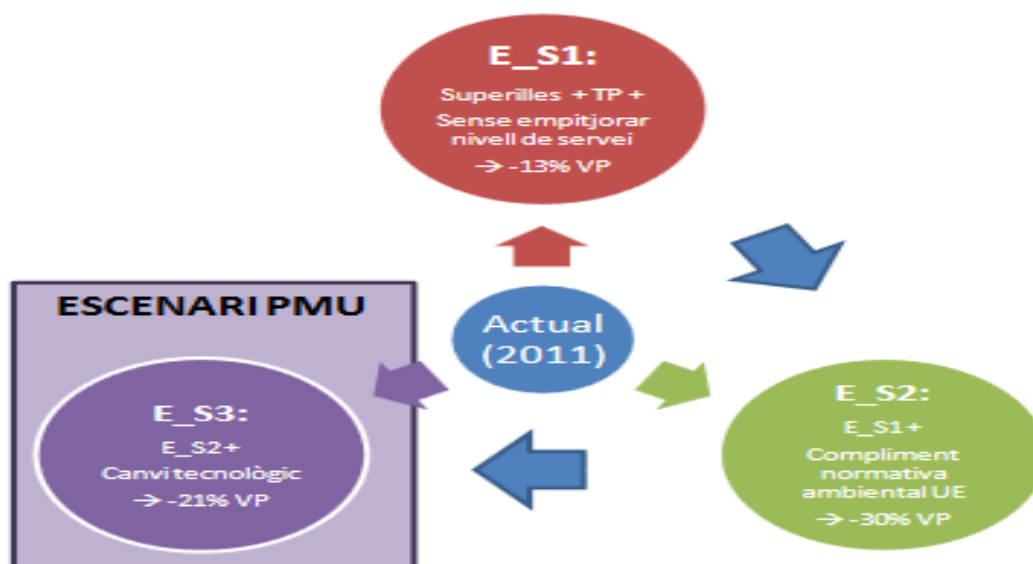


Figura 1: Representació de les tres propostes de mobilitat. Font: PMU(2014)

E_S1 (Escenari Superilla 1) intentar sumar el projecte del model de les Superilles amb la millora del TP (transport públic) intentant reduint així el 13% del VP (Vehicle Privat).

E_S2 (Escenari Superilla 2) és refereix amb un escenari de model de Superilla amb el compliment de la normativa ambiental de la UE (Unió Europea) intentant disminuir així un 30% la circulació del vehicle privat.

I en definitiva el E_S3 (Escenari Superilla 3), l'escenari triat pel PMU(2014), on apareixen canvis de les Superilles + les mesures del manual de la qualitat de l'aire i de la normativa de la Unió Europea + un canvi tecnològic.

Si no és té en compte la consideració de la millora en la tecnologia que menionen en el PMU(2014), ja sigui dels vehicles privats com altres estratègies de mobilitat alternativa com bicicletes elèctriques, patinets elèctrics, etc., el compliment d'aquests paràmetres no es podria aconseguir.

L'escenari del PMU (2014) a part de la re-organització de la ciutat en Superilles, també té en compte la millora i l'adaptació del transport públic com a alternatives, un augment de carrils bici per afavorir el transport i la mobilitat amb altres mitjans que no sigui el vehicle privat arribant així la reducció del 21% del total de mobilitat a la ciutat de Barcelona.

4.1.1 La contaminació atmosfèrica

Segons el Pla de la millora de la qualitat de l'aire de Barcelona (PMQAB, 2014) i el PMU (2014) a Barcelona el trànsit rodat, el port i l'activitat industrial són les principals fonts d'emissió dels contaminants de la ciutat, generant així episodis de contaminació que superen els límits recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

En l'àmbit urbà, el transport pot representar, més del 80% de les emissions dels contaminants a una ciutat, prové dels vehicles privats, segons el "Observatorio de la Movilidad Metropolitana" Ministerio de Medio Ambiente. Madrid (2005) .

Segons el Consorci Sanitari de Barcelona (2013), sabem que els contaminants que es tenen més en compte són els Òxids de Nitrogen (NO_x) i les Partícules en suspensió (PM), ja que són molt perjudicials per a la salut humana. La Comissió Europea estima que a Espanya cada any moren



prematurament per càncer i problemes respiratoris unes 16.000 persones relacionats amb la contaminació.

Els focus principals dels contaminants de les partícules en suspensió (PM₁₀) són les activitats del port amb un 55% però que el transport viari és un 37% del total de les emissions a la ciutat de Barcelona, tal com podem veure a la pàgina 28 del manual PMU (2014).

4.1.2 La contaminació acústica

PMU(2014) indica que el soroll és un altre dels problemes que generen les infraestructures de transport i el trànsit a la ciutat, entre altres, que pot afectar a la salut de les persones residents alguna zona de Barcelona.

Barcelona té unes característiques acústiques equiparables a les d'altres ciutats europees, segons el PMU (2014), però amb una major compacitat i densitat de la ciutat, l'ús intensiu de l'espai públic per part dels ciutadans, fa que el soroll es percebi amb més intensitat. Els vehicles amb motor generen el 80% del soroll de la ciutat, marcat en vermell a la figura 2:



Figura 2: Nivell de soroll a Barcelona. Font: PMU(2014)

4.1.3 La congestió

El PMU (2014) explica que una de les condicions internes del funcionament de la mobilitat d'una ciutat, és la congestió dels vehicles a les seves vies. A causa d'una major permanència dels vehicles al carrer, l'ús de marxés curtes, la contaminació, el soroll i l'estrès del mateix conductor augmenten. Tot el contrari que la qualitat urbana, que empitjora.

A Barcelona el 27,5% de les vies absorbeixen el 82% de la circulació, com bé explica el PMU (2014). Les vies o trames més congestionats són principalment les rondes, Gran Via, La ronda Guinardó – General Mitre i alguns eixos de la part central de l'Eixample, marcats amb vermell o blau intens a la Figura 3. No obstant s'ha reduït un 2,35% la circulació i les congestions a Barcelona.

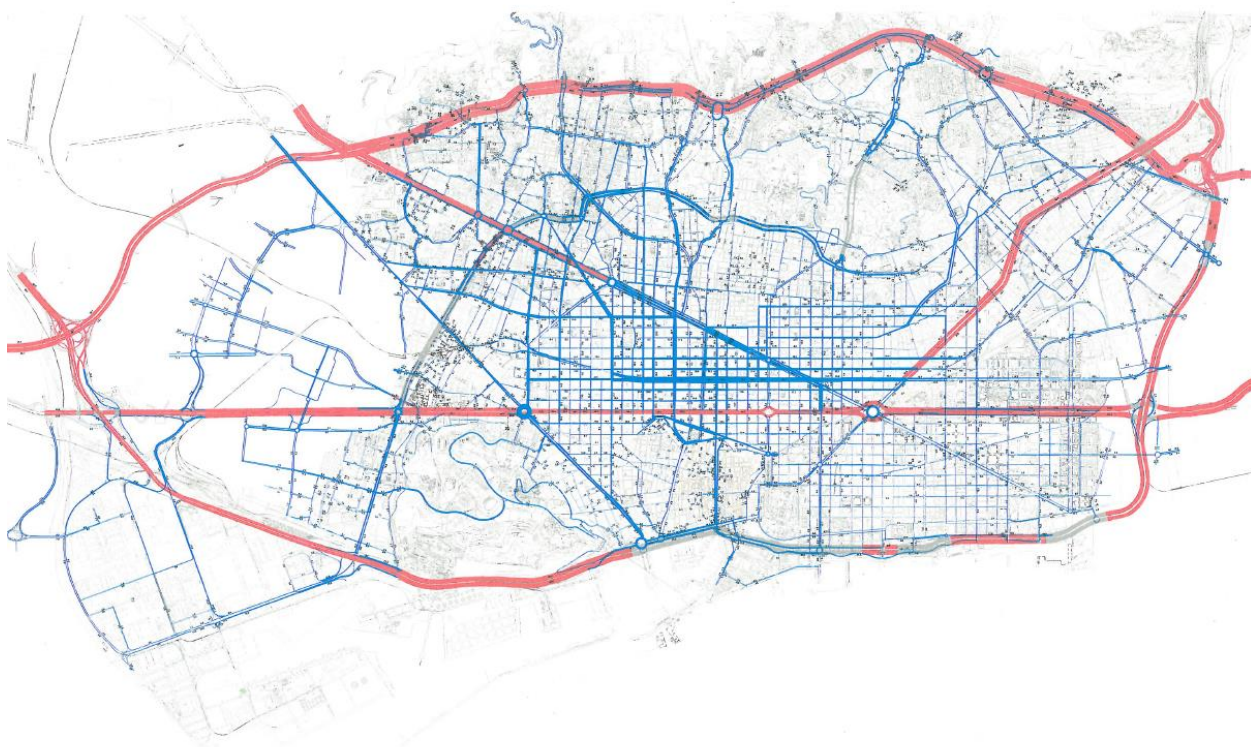


Figura 3: Volum de trànsit en un dia feiner. Font: BCNmobilitat

4.1.4 La apropiació funcional de l'espai públic

Un altre tema que el PMU (2014) remarca és l'espai públic. Un dels béns més limitats a la ciutat i que es troba sotmès a una forta pressió. Es produeix una pèrdua d'espais destinats a la socialització, la comunicació i a la qualitat de vida i es dediquen a la circulació i/o l'aparcament.

A Barcelona, la superfície dedicada al viari, és més de calçada que de vorera, segons el PMU (2014), tot i que la major part dels desplaçaments es fan en transport públic (normalment metro) i en formes no motoritzades.

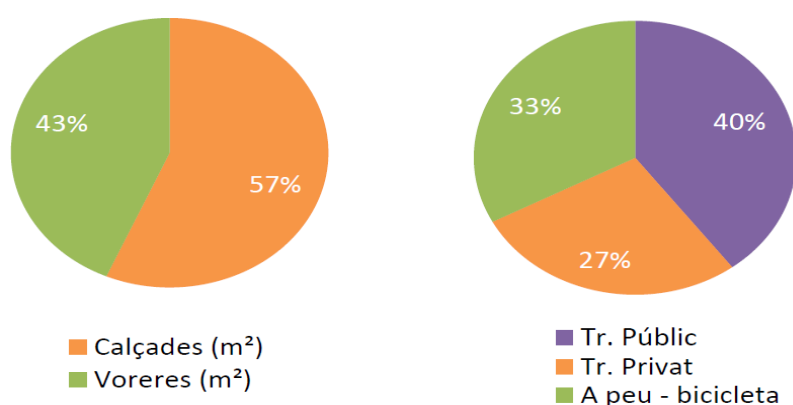


Figura 4: Repartiment de l'espai viari (proporció calçada/vorera) i distribució modal de les etapes de desplaçament a Barcelona, 2010. Font: Departament de Sistemes de Mobilitat (2010)

En la Figura 4 del DSM (2010) s'observa que el 57% de l'espai viari està destinat al 27% de la població que utilitza el transport privat. Les vies utilitzades per la circulació i l'aparcament ocupen la gran majoria de l'espai dedicant un 12 m² de viari pel cotxe i tan sols uns 4 m² de viari al vianant, tal com informa el PMU i s'observa la diferència a la següent figura 5;



Figura 5: Imatges del carrer prioritzat per el vehicle privat (a l'esquerra) amb comparació a un carrer de la Superilla del Poblenou (a la dreta). Font: Pròpia (2018)

4.2 Mesura de govern: Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana

El programa 'Mesura de govern: Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana 17' (2017), té com a objectiu identificar i millorar les necessitats del verd de Barcelona. Un canvi de model del verd urbà on es vol recuperar zones de passeig, una ciutat viva i saludable on el verd siguin els nous eixos cívics vertebradors de la ciutat.

"Si olvidamos el problema de los espacios libres o si, por no entenderlo, lo abandonamos a los azares del crecimiento urbano, la ciudad se desarrollará de una manera desagradable e inconfortable. La gran ciudad moderna, al crecer, arrolla i destruye el paisaje. Las fuerzas formidables que impulsan el progreso urbano – la industria, la superpoblación, el tráfico – exigen para ellas todo el espacio disponible. La tierra con los árboles desaparece y en su lugar queda el solar edificable. El terreno vial y las áreas industriales. El ambiente de la ciudad se ve, así, alejado de la naturaleza. Es indispensable que sepa reaccionar contra este alejamiento y que pida que se reserven, en medio de las construcciones apretadas, espacios libres. Libres de casas, de tráfico y de industria"

Nicolau Rubió i Tudurí. *El problema de los espacios libres*, 1926



Segons la 'Mesura de govern: Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana 17', (2017), la infraestructura verda és una suma de diferents tipologies d'espais i com bé preveia el Rubio Tudurí fa 100 anys si els abandones a les expectatives del creixement urbà es perdrà tots els llaços de connexió entre la natura periurbana i el verd de la ciutat.

Per entendre com introduir el verd a la Superilla, podem veure el que s'ha fet al barri de Sant Martí, durant el 2016-2017, on s'ha implantat una urbanització tàctica en la major part. Una Superilla on s'ha fet créixer la presència del verd a partir d'arbres plantats en contenidors grans i en altres zones reurbanitzant el carrer de Pere IV, i un tram del carrer d'Almogàvers, com en la figura 6 s'observa.



Figura 6: Comparació entre un projecte definitiu al carrer Almogàvers (imatge de l'esquerra) i la d'un projecte tàctic al carrer Roc Boronat (imatge de la dreta). Font : pròpia (2018)



Figura 7: Plànol de la planta de la proposta carrer Pere IV amb Roc Boronat- Bilbao. Font: Departament de Projectes i Obres de l'Ajuntament de Barcelona.

La figura 7 representa una de les actuacions tàctiques de la Superilla de Poblenou, amb contenidor de plàstic de 150 cm de diàmetre i 150 L, bancs, cadires, taules i altres elements urbans per millorar l'estança del carrer i fomentar així una millor habitabilitat. Les actuacions tàctiques tenen una vida útil prevista d'aproximadament 5 anys. En aquest cas la millora del carrer s'ha realitzat com a resposta d'una demanda del departament de Mobilitat.

4.3 Pla del Verd i la Biodiversitat 2020 Barcelona (PVB20)

El que PVB20 (2016) remarca la importància de la biodiversitat en qualsevol ecosistema, per molt urbanitzat que estigui, però els espais verds són un focus de biodiversitat molt important.

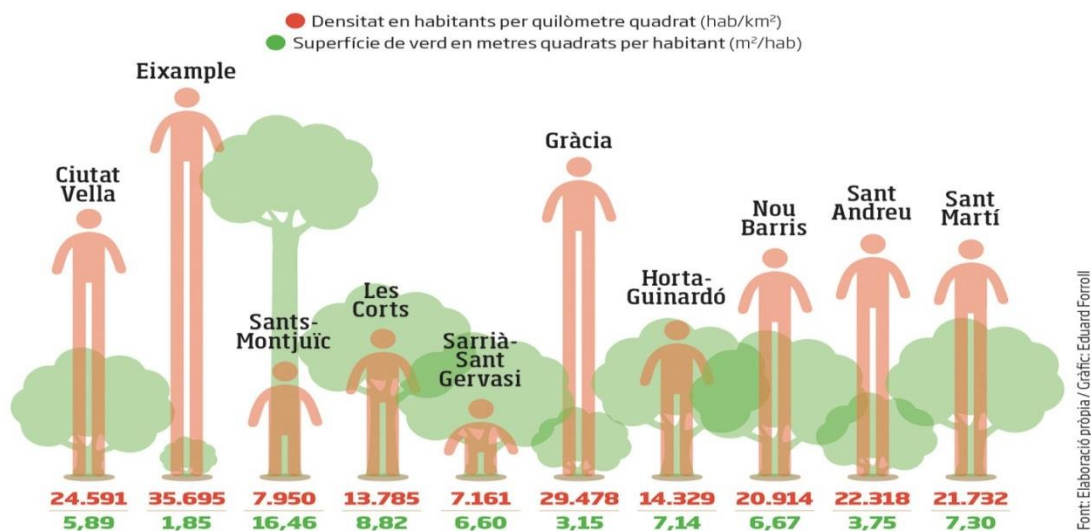


Figura 8: Densitat de població i superfície de verd per habitant. Font: www.ara.cat. (n.d.).

Segons el PVB20 (2016) actualment a Barcelona les zones verdes, estan mal distribuïdes per la ciutat. Les transformacions fetes els darrers anys, han generat zones de Barcelona amb una presència insuficient de verd. Com s'observa a la figura 8, tan sols Sants-Montjuïc, les Corts i Sarrià- Sant Gervasi, tenen una superfície verda per habitant per sobre les recomanacions de l'OMS, de 10-15 m² de verd/habitant. I Eixample i Gràcia són els districtes més castigats.

El PVB20 (2016) planteja la Barcelona del 2050 com una ciutat on natura i urbanisme interactuen amb connexions del verd. Es volen crear corredors verds, zones amb prioritat de vianants i bicicletes, zones on domini el verd amb uns eixos capaços de connectar tots els punts verds de Barcelona.

5. Les Superilles el reciclatge de noves ciutats

El model de les Superilles ja fa temps que s'està treballant en les oficines. Cal remarcar un nom quan parlem de les Superilles i és Salvador Rueda, idealista i impulsor del nou model, i que actualment és el Director del departament de BCNecologia.

5.1 La història; de Cerdà a les Superilles de Barcelona

Segons Salvador Rueda (2017), per explicar la història de les Superilles de Barcelona, ens remuntem el 1855 quan Ildefons Cerdà i Sunyer (1815 al 1876)—enginyer i urbanista— va concebre una ciutat que anava evolucionant progressivament fins al 1863. La seva ideologia de ciutat era diferent, estava en la recerca de la casa i una ciutat industrial amb el desplegament dels diferents mitjans de locomoció. Passa de la gran casa burgesa aïllada a la casa obrera amb un pati gran i un bloc de casses amb un gran pati (l'any 1859), on arriba la idea de l'illa, que superposa la casa a la fàbrica.

Salvador Rueda (2017) argumenta en l'article, que la disposició de l'illa separada per vies de la mateixa amplada, i més amples a les vies principals, configuren una xarxa homogènia, resolent així molts problemes d'accessibilitat que tenen per exemple les xarxes radials. A més li permet ampliar la ciutat amb la reproducció d'un mateix mòdul, com s'observa a l'Eixample i reforçant la idea de la mobilitat universal. Amb l'illa quadriculada de 113x113 m, figura 9, com a peça principal possibilita la solució dels tres conflictes que pretén resoldrà Barcelona a finals del segle XIX: Higiene, equitat i la mobilitat



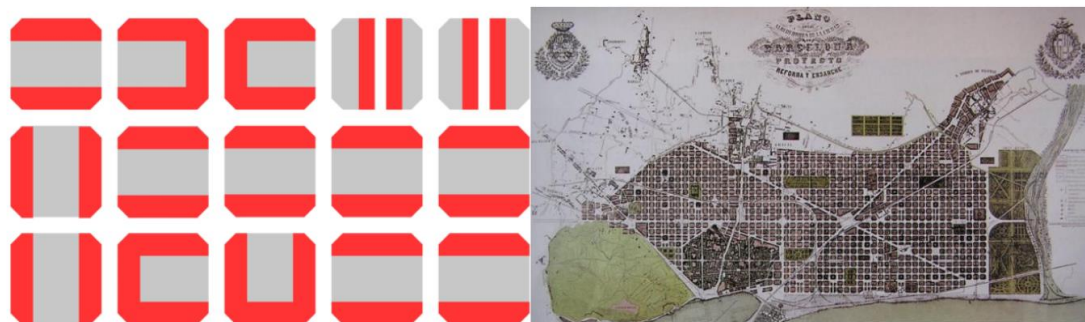


Figura 9: Intervies i Plànol Cerdà 1859. Font: BCNecologia i Cerdà

En el 1863, s'introdueix el ferrocarril que era l'estratègia de connectar l'enllaç marítim-terrestre. El ferrocarril va suposar un canvi en el transport i en l'urbanisme de la ciutat, on Cerdà digué: *"Cada modo de locomocion genera una forma de urbanizacion"* Ildefons Cerdà (1867) a *Les superilles per al disseny de noves ciutats i la renovació de les existents. El cas de Barcelona*, Salvador Rueda (2017).

Salvador Rueda (2017) destaca que amb l'aparició del ferrocarril és van constituir les noves cèl·lules de mida mes grans de 266x266 m que en realitat són els primers models de Sueprilles a Barcelona, tal com es veu a la figura 10.

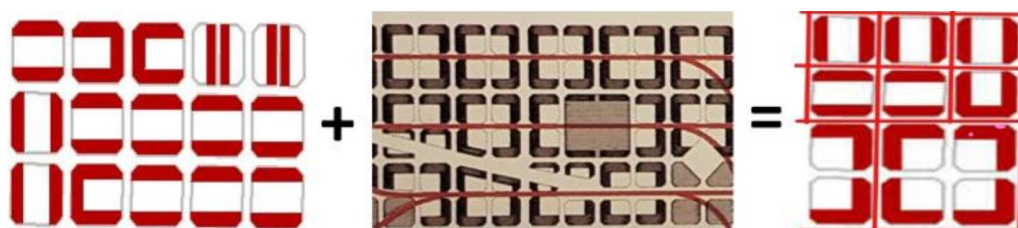


Figura 10: Intervies de 113x113 i de 266x266 incloses en el Plànol del 1863. Font: BCNecologia

Salvador Rueda (2017) explica qui era *Charles – Édouard Jeanneret – Gris* més conegut com a *Le Corbusier* (1887 al 1965) –arquitecte- qui desenvolupa un pla a Barcelona en recerca d'una nova ciutat del segle XX i la identificació d'un nou habitatge. En el 1932 Le Corbusier presenta una proposta anomenada el Pla Màcia, on deixa proposada una quadrícula de 400x400 m per on es

movien els automòbils amb una Superilla més gran que la de Cerdà. On l'habitatge i el verd predominaven en la urbanització de la nova ciutat, tal com s'observa a la figura 11.

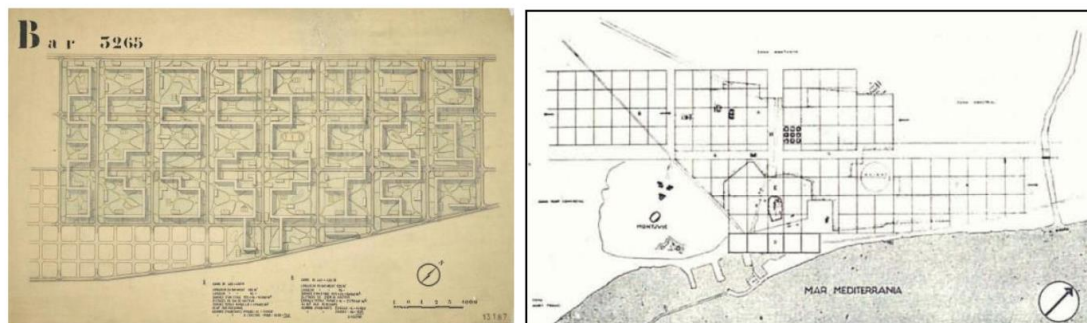


Figura 11: Pla Macià, 1932 – 1935. Font: Le Corbussier

Però el Pla Macià no es va fer i els cotxes varen envair la ciutat. L'error va ser l'ús de la totalitat dels carrers per a la mobilitat i ocupar les zones del verd planificat.

Salvador Rueda (2017) argumenta que tal va ser el problema que en l'any del centenari del Pla Cerdà, Antoni Bonet en una carta al director de "Cuadernos de Arquitectura" i l'Oriol Bohigas en el "Cuadernos", proposaren la implantació de les Superilles: *"El problema actual està en encontrar una nueva escala. En pasar de la manzana de Cerdà a una supermanzana nueve veces mayor... El módulo debería ser ampliado para que fuera respecto a nuevas velocidades lo que fue la manzana de Cerdà para las velocidades de la época. La agrupacion de 9 manzana (400x400 m) es absolutamente viable"*. Oriol Bohigas, (1958) a *Les superilles per al disseny de noves ciutats i la renovació de les existents. El cas de Barcelona*, Salvador Rueda (2017).

Salvador Rueda (2017) diu que avui en dia tenim com a resultat una ciutat que no està preparada per abordar els grans reptes d'aquest principi de segle: la sostenibilitat. Tant el Pla Cardà com el Pla Marcià, es varen projectar com a nous desenvolupaments. Avui el que es treballa no és tant produir una nova ciutat sinó en transformar l'existent. **Salvador Rueda(2017) parla del reciclatge urbà.**

L'estratègia de Cerdà és que la peça elemental de la ciutat no és l'habitatge, és la intervia. Una cèl·lula que es converteix en una pesa de mosaic d'una gran xarxa, on el moviment obliga en

pensar en el conjunt global de les vies. La superilla és una cèl·lula de 400x400m, definida per una xarxa de vies bàsiques que connecten els orígens i destinacions de tota la ciutat, que poden formar un gran mosaic, com s'observa a la figura 12 i l'explicació en el document *Les superilles per al disseny de noves ciutats i la renovació de les existents. El cas de Barcelona*, Salvador Rueda (2017).

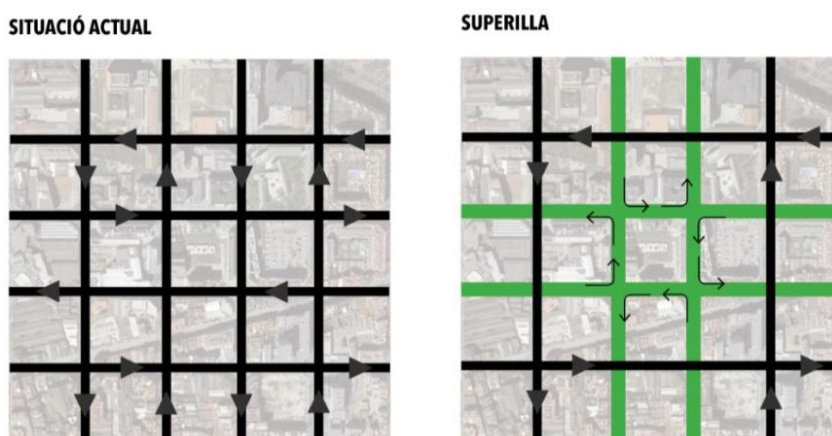


Figura 12: Esquema de xarxes, actual i futur, basat en Superilles. Font :BCNecologia

En definitiva, i tal com argumenta Salvador Rueda, (2017) anys enrere teníem els projectes, les solucions i la metodologia per fer una ciutat equilibrada i sostenible, amb diferents models però amb els mateixos objectius. La mala pràctica i la mala urbanització dels plans urbanístics, han portat a la Barcelona actual, dominada per la mobilitat i no pels ciutadans, renunciant les zones de verd per aparcaments. Però és interessant saber que no estem descobrint Amèrica amb el model de les Superilles, és un model que s'ha anat parlant, comentant i treballant fa molts anys i que si haguessin tingut una perspectiva de futur de la ciutat, avui ja estaríem disposant de zones consolidades amb el model de Superilla.

5.2 El model Superilla per Salvador Rueda

El projecte de Superilles és un projecte de reciclatge urbà, com bé destaca Salvador Rueda (2017) buscant l'alliberament de la màxima superfície d'espai públic avui lligat a la mobilitat de pas i a l'hora garantir la funcionalitat i organització del sistema.

Els districtes previstos per la incorporació del model de les Superilles i ubicats en el mapa de la figura 13, són els següents:

- Les corts: Barri de la Maternitat i Sant Ramon
- Plaça de les Glòries: Barris de la Sagrada Família i Fort Pienc (de districte de l'Eixample) i el Clot i el parc de la Llacuna (del districte de Sant Martí)
- Sant Martí: Barri del Poblenou
- Eixample: Barris de l'Antiga i la Nova Esquerra de l'Eixample
- Sants- Montjuïc: Barris de Sants i Hostafrancs

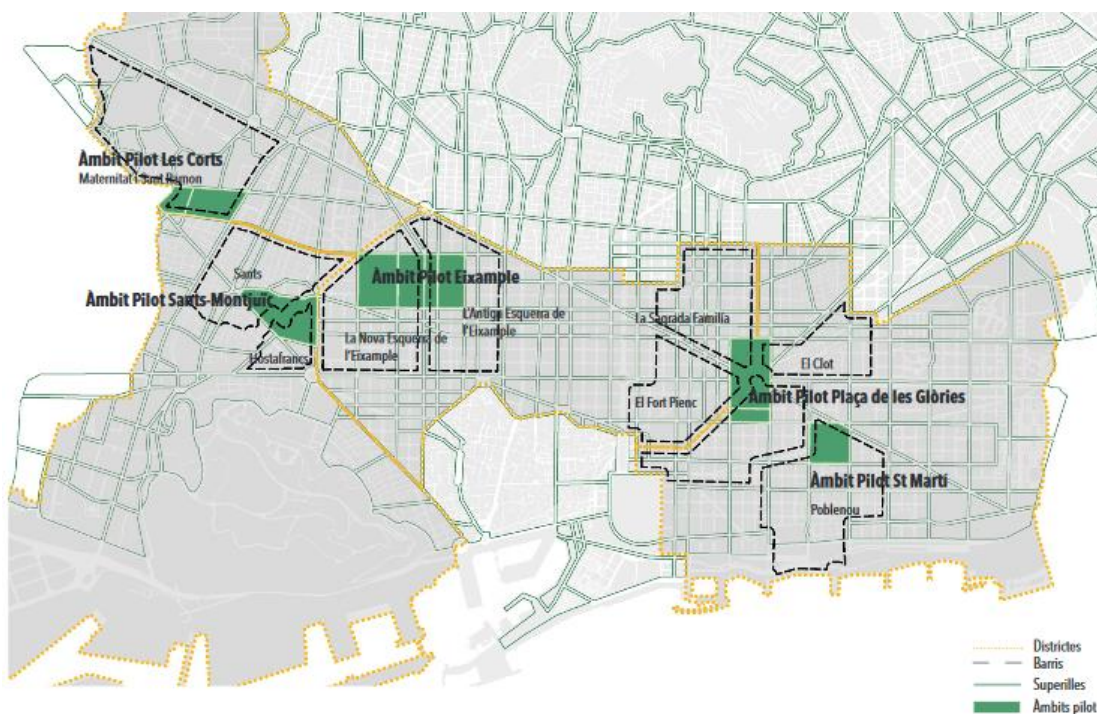


Figura 13: Mapa de la situació dels projectes de Superilles. Font: Dossier Diagnòstic de les Superilles.

Per Salvador Rueda (2017) la Superilla és com una cel·la, un model que té una dimensió de 400 x 400 m, de 3x3 cel·les, definida per unes vies bàsiques al perímetre on es circula el trànsit de pas a una velocitat màxima de 50 km/h, les vies interiors generen una xarxa local de velocitat limitada

de 10 o 20 km/h compatible amb altres activitats urbanes. La Superilla amb el vehicle privat no és travessa, aconseguint així que els carrers siguin veïnals, segurs, sense soroll, ni contaminació, etc.

Salvador Rueda (2017) amb aquest model de cel·les 3x3 diu que es vol aconseguir que el sistema de mobilitat de Barcelona on no ocupi tant d'espai, centralitzar-lo a les grans vies que travessen Barcelona i un conjunt de vies bàsiques que envoltin les Superilles amb un mapa final de mobilitat com el que mostra la figura 14, que aconsegueix la reducció d'un 45% de la superfície destinada al transport amb vehicles, tan i com argumenten fonts d'Ecologia Urbana de Barcelona.

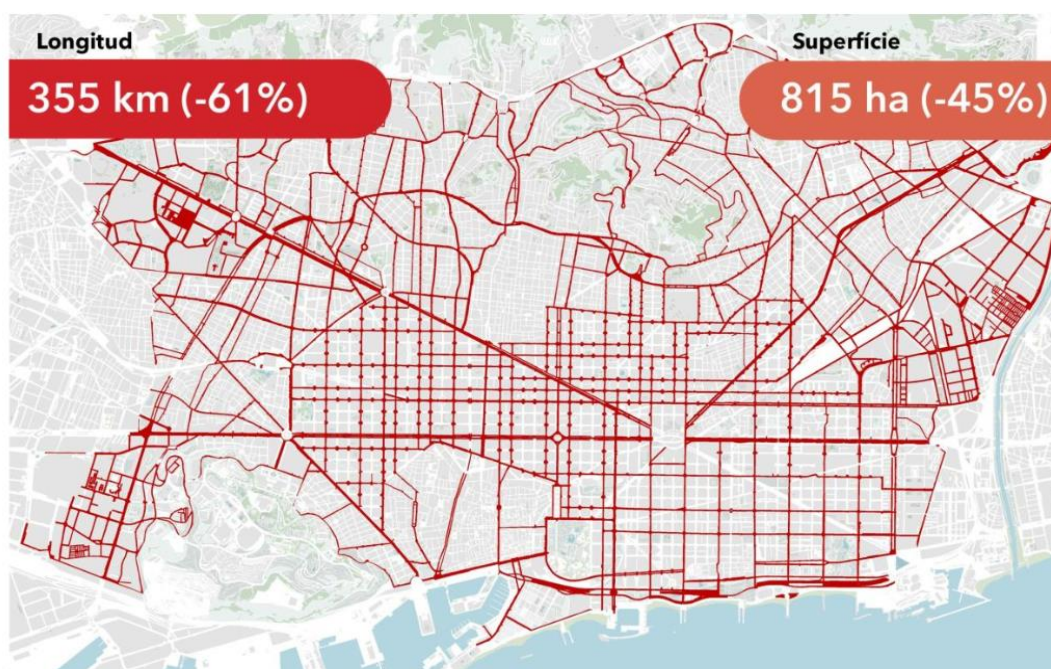


Figura 14: Plànol de les Superilles de Barcelona . Espai Públic, en vermell, dedicat a la mobilitat.

Font: BCNecologia

Un altre transport a tenir en compte avui en dia i que és interessant amb una millora de la seva xarxa de servei són les bicicletes, segons PMU (2014). Des de sempre ha sigut un dels transports més sostenibles de les ciutats, i avui en dia amb l'avanç de les noves tecnologies, tenim a l'abast de l'usuari bicicletes elèctriques o fins i tot patinets elèctrics.

Aquesta millora i transformació de la ciutat segons Salvador Rueda (2017), necessita habilitar una xarxa adient per aquest tipus de transport, una alternativa ideal per substituir el cotxe privat per tots aquells ciutadans que viuen i es desplacen cada dia per l'interior de Barcelona. Tal com s'observa a la següent figura 15 l'alliberament de l'espai públic destinat a altres funcions que no sigui el desplaçament amb vehicles privats augmenta significativament a moltes zones de Barcelona, en color blau-verd, destacant l'Eixample, el barri que recupera molt espai abans ocupat.

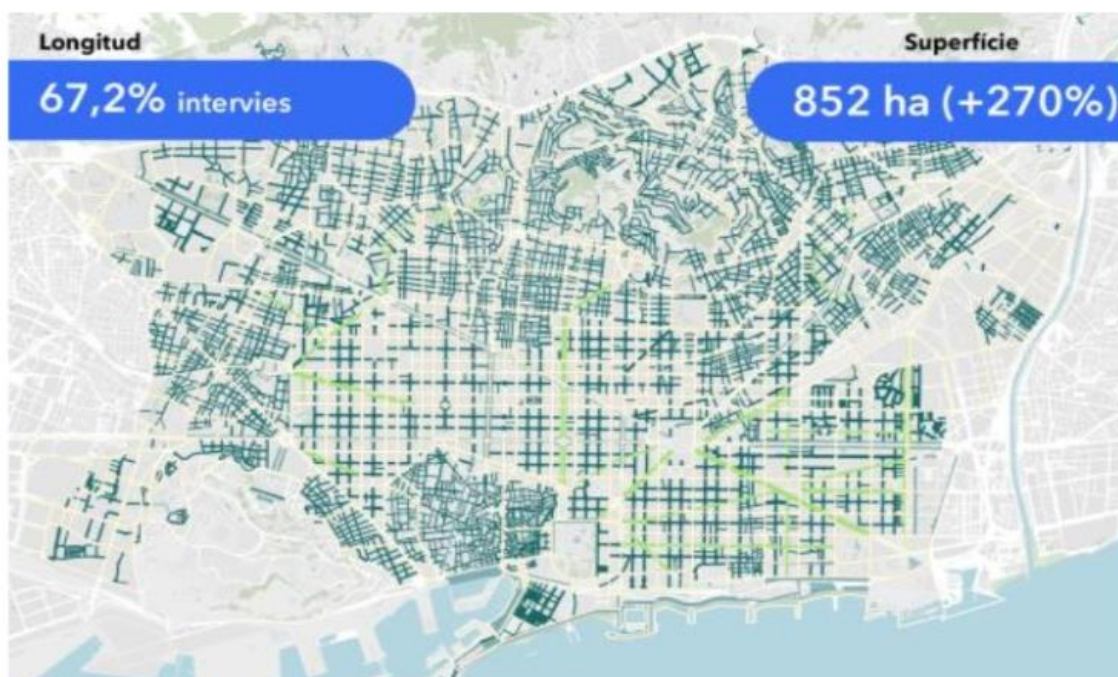


Figura 15: Espai amb prioritat pel model Superilles. Font: BCNecologia

5.3 Un dret del ciutadà i no del vianant

Per Salvador Rueda (2017) un dels drets que es vol guanyar amb la implantació del model de les Superilles és la de ser ciutadà. El model actual de Barcelona fa que els habitants siguin vianants. Carrers amb voreres i calçades amb la mateixa filosofia, rectes i llargs, geomètric i uniformes, perquè no et distreguis del teu destí. Els usuaris de Barcelona que van a peu al matí per treballar o

surten a fer un passeig a la tarda, tenen una conducta i condicions igual que un vehicle. El model actual tracta el ciutadà com una forma més de desplaçament per la ciutat.

I justament aquest concepte és el que vol canviar el model de les Superilles, generar perquè els habitants deixin de ser vianants de la ciutat a ser ciutadans d'ella. Salvador Rueda (2017) reclama utilitzar l'espai públic com a dret. Tenir espai per relacionar-se, interactuar, jugar, pensar, passejar, etc. Desfruitar el carrer com a lloc d'oportunitats d'activitats l'aire lliure de forma tranquil·la, consolidar aquell espai com a zona d'estar i no de circular.

En les següents imatges de la figura 16 es vol remarcar aquesta diferenciació, entre tenir un carrer com a vianant de Barcelona, en comparació a una zona d'estar pels ciutadans de Barcelona.



Figura 16: De vianants de l'Avinguda Meridiana a ciutadà de les Superilla de Poblenou. Font: Google Imatges

5.4 La xarxa verda com a espai d'oportunitat.

Salvador Rueda (2017) explica que la situació actual del verd a la ciutat de Barcelona està clarament desequilibrada i marcada per la compressió urbana. El model de la Superilla arriba a projectar escenaris de superfície verda similars al Pla Cerdà del 1859 com s'observa a la figura 17, l'alliberació d'espais, l'arbrat viari i els nous nodes veïnals són zones on es poden incrementar els metres quadrats de verd i recuperar així a poc a poc l'equilibri que necessita Barcelona.

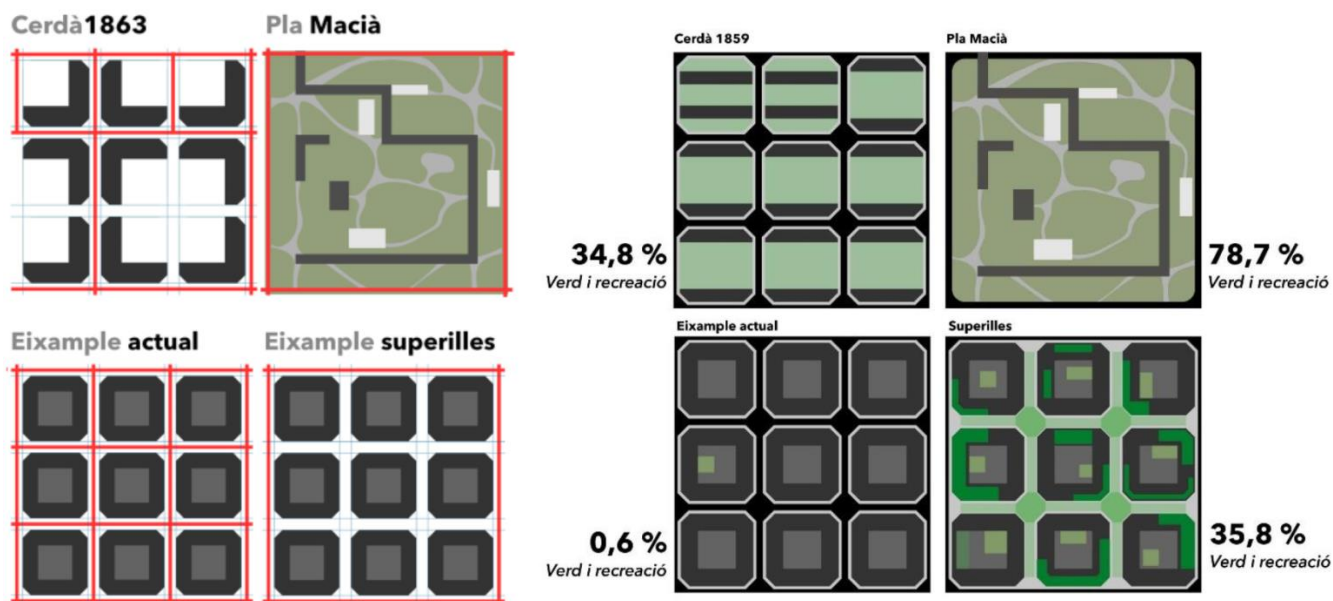


Figura 17: Intervies corresponents al Pla Cerdà del 1859, el Pla Macià, a la situació actual i un escenari basat en superilles. Verd Urbà proposat en cada cas. Font: BCNecologia

Gràcies a Salvador Rueda (2017) i a la figura 18 podem veure la deficiència del verd a Barcelona l'any 2017 amb 171 ha, on la iniciativa dels interiors d'Illa de l'Eixample és una mesura insuficient, que no errònia, de l'augment del verd a la ciutat. En canvi amb el model de la Superilla disposa de nous espais urbans que avui en dia no existeixen, com per exemple l'aparició de 1900 m² de noves places a les cruïlles de les Superilles 3x3, carrers, connexions amb interior d'illes, mitgeres, etc. que et donen l'oportunitat d'incrementar la superfície verda. Així doncs mostra el mapa de l'eixample + Superilla el 2017 on la superfície verda arribaria a 403 ha.

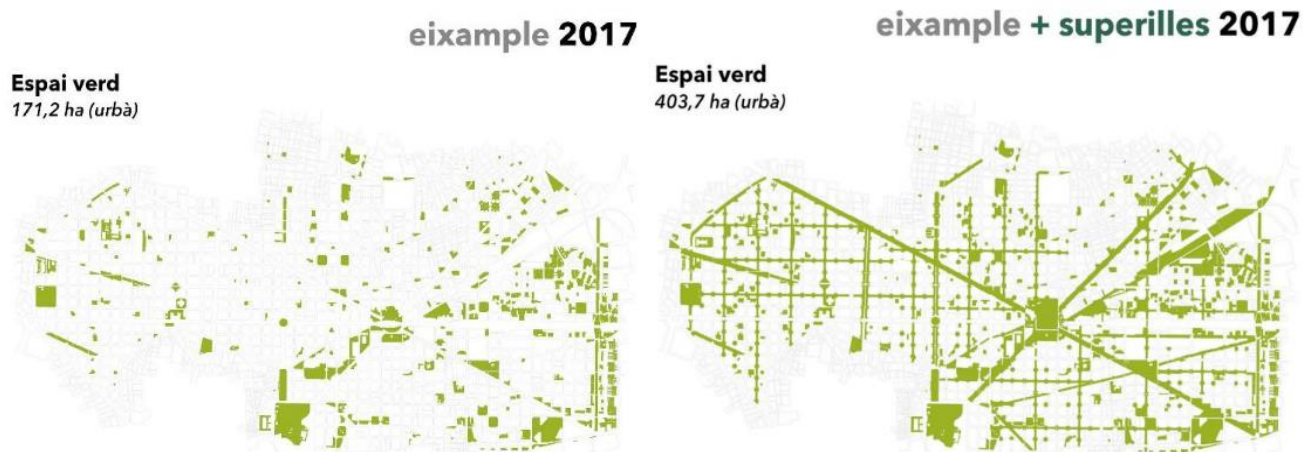


Figura 18: Espai verd en la situació actual i amb superilles. Font: BCNecologia

5.5 Criteris tècnics per una Superilla

El model de la Superilla, segons 'Comissió d' Ecologia , Urbanisme i Mobilitat' (2016), explica com és els requisits del model. Defineix la Superilla com a una unitat, una unitat veïnal més gran que una illa, però més petita que un barri. Limitada per vies bàsiques i els eixos verds l'interior.

Les dues funcions urbanes de la 'Comissió d' Ecologia , Urbanisme i Mobilitat' (2016) amb què és centre el programa de les Superilles són:

- Circular: Moviment de les persones, béns i mercaderies d'un lloc l'altre.
- Habitar: Zona d'acollida dels ciutadans. Millora de la qualitat de l'espai.

Segons la 'Comissió d' Ecologia , Urbanisme i Mobilitat' (2016) els objectius del model de les Superilla són tres, el primer és millorar la mobilitat; amb la disminució de l'ús del vehicle privat, fomentar el transport públic i evitar les congestions.

En segon lloc millorar les condicions de vida al carrer. Generar zones d'acollida amb millor qualitat de l'espai

I finalment i no menys important millorar la qualitat ambiental i física que proporciona una superfície verda. Les zones enjardinades aporten confort en l'espai urbà.

Per al model de Superilla s'han creat una sèrie de directrius i nomenclatura per definir clarament els diferents espais de les Superilles definides per la 'Comissió d 'Ecologia , Urbanisme i Mobilitat' (2016):

Les diferents tipologies de vies que hi ha són:

- Via bàsica (VB): Carrer de la xarxa que articula la distribució del trànsit en l'àmbit de ciutat i que limiten les Superilles.
- Via veïnal (VV): Carrer interior de les Superilles que garanteix l'accessibilitat veïnal a totes les destinacions.
- Via local (VL): Aquesta és una nova tipologia que es genera després de veure alguns problemes en el primer model de Superilla. Aquestes vies resolen necessitats com: articular la distribució veïnal del transit per l'interior de les Superilles, donar continuïtat a algunes línies i donar continuïtat de molts itineraris amb bicicletes.

Eix Cívic: Qualificació articular d'una xarxa d'eixos a escala de barri i de ciutat, on es concentren el comerç i els equipaments, els espais de passejada, la continuïtat per a vianants, i on s'intensifica la presència de natura dins l'espai públic de la ciutat.

Els nodes: Espais viaris en l'entorn de les cruïlles, que per les seves característiques permeten concentrar funcions i serveis que milloren el model. Hi ha tres:

- Node intermodal (NI): Cruïlla entre dues vies bàsiques.
- Node de serveis (NS): Cruïlla bàsica i una via local i veïnal
- Node veïnal (NV): Cruïlles entre dues vies locals, una via local i una veïnal o dues vies veïnals.

En la següent figura 19, s'ha representat les diferents directrius i nomenclatures utilitzades en el model de la Superilles amb l'exemple en el qual es treballarà aquest projecte que és en l'àmbit de la Superilla de Poblenou.



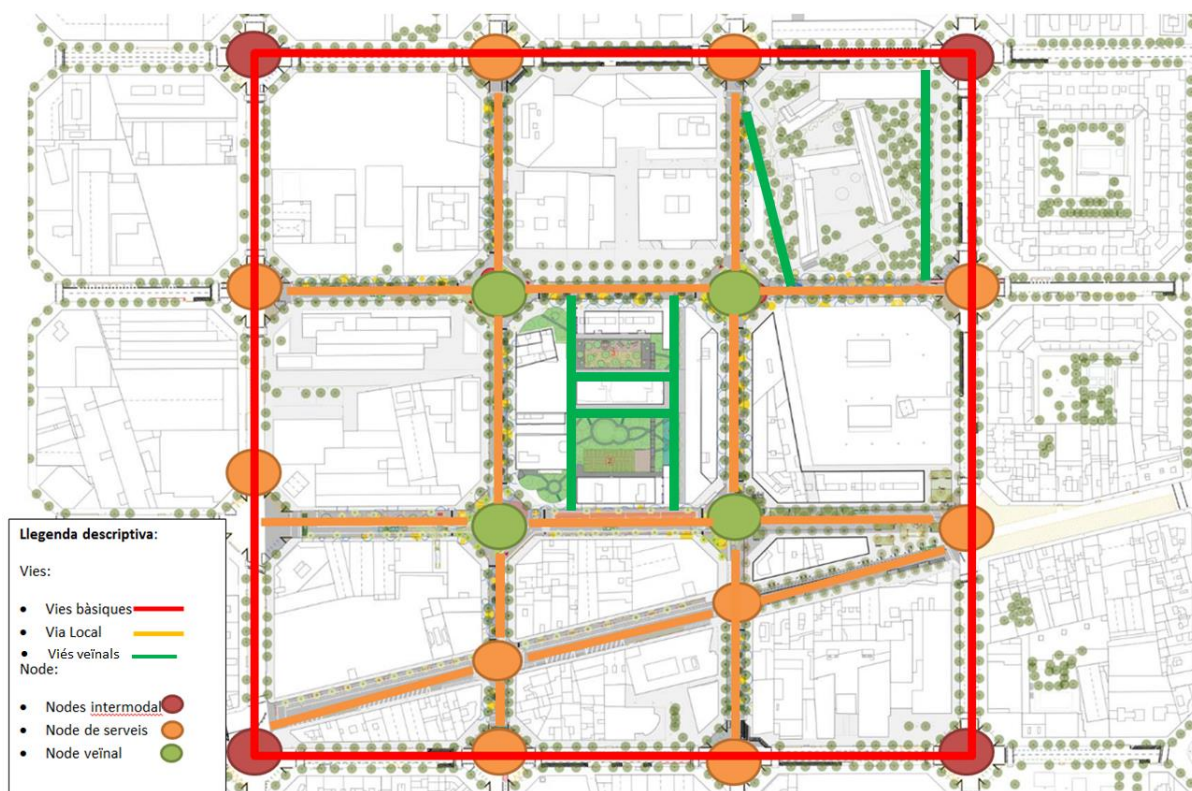


Figura 19: Representació de vies i nodes dels criteris tècnics a la Superilla de Poblenou. Font: Pròpia

Les directrius de la 'Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat' (2016) que té els criteris tècnics pel model de les Superilla són els següents:

- La flexibilitat: Criteris que siguin adaptables a les diferents zones de la ciutat on es vulguin implementar les Superilles.
- El marc de referència: Aspectes tècnics de referència, recomanables i orientatius per seguir de guia els diferents projectes. Si una cosa funciona a una Superilla, agafar-ho de referència per les altres.
- Una implantació progressiva: S'aplicà els criteris segons l'etapa del projecte.
- La reflexió global a nivell de ciutat: Criteris generals per aplicar-los en tota la ciutat.
- La participació: Consens entre els tècnics i els ciutadans, futurs usuaris de les Superilles, per cobrir les necessitats de la zona.
- L'avaluació: Criteris avaluats periòdicament pel seu òptim rendiment.

5.6 Referències internacionals

Amb aquest punt de vista internacional i gràcies algunes referències de Salvador Rueda (2017), exposades en aquest apartat, podem posar ull a altres ciutats amb els mateixos problemes i amb solucions molt variades adaptades a cada cas, però que es poden utilitzar com a referències. Problemes en els models urbanístics, centrats exclusivament al cotxe o s'han quedat sense espai públic amb totes les conseqüències que això comporta.

Les referències són propostes de millora de l'espai públic. No són projectes de transformacions senceres de barris (excepte el de Copenhagen) per fer-los més sostenibles, són projectes que amb poca cosa, amb iniciativa i voluntat dels ciutadans i els ajuntaments poden donar una gran vida als carrers. Les propostes senzilles i concretes amb la finalitat de millorar l'estada al carrer, fer participar la ciutadania en l'espai, generar zones dinàmiques, plenes de vida i agradables d'estar-hi, és a dir: El model Superilla va més enllà de reduir el número de vehicles als carrers o fer plataformes úniques en secció, si no, en generar una estada dinàmica i participativa per tots els usuaris.

5.6.1 El cas Nova York:

En l'article de Martínez, C. (2017). *Como Nueva York i París se estan haciendo ciudades caminables*. 12/12/2017, de *El Definido* Lloc web: b3deec317528243c722ec759feef584385962083@ www.eldefinido.cl,

Argumenta que Nova York és un bon exemple, perquè és una ciutat que té de les majors taxes de motorització al món. El canvi més que important va passar el 2009 quan un 4 km de *Times Square* es van convertir en una zona de vianants, sent abans un recorregut dedicat al sector de l'automòbil. Aquest canvi es va convertir en el punt de partida que va donar pas a mesures mai vistes. Una d'elles va ser el programa *Summer Streets*. Un programa ple de múltiples activitats per tot el mes d'Agost que són apte per tots els públics. Així atrauen la gent per fer ús de l'espai disponible. El programa és: *Summer Street. 2018*, de *New York Departament* Lloc web: <http://www.nyc.gov/html/dot/summerstreets/downloads/pdf/summer-streets-guide-2018.pdf>

Així que l'escala d'intervencions va ser cada vegada més gran i d'aquí es va passar a la construcció del 600 km de carril bici, la creació de set recorreguts de bussos complementaris al metro,



anomenats *Select Bus Servive*, i la posada en marxa de *CitiBike*, el sistema de bicicletes públiques de la ciutat.

5.6.2 Actuacions efímeres al carrer

Amb l'article de Salvador Rueda (2017) i fonts pròpies s'ha exposen diferents alternatives de propostes de millora.

Durant un període de temps curt, és fan una sèrie d'exposicions amb verd. Són zones enjardinades amb un temps limitat amb l'objectiu de fer conèixer un lloc i donar vida durant uns dies aquelles zones que es volen destacar. Són activitats molt participatives, molt visuals i que el ciutadà li crida l'atenció per anar-les a visitar. Com podem veure un parell d'exemple a les figures 20 i 21.



Figura 20: Girona temps de flors, diferents exposicions de flors per la ciutat de Girona, 2016



Figura 21: Rebar Group, Park Cycle, Paris 2008

També es poden utilitzar open Chill-Outs: Zones d'estada on poder relaxar-se, comunicar-se, etc. Zones exclusives pel descans, amb eines d'acomodament. Amb petites intervencions o un mínim de material es poden aconseguir zones d'estada perfectes per passar una estona amb bones companyies, amb un bon llibre o fer un petit descans. Com s'observa a la figura 22.

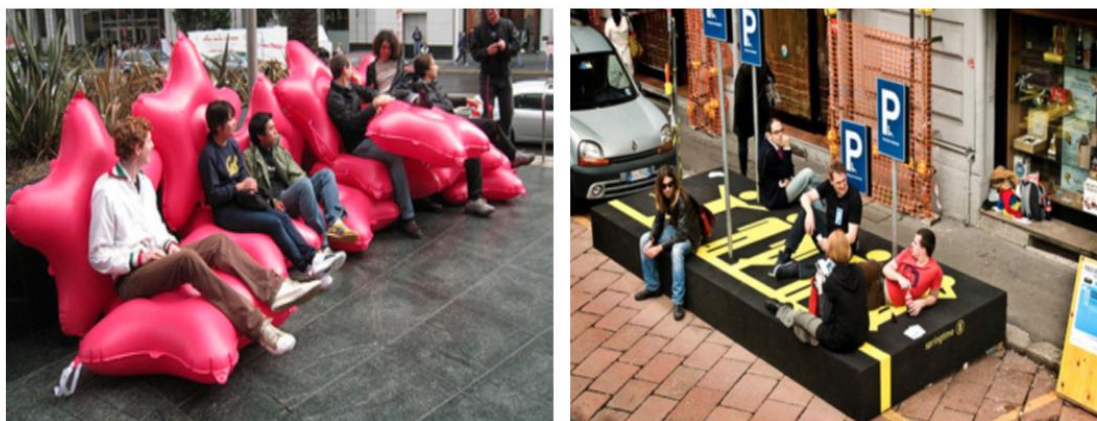


Figura 22: Chill-Out espontani, Genova 2011 i Rest Parking, 2007

5.6.3 El cas Superkilen

Finalment, com a referències la transformació d'un espai públic per un barri amb moltes exigències socials amb la font d'informació: *superkilen-topotek-1-big-architects-superflex@www.archdaily.com*.

Superkilen és un parc urbà de 355.000 metres quadrats a Copenhaguen. Va ser dissenyat a través d'un intens procés de participació pública .

El parc es divideix conceptualment en tres zones d'activitat diferents que es veuen en la figura 23, i són:

- La Plaça Roja és una zona d'activitats esportives, culturals i un mercat setmanal.
- La Plaça Negra és la "sala d'estar urbà" on els ciutadans poden reunir-se i jugar als escacs o altres jocs de taula.
- El Green Park és un paisatge verd i parc infantil on les famílies amb nens poden reunir-se per fer pícnic, prendre el sol, etc.



Figura 23: Plànol de representació de les diferents trames del projecte Superkilen. Font: *superkilen-topotek-1-big-architects-superflex @ www.archdaily.com*

L'equip de disseny va comentar que l'impuls per incloure estratègies de promoció de la salut en el projecte era crear un espai públic dinàmic per al barri. Un espai que inclou oportunitats per a l'activitat física és una manera de mantenir la comunitat compromesa i no només fer les rutes de bicicleta, anells de boxa, tobogans i bars de micos per promoure la salut física, sinó que també promouen una comunitat sana.

El procés de participació del públic va garantir que l'espai respongués a les moltes cultures representades al barri. En un àmbit conegut per la riquesa de diverses nacionalitats, el parc s'ha convertit en un punt de trobada pacífic on tothom es pot sentir orgullós del seu patrimoni cultural i participar en activitats grupals. Segons l'equip de disseny del projecte: "No importa on sigui, el que creu i quin idioma parleva, sempre és possible jugar al futbol junts".

Imatges de referència del projecte s'observen a les figures 24 i 25.



Figura 24: Imatge de la zona RED PARK del projecte Superkilen. Font: Google Imatges



Figura 25: Imatge de la zona BLACK PARK del projecte Superkilen. Font Google Imatges

6. Retalls de premsa

Els reculls de premsa ens han ajudat a saber els problemes i les opinions públiques del dia a dia.

La premsa és un bon indicador de quins temes preocupen els ciutadans i quines mesures de correcció i millora genera el govern.

Els temes que estan més relacionats amb la Superilla són la mobilitat, l'espai públic i el benestar. Hi ha una gran preocupació per la mobilitat actual de Barcelona, els ciutadans són conscients que gran part de la ciutat està destinada als cotxes i les conseqüències negatives que aporta aquest nivell tan elevat, són conscients que no volen viure a una Barcelona que els cotxes siguin qui determina les seves vides, volen llocs per ser ciutadans, zones tranquil·les i pacífiques, lliure de males olors, sorolls, etc. volen una ciutat amb zones de lleure i d'una qualitat ambiental millor de la que tenen avui en dia.

La valoració general sobre el recull de premsa relacionada directament amb els retalls informatius de la Superilla de Poblenou podem destacar que des d'un inici els diaris ja expressaven la insatisfacció i les queixes dels veïns, com també algun article relacionat amb la poca activitat que hi ha en les Superilles i la imatge desèrtica que donaven els carrers.

Però tot i això amb una visió més tècnica d'experts amb urbanisme i arquitectes conclouen que el model de les superilles és totalment necessari i efectiu per resoldre els problemes de les ciutats del segle XXI, no tan sols Barcelona, sinó que inclús el *NEW YORK TIME* va escriure en referència a les Superilles com un model urbanístic molt innovador de reciclatge urbà per adaptar les ciutats a la nova era.

Per més interès es poden veure tots els reculls de premsa seleccionats l'Annex 1: Retalls de premsa.

BARCELONA

Prova pilot de les superilles al barri del Poblenou

L. Sayavera
BARCELONA

El barri del Poblenou va estrenar ahir la primera superilla del mandat d'Ada Colau. Aquest model d'organització urbana s'ha implantat en una àrea de nou

illes de cases, on el vianant guanya la partida al cotxe. En aquest sector, la circulació rodada queda limitada –no està pas prohibida del tot– amb l'objectiu de restar espai físic als vehicles i guanyar-lo per a usos ciutadans, sense que això

alteri la funcionalitat interna de la ciutat.

Un discurs que, fins ara, havia omplert estudis i anàlisis teòrics i que només s'havia posat en pràctica en un sector de la vila de Gràcia. Amb la implantació al Poblenou arriba la prova de foc. El laboratori d'aquest model d'organització està situat al perímetre format pels carrers de Badajoz, Pallars, Llacuna i Tànger. Els canvis substancials no afecten a aquests quatre carrers perquè es donen a l'interior d'aquesta àrea. ■



Carrers de la superilla del Poblenou, amb la senyalització corresponent ■ ORIOL DURAN

Figura 26: El Punt avui (Ed. Lleida) 06/09/16

La figura 26; retall de premsa Sayavera, L. (06/09/2016), on escriu una notícia l'endemà de la primera implantació de les Superilles a Barcelona amb la prova Pilot al districte de Sant Martí, barri de Poblenou. Podem observar en com donen valor a la zona de 10 km/h, una de les característiques principals del model de Superilla.

UNA SITUACIÓ PERSISTENT



► Contaminació ► Barcelona, vista des d'un dels miradors de la carretera de les Aigües.

de ser el principal focus de contaminació. Tampoc sembla que hi tinguin un pes important les calefaccions, la majoria de tecnologia moderna. Ara el gran culpable és el trànsit i els cotxes privats, responsables del 23% dels sis milions de desplaçaments que s'efectuen al dia a l'àrea de Barcelona. És cert que les condicions meteorològiques, amb pluges modestes i episodis anticiclònics o de pols sahariana, dificulten la consecució dels objectius, però justament per això s'haurien d'extremar les mesures per contenir el trànsit.

Algunes iniciatives

Durant els últims anys s'han posat en marxa iniciatives com l'ampliació de la L-9 del metro, la creació de noves estacions de rodalies a Sabadell i Terrassa, els descomptes per als vehicles més nets en els peatges de la Generalitat i l'extensió dels punts de recàrrega elèctrica, però els avanços es resisteixen. L'«única manera efectiva» seria limitar dràsticament l'accés de vehicles al nucli urbà, com han fet Berlín, Londres, Praga i Roma, afirma la Plataforma per a la Qualitat de l'Aire, una associació amb representants del món científic, ecològic

Suspesos pel trànsit

Figura 27: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16



La figura 27 article de Madridejos. A, (06/09/2016), dona a conèixer la conscienciació del problema de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona. Amb el problema de les emissions del vehicle privat i els efectes sobre la Salut pública. Alternatives com el plantejament del model de les Superilles.

Nou model de mobilitat ▶ La contaminació

Pàgines 2 a 4 <<<

El fum de les cigarretes no tornarà als bars, no caldran cartells. Els gossos no deixaran les seves deposicions als carrers o als parcs on juguen els nens. Als trens actualment ningú escup a terra, van arrencar els cartells fa 30 anys. A les platges les ràdios amb la cançó de l'estiu a tot volum estan prohibides. Altres incomoditats com les vinculades a l'ús abusiu del mòbil a l'espai públic s'estan regulant. Nogensmenys, els cotxes segueixen expulsant els seus gasos als carrers de la ciutat, dificultant el pas del transport públic i dels vianants, i perjudicant greument la salut de tots plegats. ¡Benvingudes totes les propostes, com les superilles, que contribueixin a canviar aquesta situació!

Barcelona és una ciutat massa còmoda per al cotxe. Els carrers s'usen també com a carreteres per travessar la ciutat. Pels carrers de l'Eixample hi passen més cotxes que en moltes

Anàlisi

Maria Rubert

ARQUITECTA, CATEDRÀTICA DE L'ETSAB-UPC



Superilles, microilles i cruïlles súper

S'ha de celebrar i estendre el pla que es posa en marxa al Poblenou. Barcelona és una ciutat massa còmoda per al cotxe

autovies regionals. La cruïlla Aragó/Diagonal/Sicília té 16 carrils, una situació que incomoda els veïns que en respiren els fums i que impressiona els visitants que la creuen a la recerca de la Sagrada Família. Això no passa a cap capital europea.

Tres observacions sobre la superilla pilot.

1.- Cal felicitar una iniciativa experimental i de cost zero, que comporta àmplia participació tècnica i veïnal.

M'agrada imaginar que aquesta idea del 3x3 és un assaig que permetrà estendre condicions d'igualtat cada 9x9, 18x18, a tots els carrers de l'Eixample. O que s'introduirà la idea de microilles on s'estranguli capil·larment el trànsit. Recordem que la idea de fer microbarris de 3 x 3 illes és una proposta del Gatcpac del 1934, quan el cotxe era un vehicle exòtic i la visió de la ciutat, una altra.

2.- El millor de la Barcelona central té a veure amb l'obsessió per l'egalitat d'**Ildefons Cerdà**: una ciutat de carrers iguals, amb clavegueres, amb voreres iguals, amb arbres plantats a la mateixa distància, que ofereix condicions iguals als habitatges, on es preveu transport públic a cada carrer. L'assaig al Poblenou és un primer pas i farà evident els avantatges de cruïlles on s'hi pugui estar. Confiem que serveixi per afinar solucions més universals aplicables a totes les cruïlles.

3.- Pere IV és l'eix diagonal del

Poblenou, com la carretera de Sants. Són dos carrers que eren les vies de sortida de Barcelona al segle XIX. Carrers que avui tenen una secció incòmoda. Pere IV enllaça el port i la Ciutatella amb els paisatges del Besòs, on s'ha engegat la transformació urbanística més brillant de les darreres dècades. Fer d'aquest carrer, que actualment queda incomprendiblement tallat pel parc del Poblenou, una veritable avinguda per on circuli el transport públic ràpid en superfície, amb carril bici i cotxes, és fonamental. Avui és imprescindible enllaçar els dos extrems del tramvia a la Diagonal, perquè altrament el Poblenou quedarà més lluny que Terrassa dels llocs centrals de Barcelona. Els eixos radials per on circulaven els tramvies, com insisteix l'arquitecte **Àlex Giménez**, són bàsics per millorar el confort dels barris. Barcelona no és només una quadrícula. I totes i cada una de les cruïlles aspiren a ser súper! =

Figura 28: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16

La figura 28 article de Rubert, M. (06/09/2016), explica que l'opinió dels tècnics i arquitectes que donen suport el model de les Superilles de Barcelona per resoldre els dèficits que s'han generat en la qualitat de vida i en l'espai pel ciutadà i els avantatges que el model actual aporta el vehicle motoritzat. Com bé es comenta l'article: "Una ciutat massa còmoda per al cotxe".

L'APUNT

Una bona proposta mal plantejada

Ferran Espada

Tot projecte està sotmès a possibilitats d'esmena. Per això en el cas de la Superilla del Poblenou no ha de ser un problema que es facin canvis en el que representa que és una prova pilot d'una acció estratègica de l'actual govern de l'Ajuntament de Barcelona, malgrat la recent posada en marxa. El problema real és que els incidents viaris que s'han produït eren previsibles i es

podien evitar unes irades queixes veïnals que comporten que una bona proposta per a la pacificació del trànsit a la capital catalana sigui rebutjada i agafi mala imatge per un mal plantejament. No s'han estudiat prou la realitat i les necessitats diverses del Poblenou i s'ha posat en marxa la nova articulació viària sense tenir-ho present. Rectificar, però, és de savis.



Figura 29: El Punt avui 13/09/16

La figura 29 article de Espada, F (13/09/2016), fa un comentari respecte a la bona idea del model de la Superilla però mal plantejada. Problemes que era evidents que apareixerien i que tenien solució abans que passés. La reflexió és que d'una bona idea amb una mala prova pilot, genera una visió de poca confiança per les Superilles del futur.

'The New York Times' beneeix la idea de les superilles de Barcelona

FRANCESC PEIRÓN Nova York

Això sí que és un salt del món local al global. El que no van aconseguir els seus antecessors en el càrrec ho ha aconseguit l'alcaldessa Ada Colau i el seu equip a costa de posar en marxa les superilles. Aquesta innovació rep la benedicció del *The New York Times*, el diari més internacional i conegut com *la Bíblia*, que aquest diumenge obre el seu suplement

Metropolis amb el titular a tota pàgina de *La lliçó de Barcelona*. Segons aquest article l'experiment iniciat al Poblenou és una iniciativa que va més enllà de les places pedestres que han brotat a la Gran Poma. Les superilles –el text aclareix que és el nom en català– se les qualifica d'“aproximació radical” que fonamentalment “desafia la noció que els carrers són dels cotxes”.

“Aquesta estratègia ha propul-

sat Barcelona, una ciutat més coneguda pel seu equip de futbol i l'arquitectura de Gaudí, al primer pla dels experiments urbans i ha captat l'interès dels responsables de transport, els planificadors urbans i els experts de moltes altres ciutats paralizades per la congestió”.

Una d'aquestes planificadores urbanes, Claire Weisz, afirma que el desenvolupament barceloní resulta de plena aplicació a

Manhattan per redefinir el paviment com a espai públic. “La major part dels residents al nostre veïnat no té cotxe, però els carrers són principalment utilitzats pels vehicles i tenim, per tant, una enorme necessitat de llocs segurs per caminar i anar en bici”, subratlla aquesta analista.

Després d'assenyalar que la capital catalana està més de moda i és “més tolerant que la seva cosina, Madrid”, el reportatge recorda que Barcelona és al mapa des dels Jocs Olímpics del 1992 i que això la va transformar en un centre “del turisme, la cultura i els negocis”. La seva popularitat, tot i això, també ha portat la congestió als seus carrers i voreres.●

Figura 30: La Vanguardia (Ed. Català) -Viure a Bcn 02/10/16

La figura 30 de l'article de Peirón, F. (02/10/2016), fa referència a l'aprovació internacional del diari més important de New York. Sorpresa internacional quan s'adonen del nou pla urbanístic en contra la massificació dels cotxes, moltes ciutats interessades en el nou model, ja que ells tenen les mateixes problemàtiques. Remarquem que a *Manhattan* tenen el mateix problema que Barcelona, la gran majoria de veïns no utilitzen o no tenen cotxe, però bé que el seu barri la gran part de l'espai està dedicada al cotxe.



7. Objectius

L'objectiu general del treball és:

- **Entendre que és el model de les Superilles.** Esbrinar quins problemes té la ciutat de Barcelona avui en dia, quins models paisatgístics han existit fent referència a la història de Barcelona i un resum dels manuals per saber cap a on dirigim el futur de la nostra ciutat. L'objectiu vol explicar que és el model de les Superilles, en què consisteixen, que són, quines utilitats aporta a la ciutat, etc.

Els objectius més específics del treball són els següents:

- **Esbrinar l'opinió pública i el nivell de satisfacció dels usuaris.** Per resoldre aquest objectiu s'ha elaborat una enquesta pels usuaris més freqüents de les Superilles, centrar-nos sobretot a la Superilla de Poblenou. La més consolidada de Barcelona
- **Procés del projecte i la relació entre usuari i tècnics.** En aquest objectiu el que s'ha volgut valorar és el procediment dels projectes de les Superilles. Donar veu als tècnics de l'Ajuntament de Barcelona mitjançant unes enquestes per esbrinar quin és el seu grau de satisfacció dels projectes i quins inconvenients més freqüents troben en les redaccions d'ells. El que es vol arribar a saber amb el conjunt de les dues enquestes és la relació que hi ha entre els tècnics i els usuaris. Si les queixes o les suggereixes dels usuaris, veïns, etc. Arriben als tècnics. En definitiva el *feed-back* que existeix entre els usuaris i tècnics de les Superilles.
- **La relació de mobilitat de la Superilla amb els veïns.** Entendre quina valoració tenen els usuaris de la Superilla amb la mobilitat del seu vehicle privat, el transport públic i altres mètodes de circulació un cop implantada la Superilla.
- **La qualitat de l'espai públic alliberat.** Esbrinar quina valoració tenen els veïns amb el nou espai al barri. Quina opinió tenen respecte de aquest nou espai abans ocupat per la mobilitat dels vehicles.
- **La comunicació:** Quin tipus de comunicació varen tenir l'Ajuntament de Barcelona amb els veïns de la Superilla per entendre el rebuig inicial de la Superilla de Poblenou.

8. Metodologia de treball

Per tal de conèixer l'opinió dels ciutadans respecte a aquest nou model i quines conseqüències té, siguin positives o negatives, s'ha elaborat una enquesta per valorar quina és la satisfacció de les Superilles fins al moment. S'ha analitzat els resultats en format de gràfic i una post valoració dels resultats sobre la Superilla de Poblenou, la que a posteriori ha generat més debat sobre la seva implantació.

També donem veu a un sector de les Superilles que està allà i poc s'hi parla, que són els tècnics. Totes aquelles persones que treballen en el model de les Superilla dins els despatxos. Les persones encarregades de donar vida i continuïtat els projectes des de dins, els que controlen, gestionen, mediten, seleccionen, elaboren i posen en marxa tots aquells projectes que a poc a poc van formant el model de la Superilla. Són els cuiners del model!

Al final de les enquestes hi ha l'apartat de comentaris, una secció per donar llibertat als participants de les enquestes a dir amb les seves pròpies paraules la seva valoració, ja que les enquestes són de respostes curtes, donar la possibilitat de comentar amb les seves paraules quin grau de satisfacció tenen del model de les Superilles. Aquests comentaris ajudaran a senyalar temes que s'han de valorar i analitzar, pot ser amb més èmfasi que altres.

Amb els comentaris i l'ajuda d'un mapa, s'elaborarà un plànol de la Superilla de Poblenou amb les zones més positives i les més crítiques del model. Amb aquest mapa es vol senyalar visualment quin són els punts més dèbils i més forts de la Superilla. Una ajuda visual per l'anàlisi i valoració del model.

8.1 Les enquestes

L'objectiu d'aquestes enquestes és saber com és sent el ciutadà amb la implantació de les Superilles. Els destinataris són tots aquells usuaris que interactuen en elles: veïns, botiguers, empresaris, transportistes, bicicletes, etc. per saber quin és el seu dia a dia dins la Superilla, com els hi afecta en el transport, quina qualitat de vida al carrer tenen ara, realment amb les Superilles han millorat el seu dia a dia o els hi és més complicat? Saber si els veïns ja s'han acostumat els



canvis que provoca un model així, etc. Un conjunt de preguntes per saber si realment els plans de l'Ajuntament de Barcelona solucionen els problemes existents o no. I si el ciutadà està ben informat de que és el projecte dels models de Superilles i les millores que aporta a la ciutat o tan sols es queda amb el canvi de carrer de davant de casa.

Un altre objectiu de les enquestes i aquestes destinades a un altre grup totalment diferents els usuaris, és la dels tècnics. Totes aquelles persones que treballen per la institució pública de Barcelona i que diàriament, directe o indirectament, treballen en els projectes de Barcelona relacionats amb les Superilles. Aquesta visió pot semblar molt interessant i enriquidora, ja que es dona a conèixer com es treballa aquest model des de dins. Una sèrie de preguntes que volen esbrinar temes de gestió dels projectes de les Superilles, les seves limitacions, problemes més freqüents, criteris d'organització entre entitats-departaments-districte-barris, etc.

8.2 Les enquestes pels usuaris

On s'han fet enquestes? I per què?

Les enquestes s'han fet a la Superilla de Poblenou. Tot i ser un projecte tàctic i no definitiu, és la Superilla més mediàtica de Barcelona, és la Superilla pilot que donarà peu a les següents infraestructures, on es podran solucionar tots aquells problemes que surten a les primeres vegades. La de Sant Antoni, els voltants del carrer del Mercat, ha sigut descartat perquè és un projecte d'oportunitat, en millorar als carrers dels entorns pel Mercat de Sant Antoni que era l'autèntica obra de millora. Per això no és significatiu els resultats d'aquesta Superilla perquè s'han fet molt pocs carrers respecte al gran projecte de Superilla de la Dreta de l'Eixample.

La franja horària per omplir enquestes al carrer ha sigut diferent. No totes les enquestes estan fetes el mateix dia ni a un sol horari, d'aquesta manera no obtindries resultats significatius, ja que sempre estaries tractant a un mateix col·lectiu. Per això s'han fet diversos dies de enquestes i en diferents hores, cap de setmana pel matí, entre setmana a la tarda, caps de setmana a l'hora del vermut, etc.

Quin tipus d'enquesta és?

És una enquesta que té dos formats de resposta diferents, l'electrònic que es realitza amb el *google formularios*, programa on dissenyes la teva enquesta amb les preguntes que vols i quin tipus de resposta et convé. Les analitza el moment en què les contestes amb gràfics, figures i percentatge. És una eina molt útil perquè et permet arribar a una gran població per fer les enquestes amb un sol clic, són més arriscades, perquè no saps l'origen dels usuaris que les contesta ni saps si formen part d'algun col·lectiu en concret, però amb tots i els seus inconvenients és una eina molt pràctica i útil.

L'altre format és el de tota la vida, utilitzar paper, bolígraf i al carrer, anar a les persones de tu a tu i de cara a fer les enquestes, potser no tens el resultat analitzat al moment, però si fas una bona enquesta i un diàleg adequat aquella enquesta aporta molt més que percentatges, et quedes amb les sensacions de l'usuari que té respecte a les respostes, pots mantenir un conversa que t'aportarà tot de detalls personals que no sabries si no fos en una conversació.

Finalment tot i l'experiència personal de les enquestes en papers, són digitalitzades en el model de google per tenir la valoració global de les respostes.

Com i per què aquestes preguntes?

L'estructura d'aquesta enquesta és senzilla, fàcil i ràpida de contestar. Aquest eren els principals requisits que em vaig marcar a l'hora de decidir el model de l'enquesta. Volia que les persones no destinessin més de 2 minuts en contestar, no volia donar l'oportunitat de què s'avorrissin fent l'enquesta i la deixessin a mitges. L'objectiu era aconseguir el major numero possible generant una molèstia mínima a l'usuari que la contestes. Per això hi ha 10 preguntes molt curtes amb respostes molt marcades i acotades.

Les preguntes estan organitzades en tres blocs diferents, tres temes que són comuns en tot el treball i per això són els temes de les enquestes. Estem parlant de mobilitat, habitabilitat i satisfacció.



Les preguntes de l'enquesta són les següents:

Bloc 1: Satisfacció

1. *Quin és el teu grau de satisfacció amb la implantació de la Superilla?*

Alt Moderat Baix

10. *Quina valoració faries d'aquest projecte fins al moment? (Sent 10 "molt útil" i 0 "gens útil")
Marcar amb un cercle.*

La pregunta 1 i la 10 són de valoració del model de la Superilla, si els usuaris estan satisfets o no d'ençà que el seu barri té una Superilla, que seria un dels blocs. Amb aquestes preguntes podem saber com els fa sentir la Superilla, es pot saber si realment estan d'acord amb aquest projecte per molts inconvenients que trobin.

Bloc 2: Mobilitat

2. *Has tingut problemes de mobilitat amb el vehicle privat després de la Superilla?*

Sovint Alguna vegada Mai

3. *Com a sigut el canvi de mobilitat amb la Superilla i el seu vehicle privat?*

Millor Sense canvis Pitjor

4. *S'ha trobat amb una compensació amb el transport públic ?*

Si Poc No

De la 2 a la 4, són el bloc de mobilitat, aquelles preguntes relacionades amb el vehicle privat dels usuaris i les seves compensacions amb el transport públic, si existeixen, un bloc per saber i gestionar si realment el sistema en bucle de les Superilles funciona o no, o si realment un usuari d'ençà que la Superilla sota casa seva té més o menys dificultat amb el moviment del vehicle privat, més enllà de la velocitat o l'espai que ocupa. Amb aquestes preguntes es qüestiona si cal millorar la circulació de les intrevies de les Superilles.

Bloc 3: Espai públic

5. *Ha augmentat el seu ús de la via pública?*

Si Poc No

6. *Li resulta mes fàcil utilitzar el carrer com una zona d'activitats?*

Si, i mes a prop de casa Si, millor que abans No

7. *Ha millorat l'estada del carrer proper al seu habitatge?*

Molt *Una mica* *Gens*

8. *Ha vist algun canvi del comerç del barri ?*

 Si, cap a millor *Com abans* *Si, cap a pitjor*

Les preguntes que van de la 5 a la 8 són el bloc de l'habitabilitat, és a dir si ha millorat la seva estança al carrer. Amb aquestes preguntes es vol saber si un dels principals objectius de les Superilles que és omplir i millorar la vida els carrers dels ciutadans s'està complint o no. Realment sabem que els usuaris han millorat la seva estança al carrer amb la implantació de la Superilla? Són suficients les estratègies tàctiques avui existents a la Superilla per a millorar l'estància, omplir els carrers de nens i nenes, d'utilitzar l'espai per poder anar amb bicicletes sense la por de ser atropellat, etc.

9. *Va trobar a faltar informació sobre la implantació de la Superilla del seu barri?*

 Molta *Estava ben informat* *No*

I finalment la 9 en referència a si els veïns estaven ben informats sobre el nou projecte d'urbanització del seu barri i quins canvis i adaptacions suposaven.

Per que necessites la informació de les enquestes?

La informació de les enquestes, tenen l'objectiu de donar veu el ciutadà. Donar a conèixer de forma anònima la seva opinió respecte el tema de les Superilles. L'usuari té dret de manifestar quins són els seus sentiments, pensaments, emocions, criteris, etc. Respecte dels models que s'implanten a la ciutat, és per això que la iniciativa de les enquestes és donar veu l'usuari del treball estudiat. Després de l'anàlisi de la informació, quines necessitats té Barcelona, quins Plans estan en marxa els despatxos per fer una Barcelona diferent, més sostenible, ecològica, diversa i amb una millora de la qualitat de vida, etc. és veure si el ciutadà a peu, el que viu en aquesta ciutat s'han adonat dels canvis que venen i poder-ho valorar.

Que esperes treure de les enquestes?

De les enquestes espero treure una informació que no surten en els plec ni en els manuals. Vull aportar l'opinió de l'usuari com un punt important de l'estudi. No ha de ser una informació que enfonsi els grans projectes, però si una informació que entre tots ajudin a solucionar els problemes que surtin pel camí.



Per què serien útils els resultats de les enquestes?

La valoració d'aquests resultats, són les proves necessàries per identificar i qualificar els problemes o les virtuts del projecte. Et permet identificar quin són els problemes reals, qualificar-los en graus de prioritat i buscar solucions, alternatives o trobar una solució de referència per altres problemes semblants.

8.3 Les enquestes pels tècnics

On s'han fet enquestes? I per què?

Les enquestes dels tècnics es volen fer majoritàriament per via e-mail, per facilitar i dinamitzar l'enquesta. Així decideixen els mateixos tècnics quan respondre l'enquesta.

Aprofitant els contactes que s'han aconseguit amb les hores de pràctiques al Departament de Projectes i Obres de Parcs i Jardins de l'Ajuntament de Barcelona, es preveu realitzar un enviament a tots aquells tècnics que han anat treballant en els diferents projectes de la Superilla.

Quin tipus d'enquesta és?

Es busca un tipus d'enquesta molt semblant al de l'usuari. Una enquesta dinàmica, amb preguntes curtes, senzilles i clares. Una enquesta no generalitzada, sinó centrada en els temes que es volen parlar, tractar i valorar.

L'enquesta consisteix en 9 preguntes, la gran majoria de multiresposta. Les respostes són més extenses que l'enquesta anterior, ja que necessiten un nivell de precisió superior a la dels usuaris.

I finalment a la part final de l'enquesta es troba un apartat d'observacions que permet el participant de l'enquesta afegir els seus comentaris i valoració personal més enllà de les respostes marcades en les preguntes anteriors.

Quantes enquestes i per què?

No es disposava d'un número tan elevat de població com l'enquesta anterior. Per això la idea és fer una selecció dels tècnics que treballen o han treballat en les Superilles. Treballadors de Parcs i Jardins de Barcelona dels diferents departaments que el confeccionen. Una enquesta per contactes propers o coneguts que volguessin participar en el treball. El número aproximat amb el qual es volia treballar era un mínim de 50 treballadors, però no és una dada que la recolzi una funció estadística perquè els resultats siguin significatius. Ja que no es pot saber amb exactitud totes les persones que han participat en els projectes de les Superilles. Ara bé sé que es vol buscar ser contestada per les persones que realment treballen o han treballat més diàriament.

Com i per què aquestes preguntes?

Els temes principals de l'enquesta dels tècnics són tres, els tres blocs on s'han diferenciat les preguntes de l'enquesta. Els temes són la decisió del lloc de la implantació de la Superilla i quina institució ho decideix; el segon són les dificultats i la complexitat que tenen els projectes de Superilles i el tercer que està enfocat a la comunicació i l'opinió pública.

Bloc 1: Les decisions

El primer bloc que apareix a l'enquesta és el d'on i qui pren la decisió dels nous projectes. Bloc format per la pregunta 1 i 2.

1. *Com es seleccionen els àmbits d'implantació de la Superilla?*

Districte Ajuntament Mandat polític Espai Verd/habitant Altres

2. *Fins a quin nivell està relacionada la demanda del barri amb la implantació de la Superilla?*

- Alt, ja que la implantació de la Superilla és un dels projectes mes participatius de Barcelona.*
- Moderat. El barri i el ciutadà tenen una demanda, però som el tècnics els que decidim.*
- Baix. Són projectes totalment vinculats a la demanda de l'Ajuntament.*

El primer bloc ja mostra una mica quin nivell de preguntes els hi arriba els tècnics. Preguntes concretes amb què realment es vol veure qui gestiona i qui decideix els projectes de les Superilles. Si és un projecte de millora ciutadana que realment soluciona problemes existents al carrer, on els tècnics saben quines mancances hi ha, o són projectes per adornar carrers de les diferents institucions públiques.



Bolc 2: La complexitat

El segon bloc, on el tema és la complexitat i les dificultats que es troben els tècnics en els processos de l'avantprojecte. Ja sigui disseny, reunions, plecs i manuals, execució del projecte, etc. Que són les preguntes 3,4,5 i 8. Pràcticament la meitat de l'enquesta està enfocada en aquest tema, perquè són aquest els problemes que els tècnics milloren dins les oficines.

3. *Amb quin nivell de complexitat us trobeu amb els avantprojectes?*

Alt Moderat Baix

Quins?.....

4. *Quins temes s'han de tractar mes amb els avantprojectes?*

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> <i>Mobilitat</i> | <input type="checkbox"/> <i>Pressupost</i> |
| <input type="checkbox"/> <i>Espai Públic</i> | <input type="checkbox"/> <i>Polític</i> |
| <input type="checkbox"/> <i>Cicle de l'aigua</i> | <input type="checkbox"/> <i>Plecs tècnics</i> |
| <input type="checkbox"/> <i>Il·luminació de l'espai</i> | <input type="checkbox"/> <i>Acords amb districte</i> |
| <input type="checkbox"/> <i>Comerç</i> | <input type="checkbox"/> <i>Altres</i> |

5. *Dels temes anteriors; quins tres problemes són els que apareixen mes freqüentment:*

.....
.....

8. *Segons amb el teu criteri, creus que la gestió de les Superilles és mes estricte que els altres projectes de Barcelona?*

- Si, hi ha una forta pressió perquè els projectes tinguin futur.*
 Depèn de quin àmbit és treballi, te mes implicació que altres.
 No, tan sols forma part d'una de les moltes millores de la ciutat.

Amb aquestes preguntes es vol identificar quina és la dificultat més recurrent que es troben els avantprojectes, si són els mateixos temes que es repeteixen o no. I si es troba un problema dominant respecte la resta buscar quina seria la solució seria la millor.

Bloc 3: La comunicació

El tercer bloc orientat en les opinions públiques i comunicació, es vol parlar quin paper té la veu del ciutadà en els diferents projectes. Quin nivell d'importància els hi donen a les múltiples suggereixes, queixes o incidències que reben diàriament l'ajuntament de Barcelona.

6. *Quin nivell d'influència tenen l'opinió pública (premsa, associació de veïns, IRIS,...) respecte les decisions tècniques d'un projecte?*
- Alt, és poden arribar a fer modificacions i canvis en el projecte.*
 - S'ha accepten suggeriments per projectes futurs.*
 - Baix, però sempre amb una consulta prèvia al inici del projecte.*
7. *Trobes que hi ha una bona comunicació a l'hora de l'execució d'un projecte (començat per l'avantprojecte fins a l'acte de recepció) entre els diferents departaments que el formen?*
- Si, sempre i quan hi haguí un bon comunicador, anem tots a una.*
 - A mitges tintes; Hi ha moltes personals involucrades en el projecte.*
 - No, costa que anem tots a una.*

Les preguntes 6 i 7 són les encarregades de parlar del tema. On la 6 es caracteritzà més amb l'opinió pública i la 7 està orientada amb el criteri de comunicació dels projectes en el veïnat.

I finalment tenim la pregunta 9 que és el grau de satisfacció que tenen els tècnics amb els diferents projectes de les Superilles que passen per les seves mans. Una valoració numèrica per saber quin nivell d'utilitat els hi donen. On també s'ha afegit l'apartat d'observacions que ajuda a augmentar els arguments dels tècnics amb les seves pròpies paraules els temes que en l'enquesta no han pogut parlar.

9. *Quina valoració faries d'aquest projectes fins al moment? (Sent 10 "molt útil" i 0 "gens útil") Marcar amb un cercle.*

Observacions:.....

Per què necessites la informació de les enquestes o per què serien útils els resultats de les enquestes?

La informació d'aquesta enquesta és molt valuosa i molt enriquidora. És l'opinió d'aquelles persones que potser no els hi demanen prou participació pròpia i estan molt lligades per la normativa o les mesures existents o marcades pel seu lloc de feina.



Una informació que no està l'abast de tots els treballs o no tan fàcil de fer-la arribar. L'oportunitat de estar treballant en el departament fa que l'arribada de la informació sigui molt més ràpida i propera. A més a més la informació proporcionada per les persones que dediquen diàriament els projectes de les Superilles i donar-les veu, valorar i analitzar les seves respostes poden aportar una millora substantiva els problemes recurrents dels projectes. Podent així trobar solucions o treballar millores en conjunt dels departaments per fer anar endavant tots els nous projectes futurs pel model de la Superilla.

Que esperes treure de les enquestes?

S'espera treure unes respostes clares sobre els processos dels avantprojectes de totes les Superilles. Es vol saber quin nivell de cooperació hi ha dels tècnics i els ciutadans. Si realment hi ha un treball conjunt entre ells o caminen en diferents direccions. No es qüestiona si els tècnics i els ciutadans passen temps junts per parlar sobre les millores, sinó que en les reunions entre tècnics i projectistes, redactors, etc.

Es vol treure la sinceritat i l'autèntica opinió dels tècnics dels projectes de les Superilles i si ells que hi treballen creuen en què és un model de ciutat òptim, bo, adequat i amb futur per la ciutat on treballen, o simplement és una proposta política de mandats que volen fer això... política.

A més és vol comparar l'enquesta dels tècnics amb l'enquesta dels usuaris. Veure i analitzar la relació dels resultats de les dues i esbrinar quina coherència hi ha entre elles. Si els problemes d'un son els temes de treball dels altres, o si els suggeriments dels tècnics en els projectes acaben donant resultat els ulls dels usuaris, etc.

9. Resultat de les enquestes i discussió

En total s'han realitzat 117 enquestes als usuaris de la Superilla de Poblenou. De les quals 42 s'han fet al carrer, un 36%, i les altres 75 enquestes, és a dir un 64%, s'han fet per internet. Han sigut unes enquestes molt enriquidores i han complert els seus objectius d'inici. Ser una enquesta curta i senzilla perquè els participants no destinessin molt de temps en respondre i que indiquin quin és el grau de satisfacció. L'època de l'any en què s'han realitzat les enquestes han sigut Juliol i Agost, una època un pèl complicada pel període de vacances.

El model de les preguntes curtes juntament amb els comentaris han realitzat la seva funció, ja que les preguntes han pogut valorar els temes que més preocupaven i els comentaris han aportat tota aquella informació extra que els ciutadans volien expressar.

El fet és que les enquestes online com va passant d'un dispositiu electrònic a altre fàcilment, va proporcionar que arribes al col·lectiu *Afectats per la Superilla de Poblenou*, fet que va fer que les valoracions negatives es desapareixin de forma important. Per contrastar aquest efecte es van fer més enquestes presencials en diferents àmbits i en diferents franges horàries per donar una millor viabilitat als resultats.

A més, amb la informació obtinguda amb els comentaris i les converses personals de les enquestes amb paper, fetes en persona, s'ha pogut elaborar el mapa de localització dels millors i pitjors punts del model de la Superilla de Poblenou. Són els punts en què s'han de seguir treballant per millorar-les i quins punts són de referència per futurs projectes.

Malauradament per l'època de l'any en què s'han realitzat les enquestes, l'estiu, època de vacances, no s'ha pogut realitzar l'enquesta dels tècnics. No s'ha obtingut un número de respostes suficient per donar credibilitat els resultats de les enquestes. El percentatge era tan baix que no eren representatives. Una llàstima no poder donar el punt de vista dels tècnics en el treball, perquè l'hauria enriquit amb un punt de vista poc comú i molt important, ja que són les persones que gestionen diàriament els diferents projectes que conformen la Superilla.



Resultats de l'enquesta dels usuaris

Pel **bloc 1**, La **satisfacció del model de les Superilles**, trobem les respostes de la pregunta 1 i 10.

1. Quin és el teu grau de satisfacció amb la implantació de la Superilla?

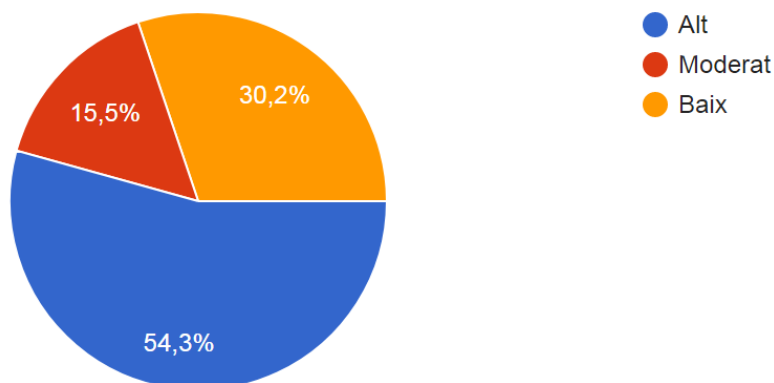


Figura 31: Gràfic circular de la pregunta1 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia

Podem observar en la figura 31 que el nivell de satisfacció de les Superilles és Alt amb un 54.3%. Mes de la meitat dels enquestats tenen una satisfacció Alta, però si els hi sumem el percentatge del Moderat-Alt observem que la suma arriba pràcticament el 70% dels participants, demostrant així que és un model que satisfà els usuaris.

Els usuaris i ciutadans de Barcelona, creuen amb un nou model de ciutat més lliure, amb més zones d'estança i zones dedicades a les persones. Per això la satisfacció de l'alliberament de l'espai a la ciutat és important.

Els ciutadans són conscients del deteriorament de la qualitat de vida de la ciutat. És possible que no sàpiguen números, quantitats o metodologies científiques que expliquin aquest procés, però si saben que en els últims anys troben menys llocs d'estància sense cotxes, llocs on poder estar tranquils amb els nens o poder deixar-los anar a l'escola sense preocupacions. Zones on no

s'ofeguin si volen practicar esport l'aire lliure i sobretot realitzar activitats als carrers de la ciutat i no només els parcs. Hi ha una valoració positiva del model.

Tanmateix no totes les valoracions de la Superilla són bones, hi ha un percentatge d'usuaris que estan molt en contra d'ella(30,2%). Comentaris sobre les incidències sobretot de la diferència que hi ha entre l'interior de la Superilla i les vies bàsiques que les envolten. Troben que s'han deteriorat les condicions en carrers que abans eren més pacificats. Sorolls, contaminacions, congestions són exemples dels problemes que els hi apareixen en llocs que abans no tenien. Valoren el model però no valoren que estigui ubicat en un bon lloc, remarquen la diferència que s'ha pacificat zones on hi ha indústria i oficines i s'ha massificat les zones d'habitatges.

10. Quina valoració faries d'aquest projecte fins al moment? (Sent 10 "molt útil" i 0 "gens útil") Marcar amb un cercle.

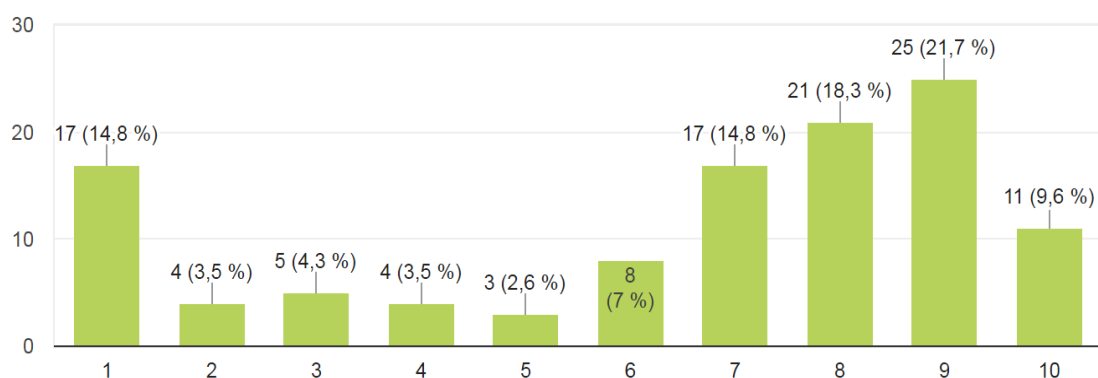


Figura 32: Gràfic de barra en la pregunta 10 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia.

Amb la gràfica de columnes de la figura 32, podríem dir mitjançant l'observació dels resultats que el nivell de satisfacció i utilitat de la Superilla de Poblenou és Notable-Excel·lent amb un 64,4%. Podem observar que la distribució dels percentatges més elevats estant a partir del 7, valorant així amb una qualificació molt bona el model de les Superilles, centrant majoritàriament els resultats entre els valors del 7 al 9.

Resultats molt positius respecte a la llau de crítiques que ha tingut aquest projecte de Superilla, és per això i com bé comentat abans que la valoració de l'1 que seria un clar suspens té un número de 17 bots, sent el 14,8% del total. Valorant així que les opinions són molt diverses i no tots tenen el mateix grau de satisfacció.

La mitjana de la nota que els usuaris l'hi donen a la Superilla de Poblenou és d'un 6,44. Un bé. Amb un 74% dels vots per sobre de l'Aprovat (5). Realment amb aquesta qualificació podem afirmar que existeix un grau de satisfacció amb l'usuari i la Superilla, com també n'indica que encara hi ha feina per fer en millorar la qualitat de la Superilla i així augmentar la nota.



Figura 33: Usuaris de la Superilla desfruint de les diferents zones. Carrer Sancho de Avila. Font:

Pròpia

Entrant en **el bloc dos**, sobre el tema de **mobilitat** tenim les respostes a les preguntes 2 a la 4.

2. *Has tingut problemes de mobilitat amb el vehicle privat després de la Superilla?*

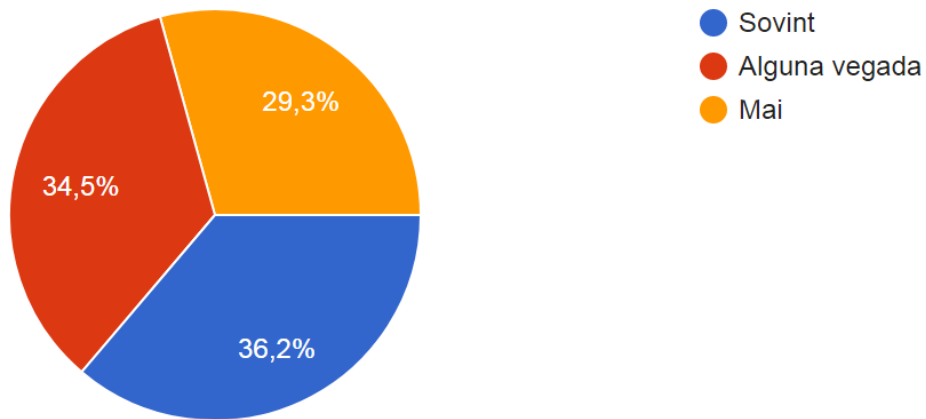


Figura 34: Gràfic circular de la pregunta 2 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia

En el gràfic de la Figura 34 que es qüestiona els problemes de la mobilitat del vehicle privat, trobem que no hi ha una diferenciació significativa entre els tres resultats, on *Sovint* amb un 36,2%, *Alguna vegada* amb un 36,2% i *Mai* amb un 29,3% no tenen un 10% de diferència significativa entre ells. Valorem el *Sovint* i *Alguna vegada* junts, relacionant que les dues respostes mostren problemes en la mobilitat de la Superilla sí que observem un percentatge elevat del 70,7%, és a dir, sí que hi ha problemes de mobilitat amb el vehicle privat dins la Superilla.

3. Com a sigut el canvi de mobilitat amb la Superilla i el seu vehicle privat?

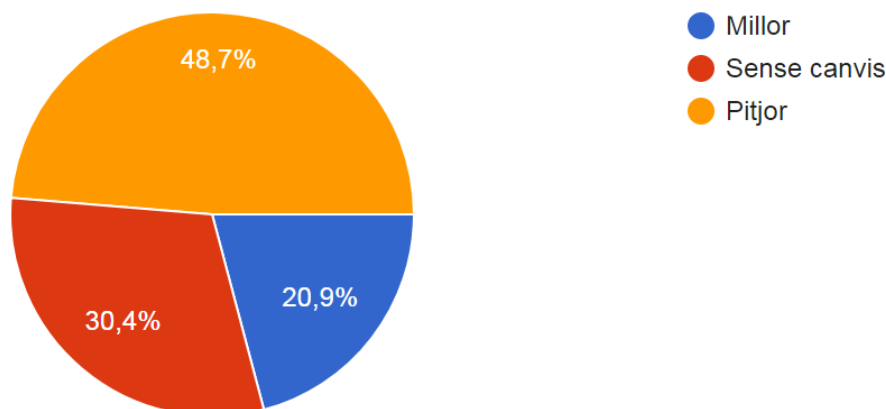


Figura 35: Gràfic circular de la pregunta 3 de l'enquesta dels usuaris. Font: *Google formularios* i pròpia

En el gràfic de la figura 35 qüestionant com a sigut el canvi de la mobilitat del vehicle privat, trobem una resposta predominant que ha sigut cap a *Pitjor* amb un 48,7%. En aquest cas no podem sumar les respostes, ja que no es poden relacionar tan fàcilment com la pregunta anterior, el que si podem dir que entre la resposta *Sense canvis* amb un 30%, que seria la neutra, i la de *Millor* amb un 20%, que seria la positiva, tenim just una diferència del 10%, fet que en farà plantejar-nos si el model de mobilitat actual és l'adequat o no.

Pràcticament dues terceres parts dels usuaris enquestats han tingut problemes de mobilitat amb el vehicle privat i quasi un 50% ha sigut cap a pitjor. Els problemes detectats han sigut des del canvi d'hàbits als usuaris que viuen dins les superilles, com l'augment de tràfic a les vies bàsiques que envolten la Superilla. L'augment de vehicles en carrers que abans eren menys transitats ha derivat a problemes d'ús personal del vehicle a l'hora de buscar aparcament, de circulació a les hores puntes i moments de congestió que abans no tenien. En ser una zona molt empresarial i de pocs habitatges, molts dels inconvenients que troben en la mobilitat del vehicle privat és amb l'aparcament de forma espontània, per exemple els pares que van a l'escola a buscar els nens, o

les acadèmies d'angles i l'espera de la sortida dels nens generen punts de debat per que fa l'espai disponible.

Amb els comentaris que es veuen, és que molts es queixen no de la seva circulació, sinó de l'augment de la circulació en les vies bàsiques, com bé s'observa a la figura 36 on hi ha un recull dels comentaris dels participants de les enquestes, que abans no tenien un número de cotxes tan elevat com el que tenen ara, com s'observa a la imatge de la figura 37. La redistribució de la mobilitat dels vehicles a perjudicat la zona de habitatge de molts dels ciutadans.

Crec que es bon a idea però no està a bon lloc. Es tranquilitza una zona pero els carrers perimetrals pateixen soroll, trafic, moviment al doble nivell que abans de la implantació. S'hauria d'haber preguntat més als veïns. Tot lo bonic que sembla de dia amb nens jugant i gent passejant per la nit es converteix en joves fent botellón i fent xibarrí... a mi sincerament no em compensa.

Suposo que la gent que viu a les zones pacificades de trànsit està molt satisfeta, jo també ho estaria. Jo com a veïna de la zona el meu carrer és just al límit de la superilla i està totalment colapsat de trànsit, contaminació i embussos amb el soroll i la molèstia que això comporta, molt pitjor que abans de la implantació de la superilla. Tots tenim dret a viure a una zona lliure de fums i trànsit, pero si per beneficiar a uns veïns perjudiques a d'altres no ho trobo just.

La superilla del poblenou és un bon projecte però no està ben situada. Han augmentat circulació a carrers que ja estaven circulats per tant ara la contaminació està concentrada i augmentada en aquests carrers i han aïllat una zona que era industrial i d'oficines i que per les nits fa por passar per allà.

Figura 36: Comentaris del participants de les enquestes parlant de l'augment de circulació a les vies bàsiques d'ela Superilla. Font: *Google formularios* i pròpia.

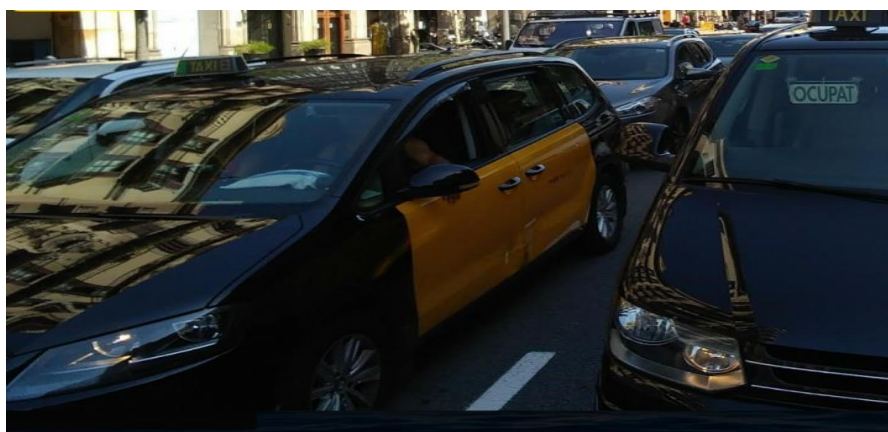


Figura 37: Imatge de l'acumulació al carrer Llacuna una tarda de dia laborable. Font: Pròpia

4. S'ha trobat amb una compensació amb el transport públic ?

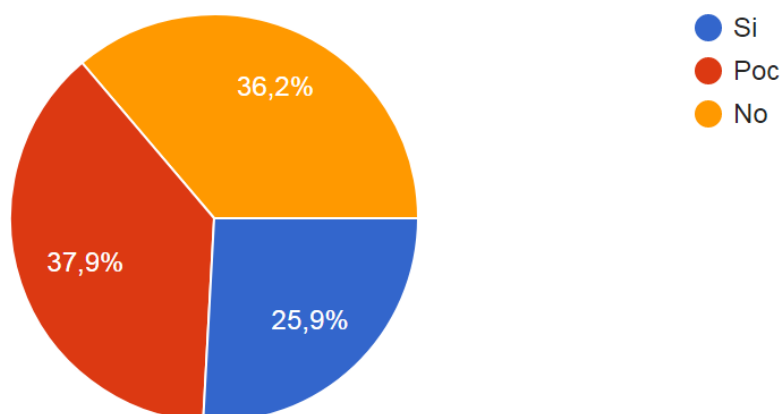


Figura 38: Gràfic circular de la pregunta 4 de l'enquesta dels usuaris. Font: Google formularios i pròpia

Una quarta part dels enquestats, és a dir un 26%, s'han trobat amb una compensació del transport públic, i un percentatge d'ell (valors personals de les entrevistes cara a cara), consideren el *Bicing* com a transport públic, ja que sí que han augmentat les parades.

Si valorem els resultats negatius de la gràfica de la figura 38, és evident que la suma del *No* amb un 36,2% i *Poc* amb un 37,9%, dóna un 74% aproximadament, troben una clara descompensació del transport públic en la zona i una manca del servei dins la Superilla.

A l'evitar la circulació de la majoria de cotxes per l'interior de les Superilles, es varen modificar algunes parades d'autobús públic. S'ha de dir que els canvis d'hàbit mai són acceptables al principi, que et canviïn parades de lloc, com a sigut aquest cas, sempre genera debat i crítiques. Les parades que ara ja no són dins les Superilles com es veu a la figura 39, ha generat el debat del transport públic i quins mecanismes són necessaris per a l'adaptació per tothom.



Figura 39: Canvis de línies i parades d'autobús arran de la posada en marxa de la Superilles de Poblenou. Font: TMB notícies (02/09/2016)

Amb els següents resultats entrem a valorar el **bloc tres** que tracte sobre **la satisfacció de l'espai públic alliberat i l'estància el carrer.**

5. *Ha millorat l'estada del carrer proper al seu habitatge?*

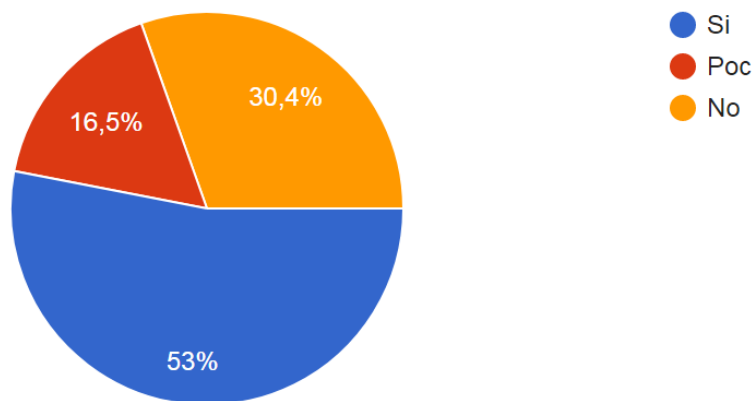


Figura 40: Gràfic circular de la pregunta 5 de l'enquesta dels usuaris. Font: Google formularios i pròpia

Si observem la gràfica de la figura 40, que ens parla sobre la millora de l'estància el carrer, veiem uns resultats clarament positius. El 53% dels participants diuen que *Si*. I si sumem el 16,5% que troben que ha millorat encara que *Poc*, però que ha millorat, fan una suma pràcticament del 70%, resultat molt favorable pel que és el model de les Superilles. Si el model precisament el que vol és generar espai públic per a el ciutadà i a més el valoren com a una millora respecte a el model actual, és un doble punt a favor de les Superilles.

No obstant no podem deixar de banda el 30,4% dels enquestats que han respost que *NO*, és un conjunt de gent amb una valoració negativa i que de forma més o menys constant trobem en totes les respostes. És per això que s'ha de seguir treballant amb els punts més dèbils del model, sigui en mobilitat, satisfacció o comunicació. Qualsevol punt és millorable per poder reduir aquest percentatge tan elevat.

6. *Li resulta mes fàcil utilitzar el carrer com una zona d'activitats?*

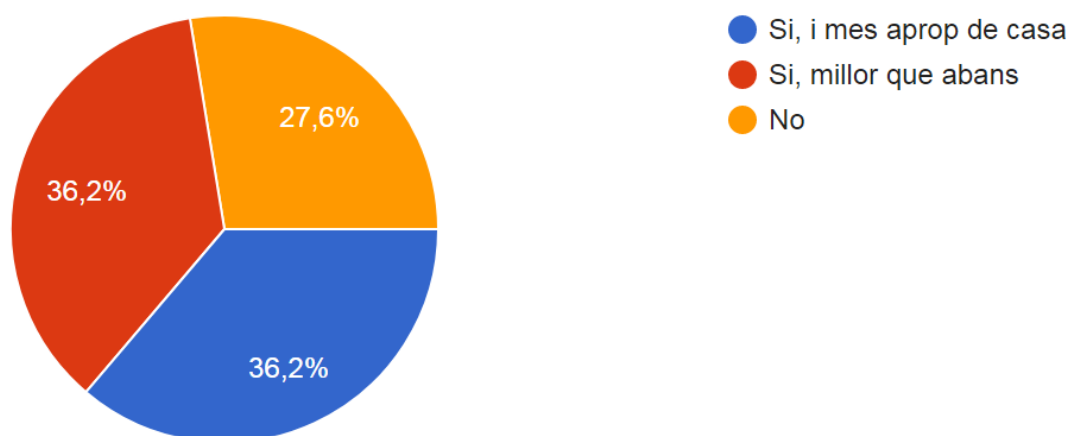


Figura 41: Gràfic circular de la pregunta 6 de l'enquesta dels usuaris. Font: Google formularios i pròpia

Els resultats de la gràfica expressada a la figura 44 a simple vista no hi ha molta diferenciació entre els resultats, ja que pràcticament tots ronden el 30%, però si tenim en compte que dues de les tres respostes són positives (*Si, i mes a prop de casa* i *Si, millor que abans*), la suma de les dues

fan un 72,4%,. Aquest valor permet afirmar que als usuaris els hi resulta més fàcil utilitzar el carrer com a una zona d'activitats. És a dir, i seguint amb l'argument de la pregunta anterior, els projectes per l'alliberament i la millora de l'espai públic està funcionant. Els participants i els usuaris de les Superilles valoren molt positivament la feina que s'hi està fent el carrer.

7. *Ha augmentat el seu ús de la via pública?*

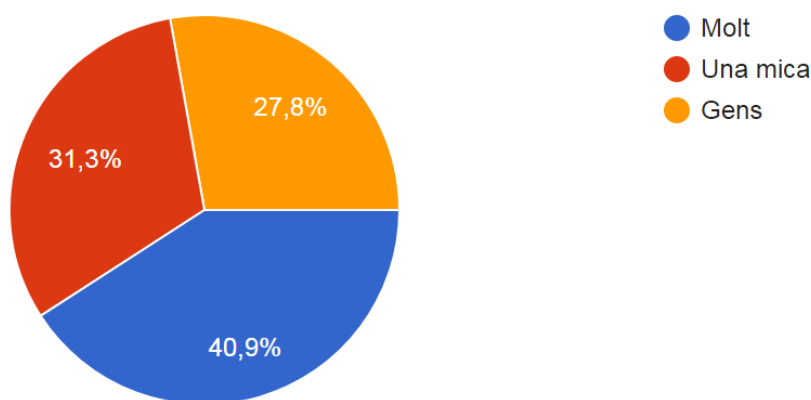


Figura 42: Gràfic circular de la pregunta 7 de l'enquesta dels usuaris. Font: Google formularios i pròpia

Centrar-nos a l'última gràfica del bolc tres a la figura 42, preguntat si ha augmentat l'ús a la via pública, tornem a trobar resultats molt positius, amb pràcticament un 41% dels participants diuen que *Molt*, que els hi resulta més agradable utilitzar els carrers de la Superilla de Poblenou que abans quan no ho era. I si sumem les respostes de *Molt* i una *Mica* que totes dues són positives, superen el 70% de les respostes, reafirmant el fet que ha augmentat la vida el carrer en la Superilla.

El resum del bolc tres, és la gran satisfacció dels usuaris de la Superilla de Poblenou amb els projectes del nou model. Valoren els nous espais creats per l'estància, les zones de jocs infantils béns situades a prop de les escoles, les taules de pícnic per desconnectar de les feines, etc. També s'ha de dir que tot és millorable i encara poden donar millor qualitat als espais que es generen amb l'alliberació dels carrers, però que en principi la satisfacció dels usuaris es mostra en números

i sobretot quan es passeja per la Superilla es respira un aire de tranquil·litat, joc i diversió, de socialització... en definitiva un ambient humà.



Figura 43: Imatge de usuaris utilitzant les taules de pícnic i les noves places. Font: Pròpia

8. *Ha vist algun canvi del comerç del barri ?*

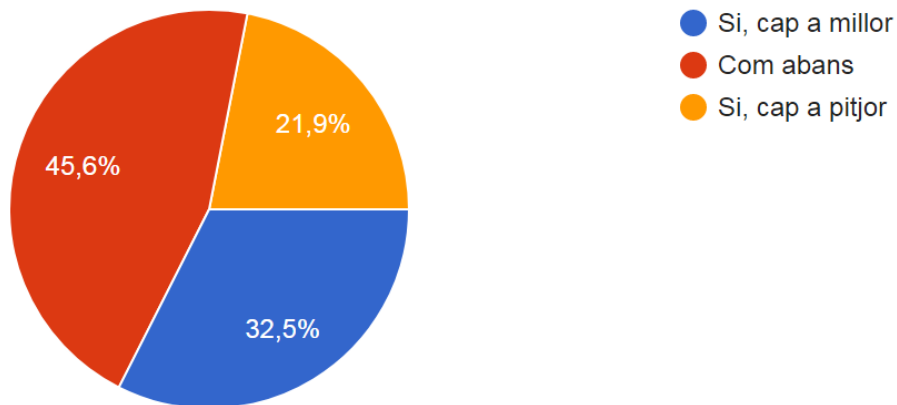


Figura 44: Gràfic circular de la pregunta 8 de l'enquesta dels usuaris. Font: Google formularios i pròpia

La resposta de la gràfica de la figura 44 amb pràcticament la meitat dels enquestats troben que el barri segueixen els mateixos comerços que abans amb la implantació de les Superilles, un 45,6%. Cal remarcar que tan sols un 21,9% li resulta que el barri està empitjorant a escala de locals, però que en general no hi ha canvi, ni cap a millor ni cap a pitjor. Simplement el comerç es manté com abans.

I com és aquest factor es mantingui igual? Sense canvis al comerç és un indicador que la Superilla no és un impulsor de l'economia del barri? És que encara no s'ha consolidat suficient la zona perquè s'inverteixi en nous negocis? És la Superilla una zona de noves oportunitats de negoci? Un seguit de preguntes que fan reflexionar sobre el nou model urbanístic. Cal remarcar que a escala local les Superilles han de ser un impulsor econòmic del barri, pacificant zones amb l'augment d'usuaris i ciutadans en carrers que abans dominaven els vehicles, ha de ser una zona d'oportunitats de negoci. Establiment de bars i restaurants, botigues i mercats locals, etc. El comerç millora l'estància de les zones, les omple de persones i de vida.



Figura 45: Fotografia d'un bar a la cantonada de Roc Boronat - Sancho d'Àvila. On s'hi aprecia els clients consumint a les taules exteriors. Font: Pròpia.

L'últim bloc són la resposta a valorar és la de la **comunicació que va rebre els ciutadans de Poblenou respecte la implantació de la Superilla.**

9. *Va trobar a faltar informació sobre la implantació de la Superilla del seu barri?*

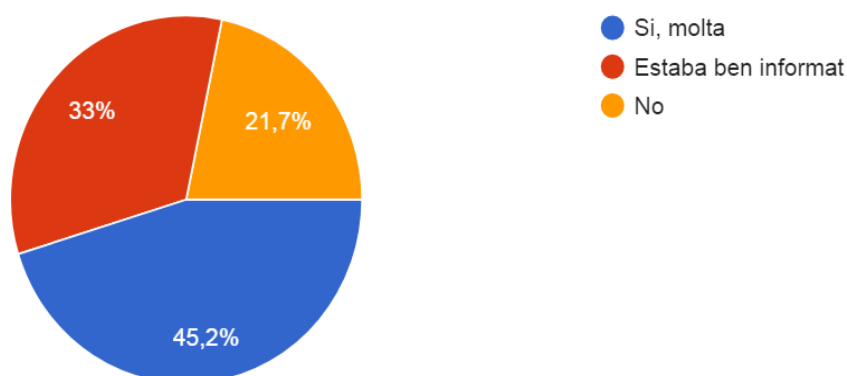


Figura 46: Gràfic circular de la pregunta 9 de l'enquesta dels usuaris. Font: Google formularios i pròpia

La meitat de la població del Poblenou enquestada, va trobar a faltar informació sobre la implantació de les Superilla. Troben que es va executar sense el consens dels veïns, per moltes reunions veïnals, sessions informatives, etc; molts encara no saben quines eren les conseqüències reals de la Superilla a Poblenou. Però com bé s'observa a la gràfica de la figura 46, no hi ha una mancança d'informació, ja que el 54,7% de la població que ha respost l'enquesta si que estaven ben informats o que no van trobar a faltar informació. Uns resultats que entre el que no ho estaven i el que estaven informats tenen resultats semblants, és a dir, faltava informació o faltava qualitat en la informació?

Aquest fet va generar una gran insatisfacció dins les associacions del barri i els veïns, fet que inclús van generar l'abans comentada Plataforma contra la Superilla de Poblenou. Els canvis de mobilitat en els carrers, les prohibicions de circulació amb els vehicles, els canvis que no els hi havia explicat correctament va generar una gran disconformitat en els veïns. És possible que la

falta de comunicació d'inici generes el rebuig, avui encara existent, per la Superilla en el barri de Poblenou.

El que seria interessant comparar és la reacció dels veïns de la Superilla de Sant Antoni, s'hi ha el mateix rebuig que la del Poblenou o no. Cal remarcar en la diferenciació de les dues Superilles és que el barri de Sant Antoni fa molts anys que estan en obres per la millora del Mercat de Sant Antoni, aleshores els veïns de les zones, amb els nous trams dels carrers del model Superilla amb les obres dels últims anys, han guanyat una millora que fa anys que l'esperaven.

Mitjançant algunes de les observacions i comentaris dels participants en les enquestes dels usuaris de la Superilla de Poblenou, s'ha pogut elaborar el mapa de la figura 47.



Figura 47: Planta amb les actuacions de la Superilla de Poblenou, en vermell les zones més conflictives i en verd les zones més favorables. Font: Pròpia i sessió de treball comissió de seguiment Superilla del Poblenou " Estat dels projectes", Gener 2018

En verd podem remarcar les zones amb una consideració més favorables de la Superilla, la cantonada del carrer Sancho d'Àvila i ciutat de Granada, habilitada amb zones de picnic i zones de

jocs infantils. El carrer Sancho d'Àvila entre Roc Boronat i Llacuna és un carrer molt ben valorat sobretot per les taules de pícnic existents pels treballadors de la zona i perquè té els Jardins de Can Framis que dona una aproximació al bosc poc comú a Barcelona. Les zones de jocs infantils a prop de l'Escola Flor de Maig dona molt joc pels pares, són zones molt ben situades amb un bar a la cantonada adient perquè els pares es relaxin mentre controlen els seus fills.

Remarcar també el carrer Almogàver, el primer carrer urbanitzat amb les obres finals. Un carrer ja complert que conforma el nou model de les Superilles: plataforma única, grans parterres amb planta herbàcia, zona de jocs infantils consolidada i un traçat dels vehicles que els obliga anar a poc a poc.

En vermell tenim els carrers Tànger, Pere IV i Llacuna carrers amb el principal problema de mobilitat. El carrer Tànger abans un carrer amb una circulació de vehicles moderada, ara al ser una via bàsica de la Superilla s'ha convertit amb un carrer amb molta influència de vehicles generant així una disconformitat molt gran amb els veïns. Aquest és un carrer principalment d'habitatges i ara trobem el problema d'un carrer molt transitat on noten l'augment de contaminació atmosfèrica local el seu carrer i acústica, abans inexistent.

En canvi el carrer Pere IV amb la modificació del seu traçat els veïns es queixen i reclamant que sigui un carril de doble sentit i no de sentit únic per millorar la fluïdesa del transport i així poder incorporar de nou el pas dels autobusos públics.

Sense l'aportació dels comentaris de les enquestes, no s'hauria pogut realitzar un mapa detallant les zones de més oportunitat o les zones de més conflicte, han donat molt de joc a l'hora de valorar els espais de les Superilles.

Conclusions

1. L'anàlisi de tota la documentació al voltant de les Superilles i el nou model que es vol implantar a Barcelona han permès entendre el concepte general del model de les Superilles i poder confeccionar les enquestes per saber el grau de satisfacció.
2. El grau de satisfacció dels usuaris de la Superilla de Poblenou és: Moderadament-Alt i Alt.
3. La valoració numèrica que els usuaris fan de la Superilla de Poblenou és de 6'44, un Bé. Hi ha un 18% que les valoren molt negativament (nota entre l'1 i el 2) i un 31% que les valoren molt positivament (entre el 9 i el 10).
4. Un 70% dels usuaris de la Superilla de Poblenou ha tingut alguna vegada problemes de mobilitat i aproximadament un 50% considera que ara la mobilitat és pitjor.
5. La principal valoració negativa respecte a la mobilitat del model de la Superilla de Poblenou és que no s'ha reduït el trànsit, sinó que s'ha traslladat a les vies bàsiques.
6. La no disminució dels vehicles privats sembla una conseqüència de que les propostes del transport públic alternatiu al vehicle privat no han tingut de moment una bona resposta.
7. L'increment de l'ús d'espai públic a la Superilla de Poblenou és un dels factors que té una millor valoració, amb valors positius del 70%.
8. L'augment de l'ús de l'espai públic no s'ha vist influenciat en el comerç de proximitat del barri.
9. Un 55% dels usuaris enquestats consideren que la informació que van tenir prèvia a la implantació de la Superilla era suficient. Tanmateix un 45% considera que faltava molta informació.

Reflexions finals i propostes de millora

Les reflexions i propostes de millora, són idees o conceptes per buscar una solució a les diferents mancances que s'han trobat al model de les Superilles durant l'execució del treball.

Bloc 1, reflexions sobre la mobilitat:

- **La millora d'una circulació global de la ciutat.** El problema en realitat no està en les vies bàsiques de les Superilles, sinó que es troba en la circulació global de la ciutat. Fer el canvi d'una reducció de vehicles a la ciutat no depèn d'una zona de vianants, és més d'un concepte general i per tota la ciutat.
- **Conscienciació dels ciutadans de Barcelona del canvi de mobilitat de la ciutat.** Arribar a fer entendre els ciutadans de Barcelona una mobilitat, amb noves estructures alternatives al vehicle privat, és possible. Però que és feina de tots, de l'Ajuntament i de la responsabilitat pròpia de cada un.

Bloc 2, reflexions sobre l'espai públic

- **Millorar la qualitat el verd en les actuacions tàctiques:** Sabem que un projecte de la Superilla entre tàctic i definitiu passaran anys (com a molt 5), pel que és necessari gestionar la zona perquè tingui millors condicions. Estaria bé afegir altres estructures d'enjardinament, que permetin introduir vegetació arbustiva i herbàcia que complementi els arbres en contenidor, per incrementar la presència de verd i generar espais més acollidors per la gent.
- **Millora del disseny de les actuacions definitives:** Ja que el projecte de Superilla és l'alliberament de l'espai públic pel ciutadà, és necessari generar un nou esquema d'urbanització. Deixar de construir estructures per vianants i generar espais pels ciutadans. Aportar un canvi d'estructura el carrer que siguin possible confinar totes les funcions corresponents però amb un nou disseny, més agradable, amb més verd i sobretot amb nous espais d'oportunitat d'oci. En aquest sentit transformacions com la realitzada darrerament en el tram del carrer Bolívia semblen bones iniciatives.

Bloc 3, comunicació:

- **Trobar consens dels veïns per les diferents zones d'implantació de les Superilles.** S'ha de seguir treballant amb els veïns de la zona en quin tipus d'espais necessiten, mantenir un *feed-back* entre els nous projectes i els veïns del barri. Intentant evitar així un alt rebuig del model.
- **Plans d'activitats als carrers amb les diferents associacions de veïns del barri.** S'ha de fomentar les diferents entitats dels barris, amb l'ajuda de l'Ajuntament si s'escau, per augmentar la participació dels veïns en els nous espais, com per exemple *SUMMER STREET* de *New York*. I que aquests nous espais no es converteixin en zones desèrtiques i sense activitats, s'ha de generar un dinamisme constant per tornar la vida als carrers.

Bibliografia

Referències bibliogràfiques

1. Ajuntament de Barcelona. (2013). Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018. *Ajuntament de Barcelona*, 56.
2. Ajuntament de Barcelona. (2013). Plan del Verde y de la Biodiversidad de Barcelona 2020, 112.
3. Alsina, R., Selvas, J. M., & Craviotto, J. M. (2015). Pla de millora de la qualitat de l'aire de Barcelona 2015-2018, (Abril), 70.
4. Central-Park-barcelona-lavinguda-Roma_0_1667833237 @ www.ara.cat. (n.d.). font de https://www.ara.cat/societat/Central-Park-barcelona-lavinguda-Roma_0_1667833237.html
5. Comissió d' Ecologia , Urbanisme i Mobilitat. (2016). Criteris tècnics.
6. Consorci Sanitari de Barcelona. (2013). Informe d'avaluació de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona. *Agència de Salut Pública*.
7. Espada, F (13/09/2016). Una proposta mal plantejada. *El Punt avui*, 1, 25. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades .
8. <https://proyectos6apuntos.wordpress.com/intervencion-urbana-proyecto-superkilen-park-copenhague-dinamarca/>
9. <https://www.eldefinido.cl/actualidad/mundo/9368/Como-Nueva-York-y-Paris-se-están-haciendo-ciudades-más-caminables/>
10. Ildelfons_Cerdà_i_Sunyer @ ca.wikipedia.org. (n.d.). font de https://ca.wikipedia.org/wiki/Ildelfons_Cerdà_i_Sunyer
11. Le_Corbusier @ es.wikipedia.org. (n.d.). font de https://es.wikipedia.org/wiki/Le_Corbusier
12. Madrideojos, A, (06/09/2016) Suspesos pel trànsit. *El Periódico de Catalunya* (ed. Català), 1, 4. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades.

13. Mesura de govern: Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana 17. (2017), 1–72.
14. Mesura, D. E. L. A. (n.d.). PROGRAMA D'IMPULS DE LA INFRAESTRUCTURA.
15. Peirón, F. (02/10/2016). The Now York Time" beneeix la idea de les Sueprilles de Barcelona. La Vanguardia 1, 4. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades.
16. Rigal, C. (n.d.). El canvi climàtic i el verd urbà.
17. Rubert, M. (06/09/2016). Superilles, microilles i cruilles súper. El Periódico de Catalunya (Ed. Català), 1, 2. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades.
18. Salvador Rueda. (2017). *Les superilles per al disseny de noves ciutats i la renovació de les existents. El cas de Barcelona.*
19. Sayavera, L. (06/09/2016). Prova pilot de les superilles de Poblenou. El Punt avui, 1, 18. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades.
20. superkilen-topotek-1-big-architects-superflex @ www.archdaily.com. (n.d.). font de <https://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex>

Bibliografia complementària

1. Bohigas, O. 1958. En el centenario del Plan Cerdà. Cuadernos de arquitectura.
2. Climate Change. The IPCC Scientific Assessment WMO/IPCC/UNEP-Cambridge University Press.
3. Künzli, N., Pérez, L. 2007. Els beneficis per a la salut pública de la reducció de la contaminació atmosfèrica a l'àrea metropolitana de Barcelona. CREAL.
4. Le Corbusier, 1957. La charte d'Athènes. 1941. París. Editions de Minuit.
5. López de Lucio, R. 1993. Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX. Universitat de València. Servei de Publicacions.
6. Margalef, R. 1981. La biosfera, entre la termodinámica y el juego. Editorial Blume.
7. Margalef, R. 1991. Teoría de los sistemas ecológicos. Entidad Editora Universitat de Barcelona.
8. Margalef, R. 1995. La ecología entre la vida real y la física teórica. Investigación y ciencia. Ed. Prensa Científica SA.



9. Martín – Vide , J. 2015. Causas y factores que influyen en la isla de calor, áreas críticas del territorio metropolitano y propuestas urbanísticas para su mitigación. Presentació a la Taula de Metabolisme de l'AMB.
10. Martín- Vide, J. 2015. La isla de calor en el Área Metropolitana de Barcelona y la adaptación al cambio climático. Proyecto METROBS 2015. Ed. AMB.
11. Morin, E. 1994. Introducción al pensamiento complejo. Gedisa Editorial.
12. Permanyer, Ll. 1991. Historia de l'Eixample. Ed. Plaza y Janés.
13. Rojas, D. 2017. Taula Metabolisme Urbà del PDU (Presentación PowerPoint).
14. Rueda, J.M. 1995. Sistema: Conceptualización y Metodología. Diputació de Barcelona. Servei de Serveis Socials.
15. Rueda, S. 1995. Ecología Urbana: Barcelona i la seva Regió Metropolitana referents. Ed. Beta Editorial.
16. Rueda, S. et al. 2012. Ecosystemic Urbanism Certificati on. Ed. BCNecologia.
17. Rueda, S. et al. 2012. El Urbanismo Ecológico: su aplicación en el diseño de un ecobarrio en Figueres. Ed. Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.
18. Rueda, S. et al. 2012. Guía Metodológica para los Sistemas de Auditoría Certificación o Acreditación de la Calidad y Sostenibilidad en el Medio Urbano. Ed. Ministerio de Fomento.
19. Rueda, S. et al. 2012. Libro Verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información. Ed. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
20. Rueda, S. i Sureda, V. 1988. Análisis diagnóstico de la contaminación atmosférica en Barcelona. Ajuntament de Barcelona (Medi Ambient).
21. Rueda, S., Sureda, V., Niqui, C. et al. 1988. Mapa sònic de Barcelona. Ajuntament de Barcelona (Medi Ambient).
22. Soria, A. 1980. ¿A qué se llama transporte? Revista Ciudad y Territorio núm. 2180. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.
23. Tarragó, S. 1988. Le Corbusier i Barcelona. Edició Caixa de Catalunya.
24. Tarragó, S. 2012. Plan Cerdà 1859. Ed. Agbar Fund
25. VVAA. (2010). Els corredors verds urbans: Exemples i criteris de disseny. *Guies d'educació Ambiental*, 76.

Annexos

ANNEX I: Retalls de premsa



ANNEX I

Retalls de premsa

Índex

1. RECULL DE PREMSA	81
BIBLIOGRAFIA:	98

Índex de figures

Figura 48: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16	82
Figura 49: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 13/09/16	83
Figura 50: La Vanguardia (Ed. Català) -Viure a Bcn 06/09/16 – Espai public pel vianant	84
Figura 51: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 05/10/16	85
Figura 52: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16	86
Figura 53: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16	87
Figura 54: Ara 06/09/16.	88
Figura 55: Ara 08/09/16	89
Figura 56: Ara 09/09/16	90
Figura 57: La Razón (Cataluña) 13/09/16	91
Figura 58: La Vanguardia (Ed. Català) 13/09/2016	92
Figura 59: El Punt avui 13/09/16	93
Figura 60: Ara 17/09/16	94
Figura 61: Ara 18/09/16	95
Figura 62: El Punt avui 26/09/16	96
Figura 63: La Vanguardia (Ed. Català) -Viure a Bcn 21/12/16	97
Figura 64: La Vanguardia (Ed. Català) -Viure a Bcn 20/12/16.	97



1. Recull de premsa

Els reculls de premsa de l'Annex 1 és una ampliació dels retalls seleccionats per el treball. Una ampliació de 16 articles mes per remarcar els conceptes abans comentats en els següents paràgrafs de l'apartat 6. *Retalls de premsa* de la pàgina 41.

“Els temes que estan més relacionats amb la Superilla són la mobilitat, l'espai públic i el benestar. Hi ha una gran preocupació per la mobilitat actual de Barcelona, els ciutadans són conscients que gran part de la ciutat està destinada als cotxes i les conseqüències negatives que aporta aquest nivell tan elevat, són conscients que no volen viure a una Barcelona que els cotxes siguin qui determina les seves vides, volen llocs per ser ciutadans, zones tranquil·les i pacífiques, lliure de males olors, sorolls, etc. volen una ciutat amb zones de lleure i de una qualitat ambiental millor de la que tenen avui en dia.” Ribera, G. (2018)

“La valoració general sobre el recull de premsa relacionada directament amb els retalls informatius de la Superilla de Poblenou podem destacar que des de un inici els diaris ja expressaven el descontent i les queixes dels veïns, com també algun article relacionat amb la poca activitat que hi ha en les Superilles i la imatge desèrtica que donaven els carrers.” Ribera, G. (2018)

“Molta de la informació estava relacionada amb la mobilitat dels vehicles amb la nova implantació, quins són els carrers de circulació com és el funcionament del sentit en bucle en les intervies, les queixes dels veïns de les vies bàsiques que envolten la superilla.” Ribera, G. (2018)

“Però tot i així amb una visió més tècnica de experts amb urbanisme i arquitectes conclouen que el model de les superilles es totalment necessari i efectiu per resoldre els problemes de les ciutats del segle XXI, no tan sols Barcelona, sinó que inclús el NOW YORK TIME va escriure en referència a les Superilles com un model urbanístic molt innovador de reciclatge urbà per adaptar les ciutats a la nova era.” Ribera, G. (2018)

TRANSFORMACIÓ DE BCN

Els veïns som els més perjudicats

Tinc la desgràcia de viure al mig del nou experiment de l'alcaldesa Colau: la superilla. El cap de setmana passat es van enllestir les obres perquè el dilluns 5 de setembre comencés la posada en marxa. De moment, tot és negatiu. Arribar a casa s'ha convertit en un laberint. Ahir a la nit, a les 22.30 hores, encara estaven foradant el carrer per ancorar les senyalitzacions i a les 23.55 venien els vehicles de la neteja amb tot el soroll que generen. Tot s'ha dut a terme sense preguntar als veritables perjudicats, els veïns. La senyora Colau no ha fet honor al nom del seu partit. De Barcelona en comú, res de res. L'excusa oficial ha estat alliberar de cotxes la zona. ¿Ningú ha vist que allà només hi ha oficines i que a

les sis de la tarda allò és un desert? I el cap de setmana, encara més. I mentrestant, la meva flamant superilla, a la plaça de Dolors Piera, és un espai abandonat des de fa vuit anys i que ara serveix d'abocador de la runa de les obres del carrer de Pere IV. I el jardí de Martí i Pol s'ha convertit en un campament per a set persones. També s'han reservat uns espais per a activitats lúdiques. Ningú ho ha demanat. Quan el paternalisme del Govern em diu on i quan m'ho haig de passar bé, això té un nom i no és pas democràcia.

Roger Miralles

Financer.
Barcelona



Figura 48: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16

En la figura 48, en l'article Prialles, R. (06/09/2016). Ja al primer dia, acompanyat de les primeres queixes veïnals. Sorolls de la nit abans de la posada en marxa de la Superilla, poc consens amb els veïns, i queixes de altres places abandonades a prop de la Superilla.

LA SUPERILLA

Dolenta per als veïns

Àngel Gordo

Barcelona

Visc al carrer de Tànger del Poblenou des de fa 14 anys. Era un lloc tranquil on disfrutàvem de les nostres terrasses i dormíem fins que ens despertaven les gavines i els pardals. En sis mesos tot ha canviat: moltíssim trànsit, pol·lució en augment, un carrer de 20 metres d'amplada que suporta sis línies d'autobús, bombers... I tot a causa de la superilla, perquè ha desviat el trànsit rodat pels carrers adjacents, de manera que han sortit perjudicats els veïns d'aquestes vies, els mateixos que fins ara teníem qualitat de vida. Exigim no sortir perjudicats de tot això.

Figura 49: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 13/09/16

En la figura 49, en l'article de Gordo, A. (06/09/2016). Declara que en el carrer Tànger de Poblenou, ara com a via bàsica de la Superilla, ha augmentat la circulació del trànsit empitjorant la qualitat del carrer.



La superilla de Sant Martí o “la ciutat és per als vianants”

La primera superilla programada a Barcelona es va posar en marxa ahir al districte de Sant Martí, al perímetre delimitat pels carrers Badajoz, Pallars, Llacuna i Tànger, on els cotxes no podran circular a més de 10 km/h i hauran de girar a cada intersecció. Era una qüestió de justícia, afirma Mercedes Vidal, la regidora de Mobilitat: “La majoria de l’espai ha de ser per a la majoria que l’utilitza, és a dir, els vianants”. El projecte, en el qual col·laboraran amb les seves idees estudiants d’Arquitectura, pretén redefinir l’espai públic per reduir l’impacte del trànsit en la salut de la ciutat. Amb una inversió de 55.000 euros s’han alliberat 8.500 m², diu Salvador Rueda, director de l’Agència de Salut Urbana. “Si es fan la resta de superilles previstes, s’alliberaran set milions de metres quadrats amb una inversió inferior a 60 milions d’euros.

DEBUT AMB GUEXES I CONFUSIÓ, PER MARTÍ PAOLA I JESÚS SANCHO
<http://bit.ly/2c6E11B>

Figura 50: La Vanguardia (Ed. Català) -Viure a Bcn 06/09/16 – Espai públic pel vianant

En la figura 50, en l’article de Vidal, M.(06/09/2016).. Article que comenta quin són els metres de espai públic que es vol alliberar amb els models de Superilles a Barcelona.

més autobusos, però no els volen al seu carrer. No crec que s'hagin de deixar les coses com estaven, perquè vivim en una ciutat amb uns nivells de contaminació insostenibles i ja va sent hora que els veïns puguin recupear espai públic i una millor qualitat de vida. A títol individual, he assistit a una reducció del trànsit que passava per un dels carrers a què donen les meves finestres i a l'augment d'aquest en un altre dels carrers i, encara que no ha si-

gut tot per la *superilla*, les queixes semblen centrarse només en aquesta. La idea és crear una Barcelona per a les persones, beneficiant les condicions de vida de tota la ciutat. Si tots treballem junts pel bé comú serà una de les peces clau de la nova Barcelona, en què guanyarem espais nets i salut.

Manuela Rosero
Barcelona

Una posada en marxa millorable

Trancorreguts 10 dies de la implantació de la *superilla*, ja s'han pogut copsar importants desajustos i deficiències que permeten extreure'n algunes reflexions inicials. L'ajuntament, davant les evidències i les

queixes dels veïns, s'ha compromès a estudiar modificacions. En la primera sessió de debat les protestes dels residents van ser força coincidents, però el que més perplexitat ha generat ha sigut la creació de quatre noves plaquetes, obtingudes per la metamorfosi de quatre cru-

lles d'asfalt, justament en el mateix àmbit on fa anys que estan esperant que s'executin les places i equipaments ja previstos i que, per fer-ho, s'hagi obtingut novament la circulació lineal dels carrers interiors en un teixit urbà que encara té molt camí fins a completar la seva transformació. El model de *superilla* persegueix uns objectius compartits per tothom, però una posada en marxa més que millorable i una mala elecció de l'emplaçament estan generant un rebuig gene-

ral. Potser la millor opció per salvar el projecte passa per una rectificació del consistori suprimint aquesta prova pilot, fet que permetria reflexionar sobre les conclusions obtingudes, replantejar-lo i elegir un nou emplaçament on pugui ser acollit més positivament pels seus veïns.

Josep Munt
Barcelona



Diversos vianants caminen per la calçada en un tram de Ciutat de Granada, ahir.



s'han pintat més zones de càrrega i descàrrega. «Ara és el moment de la consolidació», avança.

L'ajuntament preveu instal·lar a la zona un Biciibox, un aparcament cobert per a bicis ja conegut en localitats de l'àrea metropolitana. També s'està estudiant que almenys una línia d'autobus pugui col·lar-se a la *superilla* per evitar que les persones grans hagin de caminar tres o quatre illes de cases per arribar a una parada.

Pel que fa als usos, el consistori instal·larà mobiliari i zones de joc fixes. De la mateixa manera, està previst plantar arbres per substituir els enormes testos de la part central d'Almogàvers. Tot això, amb la vista posada a trencar la sensació de provisionalitat que desti·lla tot el nucli. Sanz defensa el caràcter efímer de la cosa: «La Diagonal de Trias,

Concessionaris i tallers de la zona asseguren que la facturació els ha caigut més d'un 40%

per exemple, després de 16 milions d'euros, va deixar molt poc marge de maniobra. Volem un urbanisme més efímer, més tàctic, més funcional». Claros reclama «una mica més d'atreviment; elements urbans que donin aquella sensació real de terreny guanyat al cotxe».

Les empreses també s'han organitzat per donar la seva opinió. Joan Fuentes, empresari i propietari d'un edifici a Almogàvers, opina que l'ajuntament s'ha equivocat en

l'elecció del lloc. A més de lamentar l'«absoluta improvisació», recorda que aquesta és una zona industrial amb pocs veïns i que l'absència de vehicles està fent molt de mal. Per tot això, el seu advocat estudia la possibilitat de portar la *superilla* davant d'un jutge. «No era una demanda del barri, no hi ha veïns, està fent mal al comerç i a més s'ha fet malament; s'ha d'eliminar», resumeix Fuentes.

Un concessionari pròxim assegura que la facturació li ha baixat un 40%. Un taller de motos va tancar el mes amb un 50% menys de caixa. Nico Gaminde n'és el propietari. Va comprar el local fa tres anys i se sent enganyat. No sap quant de temps podrà aguantar. Just davant, un negoci de cotxes de segona mà també s'està plantejant abaixar la persiana. ■

Figura 51: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 05/10/16

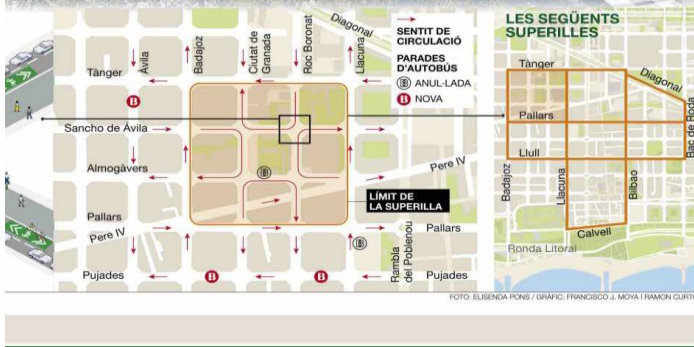
En la figura 51, en l'article de Munt, L.(05/10/2016). Posa sobre la teula els dèficits de la implantació de la Superilla sobretot respecte el tema de la mobilitat com per exemple les poques zones de carga i descàrrega. Argumenta quines millores s'executaran acompanyat de imatges de l'estat de la Superilla deu dies després de la seva inauguració.

DADES D'UNA URBES DIFICIL

1 Barcelona té 5,5 cotxes per quilòmetre quadrat, més del doble que Madrid (2,1) o València (2,6)

2 Els morts en accident han baixat a la capital en l'última dècada, però el 2015 n'hi va haver 27

3 Uns quants cops a l'any la ciutat supera els límits de pol·lució de l'aire, en gran part pel trànsit



única i en cap cas podran superar els 10 quilòmetres per hora. El ciclista, a més del vianant, és l'únic que pot travessar les cruïlles en línia recta. La nova configuració obliga els vehicles privats a girar en totes les interseccions interiors, cosa que impedeix que puguin circular i continuar en línia recta. Així, no més té sentit que entrin en aquests nuclis els veïns, serveis d'emergència i càrrega i descàrrega.

L'ordenació garanteix entrar als pàrquings

L'objectiu de les superilles de Barcelona comença ara a implantar-se, en definitiva, dissuadint la circulació de cotxes que estan de pas en aquests espais, però garan-

tint l'accés dels vehicles als aparcaments. S'han suprimit les dues parades d'autobús que estaven a l'interior de la superilla del Poblenou, i queden relegades al perímetre dels il·lots afectats per la nova configuració urbana. Durant les pròximes setmanes, un equip d'informadors, a més d'agents de la Guàrdia Urbana, es quedaran a la zona per explicar l'aplicació de tots aquests canvis.

CANVIS PROGRESSIUS A LA CAPITAL

Bufetades amb subtileza

Els experts insten a frenar l'ús de l'automòbil sense sobresalts, però amb decisió

C. M. D. BARCELONA

Gila, en un dels seus monòlegs, aconseguia que un assassí s'entregués gràcies a les seves indirectes. «Algú ha matat algú, i no m'agrada assenyalar», li deixava anar a l'assassí. El dolent es posava «vermell, vermell». Als 15 dies no podia més i s'entregava. Una cosa per l'estil és el que recepta Ole Thorson, president de l'Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit (PAT), respecte a la mobilitat i la voluntat manifesta del govern d'Ada Colau de reduir el nombre de cotxes a Barcelona. «Estem en temps de crisi, així que s'ha d'anar augmentant la pressió a poc a poc, fins que la gent s'adoni que no té sentit conduir per la ciutat».

Les superilles, coincideix Ricard Riou, president de l'entitat Promoció del Transport Públic (PTP), són una bona manera de dir-li al ciutadà que el vehicle privat és segurament la manera menys eficaç de moure's per la capital. Però s'han d'evitar els efectes col·laterals, com que els veïns «es quedin sense servei de bus i acabin optant per la moto, per exemple». Pot passar. Al nucli obert ahir al Poblenou s'hi han eliminat dues parades i s'han traslladat a la zona perimetral.

«Haurien de reflexionar sobre la conveniència que els autobusos puguin entrar a les superilles, ja que pot passar que algú hagi de caminar 800 metres per agafar la seva línia. La situació ideal és que el transport públic no pari lluny de la gent».

Això no significa que Riou estigui en contra de l'invent, al contrari. Tan sols reclama «prudència», perquè les seves bondats no acabin per devorar les d'un altre enginy amb el qual comparteix objectius. Sobre importar mesures d'altres ciutats, com un peatge o no deixar entrar vehicles molt contami-

nants, Riou opta per la diplomàcia: «Pots penalitzar per la via fiscal, tecnològica o física, però sempre amb una alternativa de mobilitat sota el braç». Això és una cosa que, per exemple, no es garanteix als que vénen de l'àrea metropolitana, amb un servei de bus insuficient i unes Rodalies menys fiables que el cavall del dolent. Al·l'insistir-li, l'expert opta per un «possible model mixt, un peatge que es cobri segons el vehicle i castigui els més irrespectuosos amb el medi ambient». Escorbant cap a casa, el que té clar és que a Barcelona hi falten més carrils bus perquè el transport



Senyalització a la calçada de la superilla.

«Pressionar a poc a poc fins que es vegi que no té sentit conduir per la ciutat», afirma Thorson

públic en superfície vagi una mica més de pressa. La velocitat comercial és bàsica per fidelitzar el viatger, i que es mogui a una mitjana de 12 quilòmetres per hora no se'dueix gens.

Thorson insisteix en el treball de formigueta. Diu que els aparcaments ja són un peatge en si. Per això opta per la subtileza, per fer sense que es noti. Augmentar l'impost de circulació a segons quins vehicles i anar eliminant zones verdes i blaves. O pintar més carrils bus. El que vol és que la cosa s'agilitzi: «No s'estan fent les coses a velocitat de creuer, però alguna cosa sí que es mou».

Figura 52: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16

En la figura 52, en l'article de C.M.D.(06/09/2016). Informació de com s'ha fet la Superilla del Poblenou i quines estratègies de mobilitat hi han dins la Superilla.



CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

Va entrar al despatx de Joan Clos, llavors regidor de Mobilitat, i li va parlar de crear petits nuclis urbans on el cotxe no hi tingués cabuda, on el vianant tornés a ser ciutadà i recuperés el carrer. Salvador Rueda portava les superilles sota el braç i, encara que per prudència no ho diu, qui anys després seria alcalde el va convidar a anar-se'n per on havia vingut. «El context no era idoni», justifica ara l'urbanista nascut a Lleida. El 1987, ningú gosava fer-li ombra al cotxe, i el seu ús i la seva indústria estaven persobres de qual-sevol altre karna urbà. Ahir, 29 anys després, Barcelona va obrir la primera superilla en la trama Cerdà. La ciutat suma efectius a la seva croada contra el vehicle privat. Però al ralenti: el seu ús havia de baixar el 21% del 2011 al 2018 i en quatre anys ho ha fet l'1,3%.

El lloc escollit ha sigut Sant Martí, districte en el qual en els últims anys han recaigut la majoria de proves de mobilitat i que en els pròxims tindrà el 58% dels seus carrers lliures de trànsit. La mesura busca un doble objectiu: reduir el trànsit i recuperar el carrer per a les persones. De moment s'ha optat per una estratègia low cost. Això és, pintura, senyals i pilònens.

Els vehicles no poden circular recte en cap cas, i s'obliga sempre a girar en totes les interseccions, cosa que genera un ús molt residual de la calçada, reduït als veïns, els

La ciutat no se'n surt de disminuir l'ús del vehicle privat, tot i que avança en la malla ciclista i la xarxa ortogonal de bus

serveis i les urgències. Per ara no es prohibirà el pas als vehicles particulars, encara que, amb el manual de superilles a la mà, seria desitjable. Tampoc s'elimina l'aparcament, que en un món ideal ha de ser sempre subterrani.

Els 8.500 metres quadrats guanyats per a l'ús ciutadà han requerit una inversió de només 55.000 euros. Es podrien estendre per tot Barcelona amb un cost de 50 a 60 milions. Ara falta que 200 estudiants d'Arquitectura presentin les seves propostes per vestir d'equipaments les àrees guanyades al motor. La regidora de Mobilitat, Mercedes Vidal, va recordar ahir el gran desequilibri que viu Barcelona en el repartiment de l'espai públic: «la majoria es mou caminant, així que, per una qüestió de justícia urbana, l'espai ha de ser per a aquesta majoria d'usuaris. En aquestes circumstàncies, segons càlculs de Rueda, la capital catalana podria arribar a alliberar set milions de metres quadrats.

Però falta l'examen final. Mentre l'invent no es desplegui a l'Eixample

BCN accelera contra el cotxe

El districte de Sant Martí estrena la primera superilla amb trànsit limitat a la trama Cerdà, però la capital encara ha de passar l'examen de l'Eixample



el barri a petita escala no posi a prova la mobilitat d'un dels districtes més densos d'Europa, la contesa contra el cotxe no lliurarà la seva gran batalla. Serà en aquest mateix mandat, però el consistori preferirà no donar dates ni concretar carrers. El que sembla segur és que Sant Martí tindrà, abans del maig del 2018, nou superilles, i es preveu desplegar-ne un nombre indeterminat a Gràcia, l'Eixample, Nou Barris i Horta-Guinardó. Més de 15, que s'uniran a les tres existents: el Poblenou, Gràcia i les Corts.

RECUPERAR DRETS / Rueda s'ha mostrat moderadament eufòric però no ha escatimat recursos al definir el projecte. «Fins ara l'únic dret al carrer era el dret a la mobilitat. Amb les superilles s'ha d'afegir el dret a l'oïci, la cultura, l'intercanvi i la democràcia. Deixarem de ser vianants per tornar a ser ciutadans (Però a quin ritme)? La mobilitat sostenible és a l'ADN de l'actual govern, com la smart city hi era en el de Xavier Trias. Però si, com es va recordar ahir, 3.500 persones moren de forma prematura a l'àrea metropolitana per la contaminació, ¿per què no s'intensifica la guerra contra ella?

Els desplaçaments en cotxe van créixer el 2,4% el 2015 sobre el 2014. Cert és que des del 2011 han baixat l'1,3%, però el pla de mobilitat urbana 2013-2018 dicta una caiguda del 21%. La mateixa Vidal va admetre que la xifra és «inabastable», entre altres coses, perquè les mesures que haurien de permetre-ho no van

El govern de Colau diu que, si la majoria de ciutadans van a peu, és just que l'espai sigui per a aquesta majoria

començar fins fa un any. Si se suma que el parc de turismes també creix i que la recuperació econòmica dona ales a l'ús de l'automòbil particular, al govern d'Ada Colau li creixen els nans. I van en cotxe. Potser ara caldrà agafar-se a la dada que aporta Rueda: «Amb l'11% menys de cotxes, la ciutat funcionaria perfectament amb totes les superilles en servei, ja que els carrers fora del perímetre absorbeixen tot el trànsit amb preferència semafòrica, el que es denomina ona verda».

A l'extensió d'aquests nuclis s'hi han d'afegir 200 quilòmetres de nou carril bici previstos en dos anys «es triplicarà la xarxa», la connexió del tramvia per la Diagona i la xarxa ortogonal de bus. La malla de TMB va ser un invent de l'era socialista versionat en temps de CiU. Són 28 línies, d'aquestes 16 ja en servei. S'ha demostrat que el seu efecte sobre la mobilitat és molt positiu. Vidal va assegurar que les 12 que falten estaran en funcionament a la vegada abans que s'acabi aquest mandat.



UNA CRUÏLLA DE LA SUPERILLA

VORRERA
APARCAMENT
CARRIL DE CIRCULACIÓ
ZONA DE VIANANTS
SUPERILLA
Zona de vianants
Zona de vianants
Zona de vianants

Les bicis poden travessar recte

Les bicis poden circular en els dos sentits

el nou espai

Les bicicletes podran circular al seu aire

Les bicicletes que circulin per l'interior de la superilla podran fer-ho en els dos sentits de la circulació, mentre que els cotxes hauran de respectar una direcció

Figura 53: El Periódico de Catalunya (Ed. Català) 06/09/16

En la figura 53, en l'article de Márquez, C.(06/09/2016). Article molt complet, on informa el ciutadà de tots els temes mes relacionats amb la Superilla. Quins problemes te Barcelona amb el nivell de cotxes i la seva conseqüència ambiental i de salut. Que és el model de la Superilla i com desplaçar-se en ell.



BARCELONA

Les llàgrimes de l'ideòleg de les superilles 29 anys després

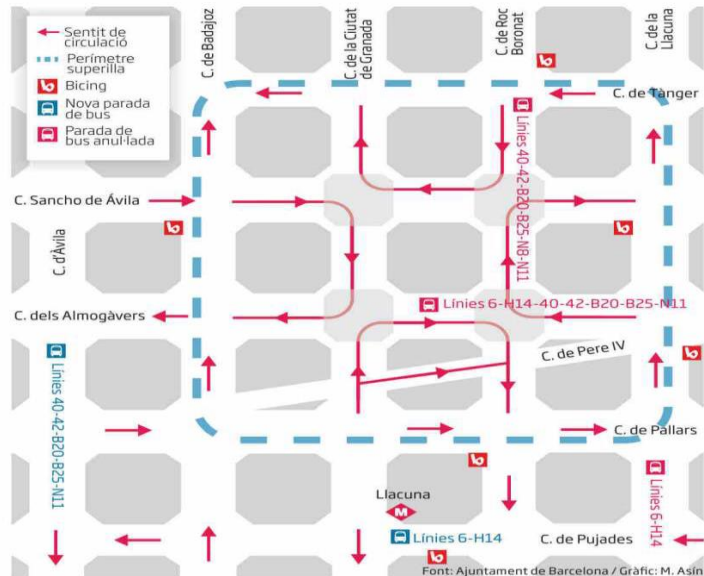
El Poblenou serà el banc de proves abans de "colonitzar" la ciutat

ALBERT SOLÉ
BARCELONA

Salvador Rueda no podia amagar ahir la seva felicitat més absoluta. Per fi podia veure fet realitat un dels seus projectes més ambiciosos, que passava de calaix en calaix dels diferents alcaldes de Barcelona sense que cap s'atrevis a dur-lo a la pràctica. Quan aquest diumenge li van enviar les fotos en què es veia pintada a terra, sobre una gran franja de color verd, la paraula *superilla* als carrers del Poblenou on ahir es va posar en marxa la primera de moltes, li va "saltar alguna llàgrima", explica. Salvador Rueda és el director de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, però el 1987, quan va presentar el primer projecte de superilles, era director de l'Agència de Medi Ambient de l'Ajuntament. "Vaig fer un mapa del soroll a la ciutat i em vaig adonar que, allà on hi ha trànsit, els decibels sempre estan per sobre dels permessos", recorda. Aquesta va ser l'espurna que li va fer començar a pensar com alliberar els carrers dels cotxes. "Fa 29 anys vaig presentar la primera proposta. No ha sigut fàcil arribar fins aquí".

Salvador Rueda va compartir protagonisme a la roda de premsa amb la regidora de Mobilitat, Mercedes Vidal, precisament pel seu paper cabdal en el disseny d'aquest ambiciós projecte, però no sempre ha sigut així. El mes de maig passat, quan Vidal va presentar el seu pla de superilles, ERC li va recriminar que no convidés precisament Salvador Rueda, a qui va qualificar d'"alma mater" del projecte, i va considerar "el Cerdà del segle XXI".

Mentre Rueda estava parlant de la nineta dels seus ulls davant un estol de micròfons de tots colors, la Pilar, una veïna del carrer Sancho de Àvila, el va interrompre per queixar-se que ara ja no podria aparcar el cotxe davant de casa per descarregar la compra com feia sempre, i que li havien canviat la parada d'autobús que tenia a la cantonada i ara haurà de caminar



més. Rueda va intentar explicar-li els avantatges de la superilla, sobretot per als veïns, però no va semblar que la Pilar quedés convençuda.

Les superilles són un concepte tan revolucionari en una ciutat com Barcelona –tan pensada per als vehicles de motor, encara que la majoria dels desplaçaments es facin a peu– que aquest tipus de canvis necessiten una digestió lenta. "És una qüestió de justícia urbana", deia la regidora Mercedes Vidal, que afegia, conscient de les dificultats: "Qualsevol canvi en mobilitat porta associada una certa pedagogia". Vidal també va explicar el motiu pel qual han escollit precisament la zona que comprèn els carrers Tànger, Llacuna, Pallars i Badajoz, que suporta molt poc trànsit i on viuen només 1.500 veïns: "Necessitem experimentar com funciona una su-

perilla per veure com colonitzem la resta de Barcelona". De fet, les següents també es crearan al Poblenou, però estan previstes a tot arreu, des de l'Eixample –l'autèntica prova de foc del projecte– fins a Sant Gervasi o la Prosperitat, a Nou Barris.

L'espai que hi ha en les quatre cruïlles interiors de la superilla queda alliberat per a l'ús dels vianants. Uns 200 estudiants d'arquitectura presentaran la setmana que ve diferents idees per donar un nou ús a aquests nous espais alliberats –8.000 metres quadrats–, un ús que després es consensuarà amb els mateixos veïns. El cost de la superilla del Poblenou ha sigut de 55.000 euros. Segons Rueda, quan es facin totes les superilles previstes es guanyaran 7 milions de metres quadrats "per un preu ridícul".

Figura 54: Ara 06/09/16.

En la figura 54, l'article de Solé, A.(2016). Menció l'ideòleg Salvador Rueda sobre la posada en marxa de les Superilla de Poblenou.



8 DE SETEMBRE

Perdut a la superilla

VAIG TOPAR amb la superilla del Poblenou de Barcelona per sorpresa. Per això li vaig preguntar a l'amable senyora que n'informava si és que havien tallat el carrer per rodar-hi una pel·lícula: un d'aquells films de catàstrofe postnuclear en què es veuen les grans avingudes buides, sense ni una ànima, mentre voleien unes bosses de plàstic. No ho vaig acabar d'entendre. Sembla clar que la superilla està pensada per perjudicar algú, els ciutadans que condueixen, però no sé a qui beneficia ni com. Potser es tracta d'això. La primera impressió és que neix com un extravagant experiment de laboratori, fruit d'un empatx d'ideologia: la que creu que per millorar la vida d'algú és condició imprescindible empitjorar la vida d'algú altre, en una operació de suma zero. El contrari de les ideologies que pensen que el progrés permet operacions en les quals es millori la vida de tothom. Si fem el pastís més gros, tots els talls podran ser més grossos. Si el pastís és sempre igual o s'encongeix, el que mengen els uns ho han de deixar de menjar uns altres. És una impressió provisional. Concedim a la superilla el benefici del dubte: les illes de vianants als centres històrics també van fer arrufar el nas i al final tothom hi ha guanyat. A veure.

Figura 55: Ara 08/09/16

En la figura 55, l'article de Villatoro, V. (08/09/2016). Comentari de desaprovació de la Superilla per observar-la buida i sense ningú participant en la zona quan en principi la Superilla està pensada en fomentar la vida al carrer.

Superilles: així, no

Com a veí del Poblenou i també com a arquitecte, considero molt desafortunada la solució implantada en aquesta flamant superilla, així com el procés de consulta ciutadana que suposadament s'ha fet.

Els que hem viscut sempre al barri coneixem bé les seves mancances històriques (equipaments, zones verdes, estat precari de les voreres, etc.), com també els déficits de la seva trama viària (alguns carrers van trigar uns 100 anys a poder-se obrir!).

Tots desitgem un barri i una ciutat amb menys contaminació i soroll, però dubto que això es pugui aconseguir tornant a obturar aquells mateixos carrers, alterant el seu sentit de circulació natural per una mena de bucles forçats i perillosos sentits enfrontats.

Les cruïlles d'asfalt no semblen l'espai idoni per suplir unes anhelades zones verdes per als nostres nens i avis.

A més, els carrers limítrofs de la superilla han experimentat immediatament un gran increment de trànsit, fet que perjudica doblement els veïns reals

d'aquesta nova zona experimental, que vivim majoritàriament en el seu perímetre, no a dins.

El procediment amb què s'ha implantat aquesta superilla no és ni de bon tros el que caldria, cosa encara més criticable venint d'un govern municipal que constantment fa bandera de la "democràcia real", la transparència i els processos de participació ciutadana.

Les superilles poden ser una bona opció, però no implantades d'aquesta manera.

JOSEP MUNT PROS

BARCELONA

Figura 56: Ara 09/09/16

En la figura 56, l'article de Munt, J. (09/09/2016). Queixes i inquietuds sobre el model en bucle del sentit dels cotxes.



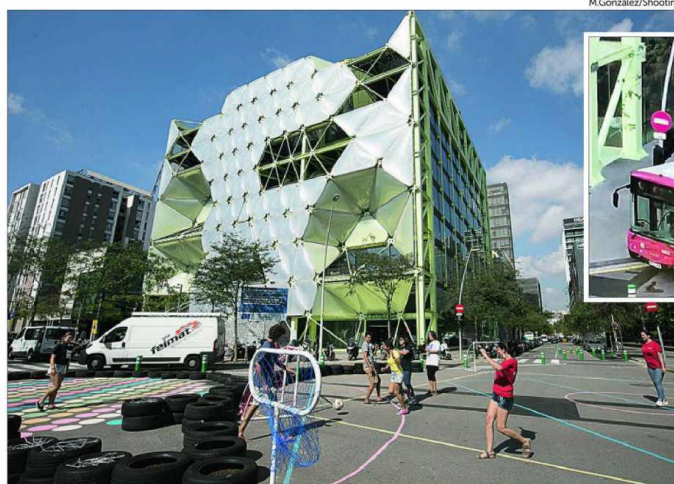
David J. FERNÁNDEZ- Barcelona

Después de siete días funcionando, las quejas por la superilla (supermanzana) del Poblenou no cesan. Los vecinos siguen preocupados por la nueva configuración de los espacios comunes ganados al tráfico y, sobre todo, lamentan la pérdida de plazas de aparcamiento y la nueva ubicación de los autobuses. Al mismo tiempo, la falta de zonas de carga y descarga incomoda a los comerciantes. No obstante, no todo son malas noticias para el Ayuntamiento. Los vecinos ya han comenzado a hacerse suya la supermanzana y ayer comenzaron a organizar actividades. Aun así, el Ayuntamiento ha reconocido deficiencias y se ha comprometido a realizar reajustes para satisfacer a todas las partes.

«Estudiaremos qué cuestiones hay que ajustar para que se generen menos inconvenientes a los ciudadanos», señaló la teniente de alcaldía de Ecología, Urbanismo y Movilidad, Janet Sanz ayer en la supermanzana de Poblenou, tras supervisar el espacio y escuchar las protestas de los vecinos. El descontento entre los vecinos por la aplicación de la supermanzana puede ir un paso más allá de la queja: vecinos y comerciantes han pronosticado acciones por la vía legal si no cambia la situación.

Críticas

Menos comprensivos se han mostrado los grupos de la oposición municipal que han pedido directamente el desmantelamiento de la superilla. El portavoz del Grupo Municipal de CIU, Joaquim Forn, lamentó que el gobierno de Colau haya convertido el modelo de la supermanzana en «perverso» ya que, dijo, perjudicará a los vecinos y, sobre todo, los comercios comprendidos. Por ello, los convergentes en pedirán la retirada en la próxima



A la izquierda, el espacio dedicado al ocio con una cancha de baloncesto y una de fútbol. Arriba, un autobús despedido se cuela en la supermanzana por accidente

Barcelona reformulará la superisla de Poblenou

Los vecinos quieren corregir algunos aspectos mientras la oposición pide su completa desmantelación

Comisión de Ecología, Urbanismo y Movilidad. Quien también lo hará será el PP; el presidente del grupo municipal, Alberto Fernández, insistió en que la supermanzana se ha convertido en un «superenlío» y un «megaproblema» que perjudica más que beneficia a los vecinos y comerciantes. En un comunicado, C's también ha pedido el desmantelamiento. En este caso, sin embargo, la agrupación da un plazo de dos meses para probar si funciona porque «Barcelona no está

para hacer experimentos si no tienen garantías de tener éxito».

«Hay que revisar las cargas y descargas, hay que replantearse el transporte público y el aparcamiento en la supermanzana», apuntó el presidente de la Asocia-

LOS VECINOS HAN EMPEZADO A ORGANIZAR ACTIVIDADES EN LOS ESPACIOS LIBERADOS

ción de Vecinos y Vecinas del Poblenou, Salvador Clarós. Pidió al Ayuntamiento, ante la atenta mirada de Janet Sanz, que tome buena nota de las propuestas y quejas de los vecinos porque según dijo, «es demasiado pronto para hacer un balance pero deberán corregir cosas».

Espacios ganados al tráfico

En cualquier caso, tras una semana en funcionamiento, la superilla comienza a cobrar vida. Las nueve manzanas que comprende

posibilitan la utilización de cuatro cruces como una suerte de improvisadas plazas. Así, un grupo de 200 estudiantes de arquitectura han comenzado a evaluar los espacios liberados y a organizar las primeras propuestas. De este modo, las cuatro plazas simbolizan la defensa de cuatro derechos básicos de los ciudadanos.

Un espacio está dedicado al tiempo de ocio en el que se han colocado una cancha de baloncesto, una pista de fútbol y otros populares juegos como el Twister. Otra zona dedicada a la comunicación en la que se ha dibujado en el suelo un hemiciclo a modo de Parlamento para que los vecinos puedan discutir sus cuestiones. Una tercera zona para la cultura en la que se organizarán exposiciones. Y por último, un espacio dedicado al comercio en el que un mercado de productos frescos cobrará protagonismo.

Figura 57: La Razón (Cataluña) 13/09/16

En la figura 57, l'article de Fernández, D. (13/09/2016). Els veïns més participatius comencen a ocupar el carrer amb una sèrie de activitats programades per fomentar l'activitat al carrer del barri. Intentant iniciar una proposta a joc amb l'oportunitat que els hi ofereix la Superilla.

MOBILITAT

La pèrdua de places d'aparcament i els problemes per a les empreses i el transport públic desllueixen els canvis urbanístics a Sant Martí

Front judicial contra la superilla

D. MARCHENA Barcelona

Els generals napoleònics deien durant la guerra del Francès (1808-1814): "Us portem la llibertat, però al primer que s'excedeixi l'afusellem". Conclusió: el fi no sempre justifica els mitjans. Això pensen els veïns i comerciants del districte de Sant Martí que han obert un front judicial contra la superilla del Poblenou, una prova pilot que l'Ajuntament vol estendre, tot i que haurà de "recollir les millores que ens demanen els veïns", com va reconèixer ahir la regidora Janet Sanz.

Fins i tot els més recalitrants crítics elogien la voluntat d'humanitzar la ciutat, guanyar espai per a les persones i restringir el trànsit per reduir la contaminació i els ac-

Fins i tot els crítics més acèrrims elogien la idea d'humanitzar la ciutat i guanyar àrees per als vianants, però...

cidents. Però la manera en què s'ha dut a terme aquest primer assaig no convença a tothom. "La idea és bona; l'execució, perversa", resumeix el regidor convergent Joaquim Forn. La zona triada –el perímetre dels carrers Badajoz, Pallars, Llacuna i Tànger– no té una gran densitat demogràfica, però sí empresarial.

Tasques rutinàries, com ara el repariment o la càrrega i descàrrega, s'han convertit en una odissea per a empreses d'automoció, com ara els concessionaris de les marques Citroën i Seat del carrer Almogàvers, a l'epicentre de la su-

L'Ajuntament anuncia canvis i demana disculpes

La regidora Janet Sanz va tenir ahir una roda de premsa moguda. Primer la va interrompre un veí. Després –el sol queia a plom– una periodista es va desmaiar, afortunadament sense conseqüències. L'asfalt és tan inhòspit que dificultarà que la ciutat es faci seus aquests racons. Li va passar el mateix a l'anterior govern municipal amb les activitats de lleure que va voler impulsar a la Diagonal, entre Francesc Macià i el passeig de Gràcia, i a les quals l'alcalde ja ha renunciat. Al que no renuncia és a noves superilles en altres districtes i barris. "La nostra voluntat és recollir les millores que ens demanen els veïns", va admetre Janet Sanz, que també va demanar disculpes "si no s'ha informat bé" sobre els canvis que ha impulsat la prova pilot. Aquest és precisament un dels cavalls de batalla dels qui critiquen que un equip municipal que tant elogia els processos participatius no els hagi consultat ni informat a fons.

La participació. Aquest era l'aspecte ahir al migdia del carrer Almogàvers, a l'alcaldia de Ciutat de Granada. Aquesta

crulla, que a la tarda va acollir debats ciutadans sobre la superilla, s'ha dedicat a la "participació"

perilla. També s'han vist afectats tallers, negocis de restauració i de rehabilitació de façanes, entre d'altres. Una vintena d'empreses i uns setanta veïns han dirigit una carta a l'Ajuntament per demanar la retirada del projecte. Aquests reclamants, a qui representa l'advocat Jordi Bonet, s'entrevistaran

avui amb representants municipals, però han anunciat que recorreran a la justícia i a la via contenciosa administrativa.

La superilla desterra els cotxes, que perden carrils, no poden circular a més de 10 km/h i han de girar en totes les interseccions interiors. Unes zones han perdut trànsit

rodats i d'altres, que abans amb prou feines en tenien, com ara el carrer Tànger, n'han guanyat. A més també s'han desplaçat paraades de bus i s'han eliminat moltes places d'aparcament.

El descontentament per aquestes mesures va tenir ahir dues imatges. La primera es va produir quan la tinent d'alcalde Janet Sanz explicava els canvis in situ. Josep Casabeyó, de 79 anys, anava al gimnàs quan la va veure i va aprofitar l'ocasió per retreure als polítics la "falta de diàleg" i la "nocturnitat i traïdoria" amb què han actuat. "On aparco ara? On agafó l'autobús?", preguntava mentre la regidora li demanava que s'esperés i que després l'atendria amb molt de gust. L'home va



Figura 58: La Vanguardia (Ed. Català) 13/09/2016

En la figura 58, l'article de Marchena, D. (13/09/2016). Queixes i opinions a favor de la implantació de les Superilles, però reflexió de com no s'ha executat de la millor manera. Zones poc residencials i molt industrials. Zones de carga i descàrrega sense lloc on treballar, vehicles de serveis amb pas complicat per accedir a totes les zones de la Superilla, etc.

Estrena accidentada

MALESTAR L'Ajuntament de Barcelona s'avé a fer canvis a la superilla del Poblenou per les queixes de veïns i comerciants, que fins i tot estudien acudir al jutjat **OPOSICIÓN** CIU i el PP demanen que se suspengui la prova pels maldecaps que crea

Francesc Espiga
BARCELONA

A priori ja es podia intuir que no seria un procés plaer, però l'entrada en funcionament de la superilla del barri del Poblenou de Barcelona ha estat més embolicada del que es preveia. Només una setmana després de la implantació d'aquesta àrea de trànsit restringit delimitada pels carrers Tàngor, Badajoz, Pallars i Llacuna, l'Ajuntament de la capital catalana ha anunciat que farà retocs a aquesta prova pilot per les incidències registrades i les protestes de veïns, comerciants i empresaris de la zona. Un malestar que té diverses causes, però que es pot resumir en la sensació genèrica que no s'han acabat de calibrar totes les conseqüències que podria arribar a tenir sobre la zona una reducció de trànsit tan sobtada.

La llista de greuges i petits incidents durant aquests primers dies es pot il·lustrar amb diverses imatges. Una de les il·lustracions, àmpliament difosa per les xarxes, és la d'un autobús que, arran d'un error del conductor, va quedar atrapat en els pilons que delimiten els carrils de l'interior de la superilla. De fet, una de les queixes més sentides és que, a banda de la falta d'informació, no s'ha tingut prou present que aquesta àrea del Poblenou té poca densitat residencial però, en canvi, una activitat econòmica no menor i amb un trànsit inherent. Sobre això, un altre exemple viscut ahir al matí *in situ* per aquest diari. Un canvi, i no precisament gran, va quedar atrapat uns quants minuts a l'entrada del carrer Boronat perquè els sostres de lona que hi col·locat el consistori per encobrir les activitats ciutadanes a



La cruïlla entre els carrers Roc Boronat i Sancho de Àvila, on es volen encaixar les activitats d'esbarjo com ara les esportives ■ ORIOL DURAN

La frase

“La nostra voluntat és recollir les millors que demanen els veïns. Tot canvi demana pedagogia”

Janet Sanz
TINENT D'ALCALDE D'ECOLOGIA,
URBANISME I MOBILITAT

L'interior de la superilla s'han penjat a una altura excessivament baixa. Ningú havia barrinat que pel Poblenou hi passen no poques furgonetes o camions. Va fer falta aixecar el tendal amb un pal perquè el vehicle pogués passar. “Els comerços de la zona no hem participat en el disseny d'això ni n'hem estat informats, i hem notat una baixada de clients perquè aquests no poden arribar. Si això segueix així, el

negoci se'n ressentirà”, comentava ahir Ignasi Jané, empresari del sector de l'automoció. Ja hi ha una vintena de professionals de la zona que, juntament amb una setantena de veïns de l'interior de l'illa, han contractat un advocat per estudiar si hi ha marge legal per presentar un contenciós administratiu contra l'Ajuntament per, entre altres motius, denunciar el perjudici que els ha provocat la iniciativa.

Aquest descontentament latent es va poder visualitzar ahir al matí durant una roda de premsa aparentment inòcua que l'Ajuntament havia convocat a la superilla per explicar què s'hi farà a partir d'ara. A la roda de premsa, s'hi va presentar un grup de veïns i empresaris que

va exposar les seves queixes a la tinent d'alcaldia d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat, Janet Sanz, amb les càmeres com a testimoni. Falta d'informació, desaparició de places d'aparcament en superfície, parades d'autobús o de zones de càrrega i descàrrega van ser algunes de les exposades. Sanz va admetre que hi ha marge per fer correccions, com ara en la qüestió de la càrrega i descàrrega.

A tot això, l'oposició a l'Ajuntament de Barcelona no ha desaprovechat l'ocasió per fer punta al llapis. Els grups de CIU i el PP van sol·licitar ahir que es deixi de fer la prova pilot arran dels problemes detectats. “Es una bona idea, però mal executada” era el resum que feia el convergent Joaquim Forn. ■

Activitats possibles a les cruïlles

Contingències al marge, el projecte de la superilla del Poblenou continua el seu procés de desplegament. Un cop limitada l'àrea de trànsit racionalitzat, l'Ajuntament de Barcelona ha començat a planificar les activitats que es duran a terme de manera transitoria als espais viaris que han quedat alliberats de l'ús del cobre. Els més emblemàtics són quatre cruïlles de carrers d'uns 2.000 m² on uns 200 alumnes de la Confederació de Tallers de Projectes d'Arquitectura han començat a desenvolupar-hi activitats per àmbits temàtics. Un exemple. Una d'aquestes es vol dedicar a l'esbarjo i, amb aquest propòsit, s'hi han començat a muntar pistes esportives improvisades per

jugar-hi a futbol o corfbol, que estan delimitades per pneumàtics. Sota una calor implacable, els únics que ahir s'atreuen a fer quatre xuts a la pilota eren els alumnes. La tinent d'alcaldia d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat, Janet Sanz va defensar el canvi de model que porta implícita la creació de la superilla: “Ens dona l'oportunitat de provar, assajar i, sobretot, generar el debat que l'espai públic és nostre i hem de pensar com el volem ocupar”. En la presentació d'aquestes activitats, Sanz va estar acompanyada de Salvador Claris, de l'associació de veïns del Poblenou, que va fer una defensa tancada de l'esperit del projecte. “És una aposta incontestable”, va asseverar.

Figura 59: El Punt avui 13/09/16

En la figura 59, l'article de Espiga, F. (13/09/2016). Plantejament de canvis a la prova pilot de la Superilla i problemàtica al governs per la suspensió del projecte liderat per la oposició

En defensa de les superilles

Ara fa 150 anys que Cerdà es va inventar l'urbanisme a Barcelona. La seva idea revolucionària, de planificar la ciutat pensant en les persones i dibuixant amb ambició a llarg termini, va donar el tret de sortida a una de les raons per les quals Barcelona és admirada i de referència: la seva capacitat de ser una de les ciutats més "amiga de les persones" del món.

Les superilles són, 150 anys després, un dels projectes més importants per a les properes dècades de Barcelona, i per això m'ha sorprès que la seva prova pilot hagi esdevingut tan polèmica.

Les superilles són un manifest construït (com la teoria general de l'urbanisme de Cerdà) que apel·la als valors més humans de l'urbanisme per millorar la vida dels ciutadans i inspirar el món tal com va començar a fer Cerdà fa 150 anys. Les superilles proposen una nova reinvençió de l'espai públic unint tecnologia i disseny, sociabilitat i urbanitat a partir de les grans idees que marquen els nous temps.

Com el pla Cerdà, es basen en una idea senzilla: proposen concentrar, en una malla de 3x3 illes, els busos i el trànsit que creua la ciutat, i desenvolupar a l'interior d'aquesta malla únicament el trànsit local posant tot l'espai al servei de les persones. L'anàlisi científica realitzada durant més de deu anys per Salvador Rueda, director de l'Agència d'Ecologia Urbana, demostra que és totalment viable i que permet millorar la qualitat de l'aire i la mobilitat, així com augmentar l'espai públic perquè els ciutadans visquin millor i l'economia sigui més dinàmica.

Ara, les bones idees necessiten estar ben gestionades, que se les doti de pressupost, que es doni màxima importància als elements comunicatius quan afecten les rutines dels ciutadans. I quan tot això no es fa, passen coses com les que hem vist els darrers dies. Un exemple recent de com la intervenció dels polítics pot fer que un projecte vagi bé o malament seria la xarxa ortogonal d'autobusos que s'ha anat posant en marxa els darrers anys amb gran èxit. Aquesta xarxa, també ideada a l'Agència d'Ecologia Urbana,



VICENTE GUALLART

FUNDADOR DE L'INSTITUT D'ARQUITECTURA AVANÇADA DE CATALUNYA I ARQUITECTE EN CAP DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA 2011-15

va estar a punt de ser adulterada pels polítics el 2010 per mandra o per incompetència, implantant una simplificació del model que l'hauria fet inservible i que hauria provocat situacions com les que estem veient aquests dies. Aquí la reacció de l'equip de l'excalcalde Trias va fer, afortunadament, que l'any 2011 es reconduís el projecte segons la idea original, fent un gran esforç

per a la implantació per fases i donant màxima importància a la comunicació, amb un resultat que ara tots gaudim. L'ús i la velocitat dels autobusos han augmentat sensiblement.

Un cop definida la xarxa ortogonal d'autobusos, que va permetre "eixamplar l'eixample", expandir les superilles per tota la ciutat és una gran idea, i realitzar una prova pilot en la trama Cerdà al Poblenou era clarament encertat.

Per tant, què ha passat? Per què una prova pilot que hauria de ser motiu d'orgull i d'alegria per a tot un barri ha acabat esdevenint una polèmica desagradable? La manca d'interès real de l'equip de govern, la baixa implicació dels tècnics municipals, el poc pressupost per a un projecte clau o la mala estratègia de comunicació de l'Ajuntament cap als veïns han estat les raons que han fet que una iniciativa com aquesta, que clarament ben implantada hauria estat un èxit, hagi acabat sent un motiu de decepció.

I, evidentment, segur que el projecte inicial es pot millorar. Jo suggeriria, des del meu suport a l'equip que porta deu anys treballant-hi, afegir a aquest projecte dues variables que el farien més potent i útil: el temps i les singularitats locals. Les tecnologies digitals permeten configuracions i usos dinàmics de l'espai que fan possible adaptar-se a una ciutat que té necessitats diferents també depenent del lloc, l'hora i el dia.

En qualsevol cas, el projecte de les superilles, com he explicat, és fonamental per al futur i cal defensar-lo de totes totes.

Ara caldrà aprendre del que ha passat. A Colau i el seu equip els toca treballar amb més rigor i de manera més transparent i consensuada; a l'oposició, no liquidar projectes clau perquè han estat mal gestionats, sinó intentar que l'equip de govern es posi al seu lloc i passi de ficar-se en embolics a treballar amb qualitat i ambició.

Si Barcelona aposta per ser una ciutat més humana, les superilles, igual que el pla Cerdà, l'obertura al mar dels anys 90 o la xarxa ortogonal d'autobusos, seran fonamentals per continuar reinventant la ciutat social i democràtica per la qual treballem des de fa més de 150 anys.



XAVIER BERTRAL

Quan les bones idees no estan ben gestionades, es provoquen situacions com la desagradable polèmica que hem vist aquests dies

Figura 60: Ara 17/09/16

En la figura 60, l'article de Guallart, V. (17/09/2016). Referència i menció al Pla Cerdà, com a idea revolucionària del moment. Menciona que una gran idea quan no està ben gestionada, provoquen situacions de polèmiques desagradables.

Superilla pilot: una crítica constructiva

Passats 10 dies des de la implantació de la superilla del Poblenou, ja s'hi han pogut detectar importants desajustos i deficiències, que permeten fer algunes reflexions inicials.

L'Ajuntament s'ha compromès finalment a estudiar algunes modificacions davant les evidències i les queixes expressades pels veïns (que, d'altra banda, comparteixen unànimement els lloables objectius de reducció del trànsit i de contaminació que persegueix el pla), entre les quals destaquen: la falta d'informació i de consulta pública; la mala elecció de l'emplaçament, i la deficient previsió d'alternatives de transport públic i aparcament, que està oferint cada dia un reguitzell d'imatges i anècdotes que amenacen d'estigmatitzar-la definitivament davant de l'opinió pública.

Potser la millor opció per salvar el projecte passa per una rectificació valenta de l'Ajuntament; suprimint totalment la prova pilot un cop finalitzin les activitats programades durant aquestes primeres setmanes. Transcorreguts aquests dies d'eferescència, en què la zona ha rebut una –benvinguda– injecció de vida artificial –amb 200 estudiants d'arquitectura, els mitjans d'informació, la festa major, visites de curiosos i gran presència de la guàrdia urbana–, les disfuncions generades encara seran més evidents i palpables.

Això permetria reflexionar en profunditat sobre les conclusions obtingudes de l'experiment; replantejar-lo amb més previsió; augmentar-ne significativament les probabilitats d'èxit i, sobretot, escollir un nou emplaçament, més adequat i representatiu, on l'experiment pugui ser acollit més positivament pels seus veïns.

JOSEP MUNT PROS
BARCELONA

Figura 61: Ara 18/09/16

En la figura 61, l'article de Munt, J. (18/09/2016). 10 dies després ja estan plantejant-se abandonar el projecte i demanar recuperar la seva zona anterior. Ajuntament els convenç de que faran millores amb la intenció de solucionar les queixes dels ciutadans.



Crúilla de dos dels carrers que quedaran afectats pel projecte de pacificació del trànsit ■ S. PÉREZ

Sabadell tindrà a principi del 2017 una primera superilla al Centre-Creueta

■ Fa sis anys que l'associació de veïns reclama la pacificació dels carrers del barri ■ S'hi canviaran sentits de circulació i s'hi instal·larà nou mobiliari urbà

Sandra Pérez
SABADELL

“Tant de bo tinguem cues d'associacions de veïns per fer el projecte en altres barris de la ciutat”, assegura el regidor d'Espai Públic, Xavier Guerrero, que espera que a principi del 2017 la pacificació del sector del Centre-Creueta, que afecta una vintena de carrers d'un dels barris més antics de Sabadell amb voreres estretes i cases baixes, sigui una realitat. Dimarts que ve es presentarà el projecte en públic al Casal Pere Quart,

després de treballar-lo durant els darrers mesos amb els diferents actors del barri, com les escoles i l'associació de veïns. De fet, va ser aquesta entitat la que va impulsar ja fa sis anys la idea de pacificar els carrers del seu barri perquè, com explica el responsable de mobilitat de l'associació, Màrius Navazo, tenien problemes de seguretat viària, d'accessibilitat, i volien “recuperar els carrers per viure-hi”. Afegeix que des de l'inici tenien clar que la transformació de la zona no havia de passar per fer grans

Del passeig a la ronda ponent

Les obres tornaran a ser protagonistes a principi del 2017 a Sabadell. Un cop acabada la campanya de Nadal, es treballarà als dos extrems de la via per acabar el projecte que ja estava previst. L'espai, però, està immers en un nou procés per repensar-lo que engloba tot el centre de la ciutat. Continuaran els treballs del “metro” Sabadell a la part nord perquè les tres estacions que queden pendents es puguin inaugurar a la primavera. Però també hi haurà

obres al voltant de l'estació de Gràcia Can Feu. Per reobrir la rambla Ibèria, una de les principals vies d'accés des de la C-58, caldrà fer tres actuacions: urbanitzar l'entorn de la nova estació, fer la rotonda entre la carretera de Barcelona i la ronda Ponent i remodelar aquesta última per fer-la més agradable. En concret, els carrils bici es posaran a la calçada, per deixar més espai per als vianants, i es reduiran els carrils per als vehicles de tres a dos per sentit.

obres. El projecte, com explica Guerrero, no les inclou. Es basa a intentar evitar amb diferents canvis de sentit que els cotxes que ara creuen el barri per arribar al centre deixin de fer-ho perquè no els estalvia temps. Alguns carrers canviaran de sentit de circulació i es col·locarà una pizona a la via d'accés a l'escola Enric Casassas, a més de pintar parts de paviment per deixar clar els canvis. “La pacificació no vol dir que es prohibirà l'entrada al barri amb vehicle”, puntualitza Nava-

La frase

“Els veïns del barri estariem encantats que els nens tornessin a jugar als carrers del barri”

Màrius Navazo
PORTAVEU DE MOBILITAT DE
L'ASSOCIACIÓ DE VEÏNS

zo. Tots els veïns podran accedir als seus pàrquings i negocis, i tothom podrà passar per la zona, però hi haurà nous itineraris que no serviran perquè els cotxes tardin menys a arribar al centre i que, esperen, sí que seran útils perquè hi hagi menys trànsit a la zona. “Estariem encantats si els nens tornessin a jugar als carrers del barri”, diu Navazo.

Si el sistema funciona –no es descarta, però, sí cal fer alguns canvis després d'una primera valoració– l'executiu local està obert a portar la iniciativa a altres parts de la ciutat com Campoamor, Espronceda, Can Rull i Can Oriac. En tot cas, puntualitza Guerrero, “sempre s'ha de buscar el consens amb els veïns”. El regidor hi afegeix: “La idea és retomar els espais de la ciutat a les persones.” ■

Figura 62: El Punt avui 26/09/16

En la figura 62, l'article de Pérez, S. (26/09/2016). El model arribà a al estres ciutats de Catalunya, en zones on necessiten una pacificació dels carrers.

Veïns de la superilla del Poblenou demanen “començar de zero”

L. BENVENUTY Barcelona

La plataforma de veïns contraris a la superilla del Poblenou va demanar ahir a l'Ajuntament que faci marxa enrere, que ho desmantelli tot i que comenci de zero. Dilluns passat la tinenta d'alcalde d'Urbanisme, Janet Sanz, va anunciar que el 2018 a Barcelona es desenvoluparan cinc superilles més, de manera que l'any que ve es destinarà principalment a dur

a terme uns amplexissims processos participatius destinats a assegurar-se la complicitat ciutadana, a tenir en compte l'opinió de les persones que hi viuen i a no repetir els errors comesos al districte de Sant Martí.

Taquestes paraules tan autocrítiques de la principal responsable municipal de l'àrea d'Urbanisme estan fent arrufar un munt de cels al Poblenou. “Per què es tindran en compte les opinions dels

veïns de les futures superilles i no les nostres? Que nosaltres no ens mereixem un ampli procés participatiu també?”, es pregunten els portaveus de la plataforma. Els veïns del Poblenou no es volen sentir com si fossin conillets d'Índies. Per això celebren l'acord recent dels grups municipals de CiU i d'ERC destinat a plantejar un nou pacte de ciutat que garanteixi el futur del projecte de les superilles, un acord obert a totes

les forces polítiques que també serveixi per assegurar-se el molt necessari suport veïnal per tirar endavant qualsevol iniciativa que trastoca la vida quotidiana de la gent. “Esperem que totes les forces polítiques se sumin a aquesta proposta”. La implantació d'aquest model de mobilitat suposarà canvis molt profunds en les maneres de viure per als ciutadans de Barcelona. Revisarà molts aspectes que es consideraven intocables. “La nostra posició sobre les superilles és la dels comerciants i els magatzems que mouen les mercaderies –va dir ahir Miquel Valls, president de la Cambra de Comerç–. Suposem que els tècnics de l'Ajuntament

tindran en compte la mobilitat per a aquest tipus de negocis quan plantejïn qualsevol mesura”.

La pressió de la plataforma es redoblarà passades les festes. El 16 de gener pretenen tallar el trànsit dels carrers perimetral de la seva superilla del Poblenou. D'aquesta manera volen demostrar que no hi van guanyar res, que el trànsit que va desaparèixer d'uns carrers ara deserts simplement es va traslladar a altres vials de sobte més congestionats que mai. Els veïns redoblaran després la pressió, convocaran noves mobilitzacions. “Ja tenim més de 6.000 firmes, la meitat en paper i l'altra meitat recollides per internet”. ●

Figura 63: La Vanguardia (Ed. Català) -Viure a Bcn 21/12/16

En la figura 63, l'article de Benavent, L. (21/12/2016). La Plataforma en contra la Superilla de Poblenou demana començar de zero el projecte de la Superilla de Poblenou. Demanen que se'ls escolti abans de començar amb la implantació d'una nova Superilla en algun altre barri de Barcelona. Els hi molesta ser els conillets d'Índies d'un projecte que no s'ha informat com tocava als veïns afectats per la Superilla

Més participació per guanyar suport popular

>>> VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

confiança a l'alcalde, posant en joc el poder amb la seguretat que el conservarà sense problemes. El pacte entre CiU i ERC obre la guerra de trinxeres en la política local barcelonina.

La tinenta d'alcalde d'Urbanisme Janet Sanz va venir ahir a reco-

nèixer que les coses no es van fer del tot bé al Poblenou, que el pertinent procés participatiu es va anar tirant endavant a còpia de pedaç, que no es va acabar d'aconseguir la implicació de la gent... A la tinenta d'alcalde no li falta raó sobre això. La plataforma ciutadana d'afectats per la superilla del Poblenou va repartir aquests dies al

voltant de 150 pancartes que ja pengen de les finestres a fi de deixar patent l'oposició veïnal a la iniciativa. Fonts de la plataforma afegeixen que en lluirien moltes més a les façanes de la zona si la plataforma no hagués de cobrar 6 euros per cadascuna. Pel que sembla, més d'un veí que en va encomanar alguna per correu electrònic es va fer enrere després de comprovar que les pancartes no són de franc.

La plataforma de ciutadans que rebutgen la superilla del Poblenou tal com està plantejada en aquests moments també està posant en circulació dotzenes d'adhesius i pos-

GRAN VIA

Carrils bici als laterals

■ L'Ajuntament habilitarà dos carrils bici provisionals a les calçades laterals de la Gran Via per dotar-la d'un itinerari ciclista durant la Fira de Reis que ocupa la mitjana. La fira comença demà dimecres i s'acaba el 6 de gener.

ters que molts comerços ja fan servir per deixar clar el seu descontentament. Janet Sanz confia que els últims ajustos de la superilla del Poblenou serveixin a mitigar aquest descontentament.

La tinenta d'alcalde va assegurar que els cinc nous espais es desenvoluparan després d'uns processos participatius impecables. De fet, l'any que ve es destinarà a implicar els veïns en els diferents projectes i després desenvolupar-los. El govern espera acordar aquests detalls amb la resta de grups durant la primera quinzena de gener. L'acord no serà senzill. ●

Figura 64: La Vanguardia (Ed. Català) -Viure a Bcn 20/12/16.

En la figura 64, l'article de Sanz, J. (20/12/2016). Segueixen amb les queixes de la plataforma contra la superilla de Poblenou.

Bibliografia:

1. Benavent, L. (21/12/2016). Veïns de la Superilla de Poblenou demanen “començar de zero”. La Vanguardia, 1, 6. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
2. C.M.D.(06/09/2016). Bufetades amb subtilesa. El Periódico de Catalunya , 1, 5. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
3. Espiga, F. (13/09/2016). Estrena accidentada. El Punt avui, 1, 12. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
4. Fernandez, D (13/09/2016). Barcelona reformulará la superisla de Poblenou. La razón, 1, 13. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
5. Gerard Ribera. 2018. Anàlisi i Valoració de La Implantació de Les Superilles a La Ciutat de Barcelona. Treball Final de Grau.
6. Gordo, A. (06/09/2016). Dolenta pels veïns. El Periódico de Catalunya , 1, 5. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
7. Guallart, V. (17/09/2016). En defensa de la Superilla. Ara, 1, 16. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
8. Marchena, D. (13/09/2016). Front judicial contra la Superilla. La Vanguardia, 1, 8. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades.
9. Márquez, C.(06/09/2016). BCN accelera contra el cotxe. El Periódico de Catalunya 1, 9. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
10. Munt, J. (09/09/2016). Superilles: així, no. Ara, 1, 7. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
11. Munt, J. (18/09/2016). Superilla pilot: una crítica constructiva. Ara, 1, 9. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
12. Munt, L.(05/10/2016). Una posada en marxa millorable. El Periódico de Catalunya, 1, 18. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
13. Pérez, S. (26/09/2016). Sabadell tindrà a principi del 2017 una primera superilla al Centre-Creueta. Ara, 1, 25. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
14. Prialles,R. (06/09/2016). Els veïns som els mes perjudicats. El Periódico de Catalunya , 1, 12. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades



15. Sanz, J. (20/12/2016). Mes participació per guanyar suport popular. La Vanguardia, 1, 19. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
16. Solé, A.(2016). Les llàgrimes de l'ideòleg de les Superilles 29 anys després. Ara, 1, 18. 06/09/2016, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
17. Vidal, M.(06/09/2016). La Superilla de Sant Martí o "la ciutat és per als veïns. La Vanguardia , 1, 15. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades
18. Villatoro, V. (08/09/2016). 8 de Setembre, Perdut per la Superilla. Ara, 1, 25. 25/07/2018, De Ajuntament de Barcelona Base de dades