

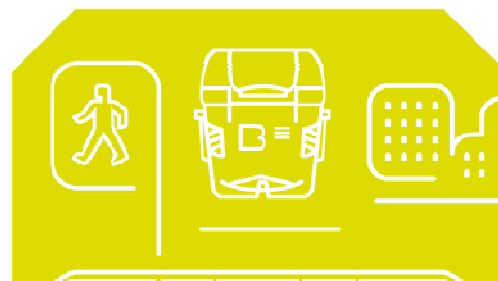


Superilles: Omplim de vida els carrers

SESSIÓ AMB COMERCIANTS D'HORTA

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA
RESULTATS DE LA JORNADA PARTICIPATIVA I DE DEBAT

7 DE JUNY DE 2017



INDEX

1. Introducció i antecedents	2
2. Jornada participativa i de debat	4
Dades bàsiques	
Metodologia	
3. Resultats per àmbits	
Canvis de sentit	5
Actuacions estructurants i tàctiques	7
Estacionament	8
Càrrega i descàrrega	9
Xarxa de bus	9



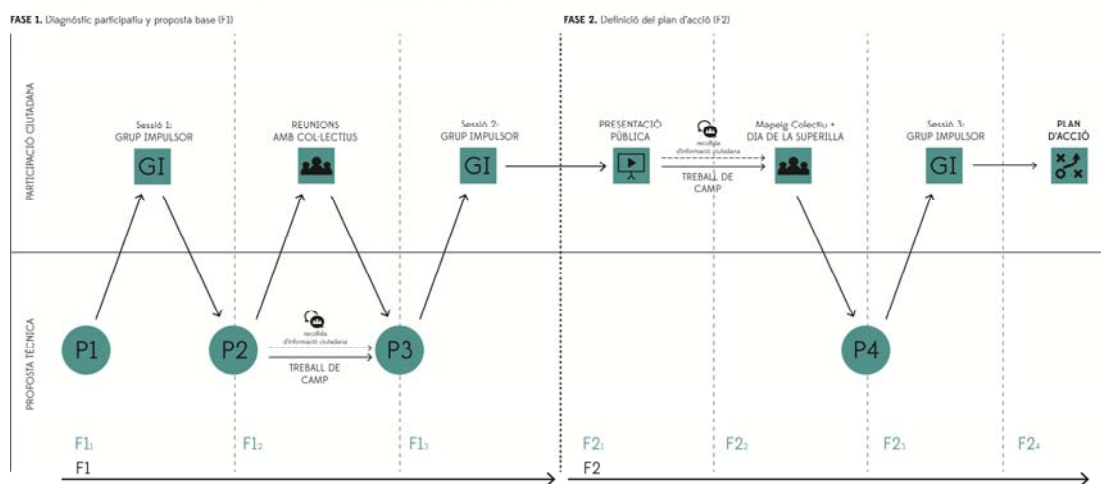
1. Introducció i antecedents

El procés d'implementació de la Superilla d'Horta part del model teòric preestablert que s'adapta a les particularitats del barri a través de la participació dels agents i parts interessades, així com de la ciutadania a títol individual. D'aquesta manera, el seu objectiu últim és l'elaboració d'un Pla d'Acció per a la millora de la mobilitat i la qualitat de vida, a través de la disminució de la presència del cotxe i la conseqüent reducció de la contaminació (ambiental, acústica, etc.), l'augment del verd urbà, així com de l'espai públic per a l'ús del ciutadà. Un Pla que gràcies a la implicació ciutadana estarà adaptat a la necessitats de la població i les característiques territorials d'Horta.

Per assolir aquest fi, el procés compta amb dues línies de treball relacionades i retroalimentades: la redacció de la proposta tècnica de mobilitat i l'elaboració del Pla d'Acció de manera participada. D'aquesta manera la proposta tècnica de la Superilla d'Horta es treballarà al costat dels agents i ciutadania a títol individual a través de diferents espais i canals de participació.

Amb els resultats de les aportacions recaptades en les diferents sessions i accions participatives s'anirà modificant la proposta tècnica mitjançant la qual configurar el Pla d'Acció definitiu. Per al cas concret d'Horta es planteja el següent pla de treball per a l'elaboració del Pla d'Acció que relaciona les dues línies esmentades:

PROCÉS D'IMPLEMENTACIÓ SUPERILLA D'HORTA: Esquema de treball



Aquest pla de treball parteix d'una metodologia general per a la implementació del programa Superilles, i ha estat adaptat i contextualitzat a la realitat d'Horta en col·laboració amb el Districte. L'esquema representa les fases per a l'elaboració del Pla d'Acció. La implementació es complementaria amb una tercera fase dirigida al disseny col·laboratiu de les accions i intervencions recollides en aquest Pla. El plantejament metodològic concret d'aquesta fase estarà subjecte als resultats de les dues primeres i es plantejarà una vegada s'hagi establert el Pla d'Acció.



En l'esquema de treball per a l'elaboració del Pla d'Acció disponible es pot observar que es diferencien dues fases de treball consecutives, dividides en subfases. Per a cadascuna d'elles es diferencia en la part inferior, el treball vinculat a l'elaboració de la proposta tècnica i en la part superior el relatiu a la participació ciutadana. A continuació es descriuen les diferents fases.

FASE 1: Treball inicial amb Grup Impulsor i col·lectius

Aquesta fase es caracteritza per un treball més intern amb els agents i col·lectius més rellevants del barri. D'aquesta manera primer s'estableix un mapa d'agents a partir del qual es constitueix un Grup Impulsor (GI) del procés. Aquest serà l'espai de participació continuat que donarà un seguiment més exhaustiu a l'elaboració de la proposta tècnica, per a això es determinen una sèrie de sessions de presentació i validació de la mateixa.

A més, durant aquesta fase es tindran sessions de treball amb diferents col·lectius i entitats especialment afectats per la Superilla, que estaran agrupats segons àmbit temàtic (comerciants, sector educatiu i equipaments, teixit veïnal, etc.). Durant aquestes trobades amb el GI i els col·lectius, es recopilaran aportacions, dubtes i modificacions a la proposta tècnica de mobilitat. Aquestes aportacions s'incorporaran a la mateixa, generant successives propostes que seran treballades de manera iterativa i que culminaran en una proposta base que, després de la validació del GI, serà la que es presentarà públicament, inaugurant la participació més àmplia i pública durant la Fase 2.

Paral·lelament a aquestes trobades i tallers participatius de la fase 1, es realitzaran accions a l'espai públic amb un doble objectiu: recopilar aportacions de la ciutadania sobre la Superilla i informar i sensibilitzar sobre el seu procés d'implementació. Les aportacions recopilades durant aquestes accions a l'espai públic seran incorporades també en la proposta tècnica.

3

FASE 2: Elaboració del Pla d'Acció

Una vegada es disposi d'una proposta base validada pel GI, es realitzarà una presentació pública davant el veïnat d'Horta, realitzant una convocatòria el més multitudinària possible. Aquesta presentació pública es dividirà en dues parts: una primera dirigida a la presentació de la proposta base i resolució de dubtes generals. La segona en canvi, consistirà en un taller de treball participatiu obert mitjançant el qual recopilar aportacions sobre la proposta base.

Aquesta sessió de participació pública inaugurarà una sèrie d'accions participatives (sortides del carret, mapatges ciutadans, el Dia de la Superilla, etc.) mitjançant les quals seguir recopilant necessitats, problemàtiques i aportacions que seran incorporades a la proposada base i el Pla d'Acció. Després d'aquest procés es realitzarà un taller amb el GI per a l'elaboració definitiva del Pla d'Acció.



2. Jornada participativa i de debat

Dades bàsiques

Data, hora i lloc: Dimecres 7 de Juny, al Centre Cívic Matas i Ramis (Carrer de Feliu i Codina, 20)

Convocatòria: La convocatòria de la jornada participativa es va realitzar mitjançant correu electrònic i amb repartiment de fulletons informatius a les associacions de comerciants i a les diferents botigues del barri.

Participants: La jornada participativa i de debat va comptar amb la participació de setze assistents, entre representants de comerços o activitats econòmiques i ciutadania en general.

Metodologia

La jornada es va planificar amb dos moments diferenciats. Una primera part de dinàmica participativa, on els assistents es van dividir en grups, i una segona part en plenari per a posar en comú les diferents qüestions i elements que van anar sorgint a les diferents taules de treball. L'objectiu d'aquesta dinàmica era oferir la possibilitat de que les persones que anessin arribant poguessin incorporar-se amb facilitat, amb la possibilitat d'anar creant nous grups de treball en funció de l'arribada dels nous participants.

Pel que fa a la dinàmica participativa, es van crear dos grups de debat, els quals es van ubicar en dues taules diferents. Tots dos grups van treballar la mateixa dinàmica. En primer lloc, es va explicar als diferents grups de treball la proposta de jerarquies de vies, l'esquema de mobilitat, la xarxa de carril bici, la xarxa de busos existents i les modificacions del traçat del autobús 185. També es va explicar que no es modificarien els punts de carrega i descarrega i es va presentar les afectacions a les places de pàrquing en superfície. Posteriorment, la dinàmica es va realitzar amb el suport de 5 plànols: canvis de sentit, actuacions estructurants i tàctiques, estacionament, càrrega i descàrrega i xarxa de bus. Els participants van plasmar les seves opinions i impressions sobre els plànols amb pòsits en funció de tres categories: Potencialitats, riscos, propostes i dubtes.

Durant la segona part en plenari, un portaveu de cada grup va explicar breument els resultats obtinguts a la seva taula de treball, exposant les principals conclusions. Després d'aquesta exposició, es va obrir un torn de paraula obert perquè els assistents poguessin fer els matisos que es creguessin convenients, així com per a resoldre els aclariments i dubtes corresponents.



3. Resultats per àmbits

CANVIS DE SENTIT

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Eliminar la drecera que utilitzen els cotxes foranis passant pel mig del barri.
- L'apertura del tram del c/ Baixada de la Plana al c/ Tajo.
- La creació d'un nou accés des de la Plaça Eivissa.
- Canvi de sentit del c/ de la Plana.

RISCOS

- Al modificar el sentit dels carrers, els nous recorreguts poden afectar el gir dels camions. Els girs problemàtics detectats a priori són:
 - Donat que actualment els camions dels comerços de l'Eix Feliu Codina baixen per Eduardo Toda, quan aquests hagin de baixar per Campoamor es preveuen problemes al gir del c/ Rectoria.
 - Per tant, girs del c/ Campoamor cap al c/ Rectoria, i del c/Rectoria al c/Eduard Toda.
 - Problema d'accessibilitat degut a la modificació del sentit a la Baixada del Mercat – c/ Pere Pau. Consideren que la nova proposta dificulta el gir dels camions i/o furgons.
 - Els camions no podran girar del c/Horta cap a c/ Fontanet.
- Aquests canvis de sentit que es proposen seran complexos i suposaran un problema per als transportistes que estan familiaritzats amb els sentits de circulació actuals.
- Si no es modifica la secció serà impossible que els camions puguin girar bé en alguns punts.
- Canvi de sentit c/ de la Plana.
- Els veïns/es també patiran aquests canvis de sentit.
- La cruïlla de Canigó amb Valldaura es saturarà a les hores punta: escoles, sortida i entrada de la jornada laboral, ambulàncies, emergències, etc.



PROPOSTES

- No tocar el sentit del carrer Eduard Toda.
- Es demana que la modificació de sentit de la zona Baixada del mercat – c/ Pere Pau torni al seu estat inicial.
- Abans d'iniciar tots els canvis de sentit, és necessari solucionar el problema del semàfor del c/Tajo amb Passeig Maragall, per tal de prioritzar Tajo. D'aquesta manera, es fa més fluït el trànsit pel c/Tajo (incentivar que els cotxes entrin per Tajo i no per Fulton).
- Que el c/Feliu Codina sigui de doble sentit (i no únic com es planteja) eliminant el petit cordó d'aparcament de davant del gimnàs, i posant CID.
- No canviar el sentit de Campoamor, sinó desincentivar primer el seu ús millorant el semàfor de Tajo. Posteriorment, un cop millorat l'àmbit extern, iniciar una segona fase on ja es modificaran els sentits si encara es creu necessari. És a dir, que la modificació dels sentits de circulació sigui l'últim recurs i no el primer.
- No canviar el sentit i els vials si no hi ha una necessitat.
- Obrir l'accés del c/ Vent (davant de la biblioteca) per a alliberar el c/ Fulton.

6

DUBTES

- És necessària la Superilla?
- Què passarà quan es tanqui el c/ Tajo per festes?
- Dubte sobre si el redireccionament del trànsit de la drecera actual cap el c/ Tajo col·lapsarà la via, ja que es considera que, actualment, el tram entre el Passeig Maragall i el c/Porto es col·lapsa a les hores punta.
- No es veu la necessitat de canviar el sentit del transit dels carrers Eduard Toda i Campoamor.
- Gir de c/ Rectoria - Campoamor.
- No s'acaba de veure clar que els canvis de sentit millorin la mobilitat de vianants.
- Es demana veure els resultats del simulador informàtic de fluxos de trànsit i la saturació resultant de la proposta que es planteja.



ACCTUACIONS ESTRUCTURANTS I TÀCTIQUES

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Grup 1: Unanimitat en les propostes plantejades. Sobretot amb les propostes del c/ Chapí i c/ Feliu i Codina.
- Grup 2: Tothom està d'acord en la "L" (E1, E3) però la resta d'actuacions no es veuen tan clares.
- Actuacions tàctiques davant de les escoles i davant de la piscina.

RISCOS

- Es reconeix que, actualment, algunes de les indicacions que hi ha de "prohibit el pas" no es compleixen. Exemples: del c/ Horta cap a c/ Tajo, on està prohibit passar i ho fan igualment.
- La pèrdua d'espai d'aparcament.

PROPOSTES

- Sancionar les motos aparcades a les voreres estretes.
- Estudiar millor la vorera passant de Canigó amb Passeig Fabra i Puig (E6) perquè no s'acaba de veure necessària, ja que des de que s'han posat les pilones ja no hi passa ningú.
- Dur a terme les actuacions per trams, iniciant una primera fase amb la "L" (Chapí i Feliu Codina).
- Incrementar el verd al carrer Edurard Toda.
- Habilitar escales al davant del passatge de Chapí al c/ Torrent de Can Mariner.
- Habilitar escales mecàniques de Torrent Can mariner a Feliu Codina.



DUBTES

- Quins canvis físics hi haurà per tal de desincentivar el pas de vehicles pel barri?
- Quina afectació tindrà això sobre l'espai d'aparcament?
- Vorera passant Canigó amb Passeig Fabra i Puig (E6)
- No es veu la necessitat de les actuacions de Chapí entre Rectoria i Feliu Codina (E2), ni la del carrer Rectoria (E4)

3. ESTACIONAMENT

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Alguns assistents troben correcte canviar una part de l'aparcament lliure per zona verda, però no s'arriba a consens.

∞

RISCOS

- Consideren que el carril bici del c/ Tajo traurà una filera d'aparcament, quan en aquesta zona hi ha necessitat (o manca) d'aparcament.
- La zona del mercat es troba sense espai d'aparcament.
- Reconeixen que el problema de la zona verda a la zona interior és que expulsarà els cotxes cap al perímetre, empitjorant la situació d'aquesta zona.
- Problema de manca d'aparcament a la zona de baix (on es treu aparcament).
- Preu d'infraestructura de l'Àrea Verda.
- L'àrea verda suposa el cost d'un euro a la setmana, quan ara l'aparcament que tenen es lliure i, per tant, això suposaria una pèrdua.



PROPOSTES

- Pàrquing en el futur mercat remodelat.

DUBTES

- On van els 170 cotxes que es queden sense places?
- Més dificultat a l'hora de trobar aparcament.
- És imprescindible planificar nous pàrquings a la zona.
- Zona verda per a prioritzar l'aparcament del veïnat?

4. CÀRREGA I DESCÀRREGA

BUIDAT DELS GRUPS:

RISCOS

- Zona de CID davant de Feliu Codina – Chapí. Amb la "L" no es podrà fer càrrega i descàrrega a Chapí.
- Indisciplina a l'hora de fer càrrega i descàrrega (problema actual que seguirà en el futur).

9

PROPOSTES

- No canviar res (les dues modificacions que es proposen).

5. XARXA DE BUS

BUIDAT DELS GRUPS:

RISCOS

- S'ataca al transport privat, però no es fa proposta de transport públic per contrarestar.

PROPOSTES

- Consideren oportú augmentar la freqüència del bus de barri si el que es vol és que s'utilitzi el transport públic.

