

## ACTA DE LA SESSIÓ AMB EL GRUP IMPULSOR D'HORTA

Al Centre Cívic Matas i Ramis, el dimecres 31 de maig de 2017 es reuneixen els representants d'Ecologia Urbana i del districte d'Horta amb el Grup Impulsor de la Superilla d'Horta.

Assisteixen a la reunió:

Roser Vallhonestà, Coordinadora d'Entitats  
Sebastià Ribó, AVV Horta  
Vicens Bailon Pons, Mercat d'Horta  
Yolanda Cases, Federació Cor d'Horta i Mercat  
Sandra Regiosa, Associació Comerciants Eix Diagonal mar  
Oleguer Salvador, Escola Fedac Horta  
Oriol Llop, AMPA Fedac Horta  
Joan Guillem, Coordinador  
Jordi Serrano, Eix del Mal  
Isaac Ribó, AVV Horta  
Mokhtar Ayount, President AVV Horta

Victor Valls, Conseller BComú  
Cecilia Collado Lizama, tècnica del barri d'Horta

Rosa López, tècnica d'Ecologia Urbana  
Xavi Valls, tècnic d'Ecologia Urbana  
Laia Torras, Cap participació d'Ecologia Urbana  
Cecilia Collado Lizama, tècnica del barri d'Horta  
Anna González, tècnica d'Urbaning  
Jordi Calbetó, tècnic VAIC  
Carlos Domínguez, tècnic VAIC

**Victor Valls**, conseller del districte d'Horta, obre la sessió i la contextualitza en el marc de la superilla.

**Carlos Domínguez**, tècnic de VAIC, explica la proposta de jerarquies de vies i l'esquema de mobilitat. De nou, s'explica la problemàtica en relació a la "drecera" del carrer Campoamor que utilitzen els cotxes per creuar el barri i anar fins a les rondes. Exposa la proposta de funcionament de les vies, els canvis de sentit proposats, les actuacions per a millorar l'habitabilitat (actuacions estructurants i tàctiques) i les actuacions bàsiques. Finalment, explica també com afectarà tot això a la xarxa bàsica: bici, bus, estacionament i càrrega i descàrrega, i presenta alguns exemples d'actuacions similars en altres carrers del barri.

**Intervenció:** es comenta que s'hauria d'evitar que els cotxes puguin sortir per c. Carles Collet, ja que es tracta d'un carrer de vianants i es vol evitar que els cotxes passin per allà. Alhora, també s'hauria de procurar que els cotxes que estan de pas i entren per a deixar als alumnes a l'escola (FEDAC Horta i Santa Caterina de Siena) surtin també el més ràpid possible sense haver de donar voltes pel barri.

**Intervenció:** Es destaca la pèrdua de cobertura de la línia 185 per la zona de dalt, on hi ha dos escoles, al modificar el seu recorregut degut als canvis de sentit plantejats.

**Resposta:** Amb el canvi de recorregut que es planteja, en el cas pitjor el desplaçament de parades és d'uns 50 metres. A més, per compensar aquesta "pèrdua", es proporcionarà aquesta cobertura al recorregut de tornada, baixant pels carrers Eduard Toda, Venècia, Campoamor, Lloret de Mar, Porrera i Hedilla.

**Vàries intervencions** fan referència a la pèrdua d'aparcament (171 places).

**Victor Valls** exposa el calendari de les properes sessions: 7 de Juny sessió amb comerciants i, posteriorment, sessió oberta amb la ciutadania que, possiblement, serà el 26 de juny.

**Jordi Serrano** pregunta quin és el pressupost total i els costos de les actuacions que es proposen. Comenta també el transcurs de la darrera sessió del Consell de Barri i les "formes" incorrectes que els veïns van percebre per part del districte. Demana, per tant, ser més curosos en aquests temes per evitar que el veïnat marxin enfadats de les reunions.

**Sebastià Ribó** comenta que a la darrera sessió del Consell de Barri va sortir el tema de que els carrers que hi ha a partir d'Eduard Toda segueixen igual (sense canvi de direcció) i, per tant, seguiran actuant com a dreuera. Apunta també que el carrer Canigó, tot i que es faci vorera passant, seguirà sent dreuera per a la gent que ve des del Passeig Fabra i Puig i, per tant, demana replantejar que un tram de Canigó sigui de baixada. D'altra banda, li preocupa el tema del carrer Campoamor d'entrada, i el creuament Carles Collet – Carrer de l'Església – Av. de l'Estatut. Finalment, menciona que perdre 170 places d'aparcament en aquesta zona és molt, ja que és una zona en la que, actualment, ja hi ha dificultats per aparcar.

**Rosa López** respon que els números d'aparcament no els han arribat a temps, però BSM està fent un estudi sobre l'aparcament al barri. A priori, es detecta un fenomen d'aparcament forani durant el dia i, per tant, si això es confirma, una opció serà passar de places lliures a zona verda en alguns trams. Per al dia 7 ja es disposarà d'aquest estudi complert i es podran mostrar les dades.

**Vàries intervencions** comenten que aquesta seria una bona opció.

**Roser Vallhonestà** anuncia que a la comissió de seguiment del Consell de Barri es va decidir que, a partir d'ara, es posaria l'ordre del dia als cartells de convocatòria del carrer. La contrapartida d'això és que, quan s'escriu "superilla" a l'ordre del dia, això acaba atraient a les reunions molta gent que hi està en contra, i que venen enfadats a la sessió tot i no estar informats de l'actuació que es proposa. Per tant, acaba resultant en reunions que no són constructives ni propositives.

**Isaac Ribó** assenyala el tema de l'aparcament i la pèrdua de 222 places a la zona de baix. Pregunta si al carrer de Baixada de la Plana es conservarà la semaforització, i si s'ha estudiat la possibilitat de que sigui de plataforma única.

**Rosa López:** Si, es conserva la semaforització perquè així és garanteix que no es quedi parat cap cotxe al mig de Tajo – Lisboa. Pel que fa al tema de la plataforma única, es comenta que la vocació final de molts carrers de la zona (sobretot els eixos cívics) és que acabin urbanitzant-se com a plataforma única. No obstant, el compromís és que ara i d'aquí a l'horitzó 2019 es destini el pressupost a fer unes actuacions que, entre tots, s'acordin com a prioritàries, al tractar-se de les zones on hi ha més demanda per part del vianant. Per tant, en aquestes zones és on es proposa fer la inversió en aquest horitzó. No obstant, això que s'està treballant és un Pla d'Acció i un full de ruta de com s'ha d'anar transformant la zona al llarg del temps.

**Isaac Ribó** demana tenir en compte el material que s'utilitzarà per a les obres d'urbanització, ja que a les darreres obres que s'han fet per a urbanitzar carrers de plataforma única al barri, el paviment ha durat dos anys. S'ha de tenir en compte que per aquests carrers passaran camions i autobusos i, per tant, posar un material resistent.

**Rosa López:** Si, estan d'acord. La resistència del paviment, per molt que sigui de vianants, també s'ha de pensar per a que passin vehicles (autobusos, escombraries, camions, etc.). No obstant, s'ha de tenir en compte que no tots els carrers hauran de ser plataforma única.

**Sandra Regiosa** apunta que, entre els carrers d'Horta i Alt de Mariner, hi ha un pas de vianants elevat que els cotxes no respecten i, amb els canvis que es proposen, té por de que això empitjori, ja que hi haurà més trànsit de gent en aquest punt al no poder circular tot recte pel carrer de la Plana. Assenyala també que, si es planta arbrat, que es tingui en compte el tipus d'arbre, per evitar que desprenguin molta brutícia, ja que després això suposa un sobre-cost de manteniment i grans incomoditats als veïns.

**Joan Guillem** assenyala que s'està parlant molt d'aquest àmbit però no de la resta, i hi ha zones que podrien sortir afectades. No acaba de veure's bé aquest encaix, ni s'han exposat les repercussions que tindrà per a les altres zones. Pregunta, per tant, quines seran les afectacions d'aquestes accions. Remarca el tema de l'aparcament, argumentant que, si es disminueix l'oferta, hi haurà més cotxes circulant pel barri buscant aparcament (trànsit lent, de poc sentit). Per tant, creu que hauria d'haver el compromís per part de l'Ajuntament de que s'augmentarà l'oferta d'aparcament (per exemple, remodelant el mercat amb un aparcament soterrani). Finalment, pregunta quin serà el període d'adaptació i quin serà el sistema en que s'ha pensat per a que la gent s'ajusti als canvis.

**Mokhtar Ayount,** comenta que hi haurà un gran problema de trànsit pel carrer Tajo que s'haurà d'estudiar. Proposa canviar un dels sentits de les dues sortides (Pere Pau i Sanpere i Miquel) per tal de simplificar l'accés al carrer per als veïns que viuen a prop i, així, evitar que hagin d'anar pel carrer d'Horta. Finalment, assenyala que la plataforma única, en algunes ocasions, pot "arruinar" un carrer, ja que canvia el model de veure el carrer i les regles de joc: terrasses que tanquen tard i generen molèsties i soroll als veïns. Per tant, si es fa plataforma única, prèviament vol conèixer quines seran les condicions d'ús d'aquests carrers.

**Vicens Bailon** reporta que el carrer Tajo s'omplirà de cotxes. Demana posar atenció al pas de vianants del carrer Tajo amb el Passeig Maragall, donat que hi ha una escola i resulta un perill per als nens. Assenyala, també, que els cotxes, en un futur, seguiran aprenent a buscar dreteres.

**Victor Valls** respon que Tajo és un punt de conflicte i ho tenen present. Pel que a al tema de la plataforma única, comenta que tots els carrers estan subjectes a la mateixa normativa, depenent de l'amplada del carrer, i assenyala que la "desgràcia" no és que sigui plataforma única o no. Finalment, remarca que la pretensió és que en un futur millori el pas escolar.

**Laia Torras** assenyala que, en algunes ocasions, s'estableixen diàlegs poc constructius en sessions molt majoritàries i, per tant, s'han de buscar maneres per ajudar a establir un clima de debat constructiu en aquest tipus de sessions. Comenta que seria molt positiu si alguns representats del Grup Impulsor exposessin la seva opinió després de l'explicació inicial, abans d'iniciar el debat de la sessió, per a que la gent no senti només la veu de l'Ajuntament sinó que escoltin també les veus d'alguns representants del Grup Impulsor. L'objectiu d'això és establir un clima de debat constructiu i menys atemperat, però en cap moment vol dir que s'ha d'acceptar o estar d'acord amb tot el que digui l'Ajuntament.

**Intervenció:** es comenta que el nom de "superilla" té un estigma determinat i que, per tant, s'hauria de canviar el nom o l'etiqueta per a no crear tantes reticències per part del veïnat.

**Cecilia Collado** posa èmfasi en que s'han de fer les discussions més constructives (Consell de de Barri, sessions obertes, etc.), i s'ha de ser més pedagògic per a parlar de tot això amb el veïnat.

**Carlos Domínguez:** comenten que es comprometen a mirar que el carrer Tajo admetrà el trànsit que s'hi preveu (uns 7.000 vehicles al dia, o uns 11-12 per minut en hora punta). Assenyalen que a Tajo arribarà un únic carril des del Passeig Maragall, és a dir, la construcció no es farà a Tajo-Maragall directament, sinó que ja s'haurà fet abans. D'altra banda, no s'ha de plantejar que hi haurà el mateix trànsit als altres llocs (impacte a altres zones) sinó que, a la llarga, el trànsit anirà disminuint en general, i no només en aquest àmbit. Finalment, s'estudiarà amb deteniment la sortida de Carles Collet i els sentits de Pere Pau.

**Rosa López,** pel que fa al trànsit de cotxes de la zona de dalt, sobretot en hores punta quan els pares que porten els seus fills a l'escola amb cotxe, comenta que es proposa pacificar aquests carrers per a fer-los més amables i agradables (eixos cívics) i, així, animar als pares a portar els nens caminants a l'escola. Totes les accions que s'estan fent estan encaminades en aquesta línia, ja que la intenció es canviar progressivament el model de mobilitat.

**Victor Valls:** Pel que fa als canvis de sentit i al període d'adaptació, la voluntat és fer els canvis de sentit proactivament, però encara s'està buscant la millor manera.

**Joan Guillem:** està bé saber a on es vol anar, però hi ha diferents maneres d'arribar a aquesta projecció. El final que es proposa està bé i tothom hi està d'acord, el que s'ha de discutir és com s'arriba. Es sol·licita la màxima informació per trobar la manera.

**Mokhtar Ayount** creu que s'han de fer primer alguns canvis de sentit per a veure quin és l'impacte al barri, i fer proves abans d'iniciar les obres. Comenta d'iniciar en marxa el procés per fases, i posar-ho en marxa amb un baix cost inicial.

**Oriol Llop** li agrada la proposta, i considera que la idea de pacificar el barri i els eixos cívics és molt positiva. No obstant, no està d'acord amb el canvi de sentit de Campoamor i amb l'anàlisi de causes, problemàtiques i possibles efectes d'aquest carrer. Considera que el mapa que es presenta no facilitarà la mobilitat interna dels veïns, en especial aquest canvi de sentit, que els provoca molt greuges en temes de mobilitat interior. Finalment, assenyala que l'incivisme seguirà provocant moltes queixes per part dels veïns.

**Rosa López:** El procés d'execució de tot això és lent i complex, i s'anirà fent a poc a poc. S'estan demanant moltes coses que són de molt detall, i l'objectiu d'aquest Pla d'Acció és determinar al camí al que anem. Primer s'ha de consensuar aquesta ruta i, el següent pas, serà encarregar cada projecte i anar discutint cada nivell de detall. Pel que fa al procés d'adaptació, es tracta d'un procés progressiu i, el propi procés de participació, ja ajuda a que els veïns es vagin adaptant mentalment a tots els canvis.

**Isaac Ribó** pregunta si es preveuen places i zones de càrrega per a vehicles elèctrics. Comenta també que s'hauria de preveure la implantació de nou aparcament per a motos, ja que actualment les voreres estretes estan plenes de motos estacionades, obstruint el pas als vianants. Assenyala també que és impossible creuar l'Avinguda de l'Estatut caminant durant una mateixa seqüència semafòrica. Finalment, demana tenir en compte que, en algun moment, l'aparcament de la Llotja es tancarà i molta gent del barri d'Horta aparca allà. Per tant, també s'hauria de calcular i tenir en compte aquest impacte.

I sense més intervencions es dona la reunió per finalitzada.