Superilles: Omplim de vida els carrers

SESSIÓ AMB VEÏNS/ES DE SANTS-HOSTAFRANCS

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

RESULTATS DE LA JORNADA PARTICIPATIVA I DE DEBAT

29 DE MAIG DE 2018

INDEX

1. Introducció i Antecedents 2

2. Jornada Participativa i de Debat 3

Dades Bàsiques

Metodologia

3. Resultats per Àmbits 5-15

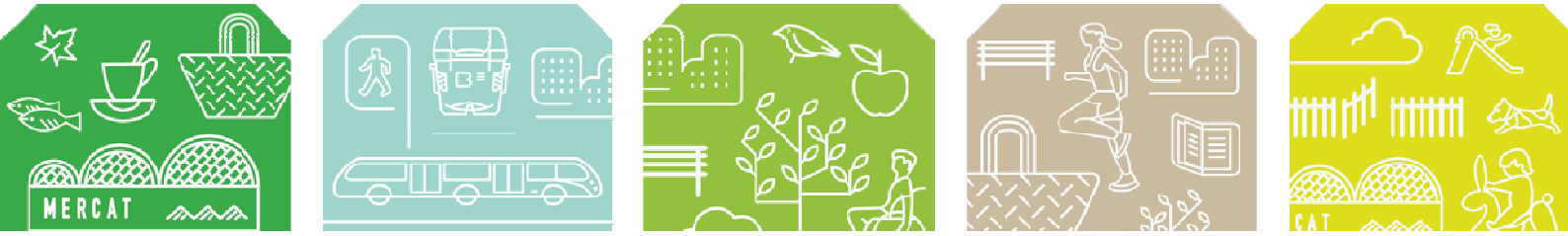
Mobilitat / Canvis de Sentit 5

Actuacions 9

Consell de Cent 11

Estacionament 13

Càrrega i Descàrrega 15



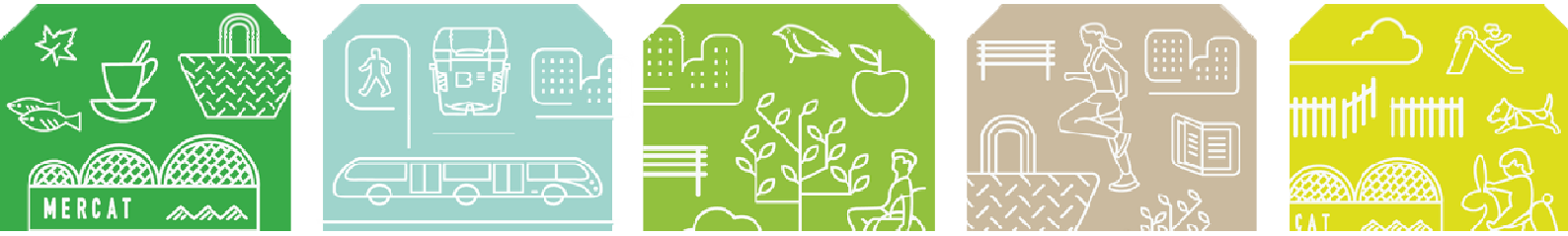
1. Introducció i antecedents

La Superilla de Sants-Hostafrancs constitueix una unitat urbana articulada a l'entorn dels objectius de crear un espai de mobilitat sostenible, recuperar l'espai públic i prioritzar el benestar veïnal, fomentar la biodiversitat i el verd urbà, la cohesió social i la participació ciutadana. El Pla d'Acció de la Superilla de Sants-Hostafrancs es va estar treballant durant el mandat passat on es van decidir diverses actuacions, moltes de les quals ja s'han dut a terme i han contribuït a la pacificació del barri. Actualment s'ha estat treballant en les últimes actuacions pendents per consolidar aquesta superilla, que fan referència a l'actuació al carrer Consell de Cent i als seus carrers perimetrals. Es treballa amb l'horitzó d'estimular també els eixos cívics amb propostes orientades a millorar la connexió de l'eix comercial Creu Coberta amb l'Estació de Sants.

El procés d'implementació de la Superilla parteix 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. Gràcies a la implicació ciutadana, el pla s'adaptarà a les necessitats de la població i les característiques territorials de l'espai que dibuixa la Superilla de Sants-Hostafrancs.

Per assolir aquest fi, es proposa un procés d'elaboració del Pla d'Acció de manera participada. D'aquesta manera la proposta tècnica de la Superilla de Sants-Hostafrancs 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 recollides en les diferents sessions i accions participatives s'anirà adaptant la proposta tècnica mitjançant la qual serà possible configurar el Pla d'Acció definitiu. 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 de Sants-Hostafrancs en col·laboració amb el districte i amb el Grup Impulsor que s'ha trobat en diverses ocasions abans de presentar aquesta proposta al conjunt del veïnat del barri.



2. Jornada participativa i de debat

Dades bàsiques

Data, hora i lloc: Dimarts 29 de maig, a la Seu del Districte de Sants-Hostafrancs (c. de la Creu Coberta, 104-106).

Convocatòria: La convocatòria de la jornada participativa es va realitzar a través correu electrònic i amb cartellera al carrer.

Participants: La jornada participativa i de debat va comptar amb la participació de més de 80 veïns i veïnes.

Metodologia

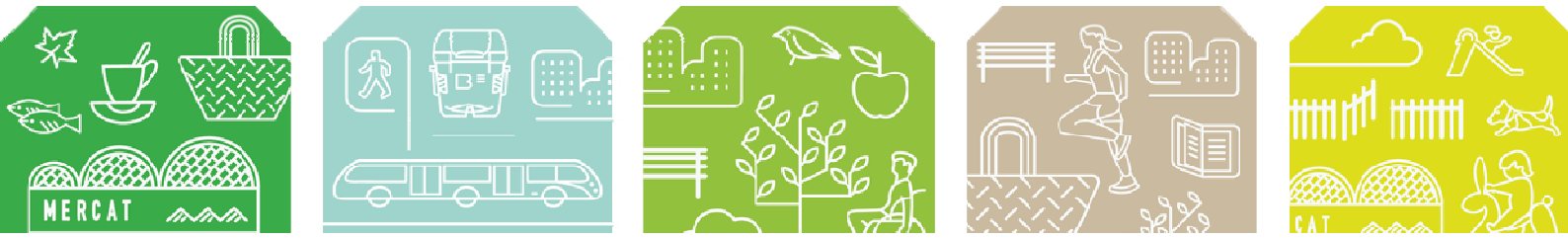
L'objectiu de la jornada era informar i sensibilitzar sobre el programa de les superilles i, alhora, recollir propostes i suggeriments concrets per part dels veïns i veïnes de Sants- Hostafrancs.

L'ordre del dia de la sessió era el següent: benvinguda (18:30h), inici de la presentació (18:40h), explicació de la dinàmica i treball en grups (19:20h), posada en comú de les aportacions recollides als grups (20:40h), tancament (21h).

La jornada es va desenvolupar amb dues fases diferenciades. Primerament, es va fer la rebuda de les persones assistents i es va fer una introducció global a les problemàtiques urbanes actuals (contaminació, poc verd, manca d'espai públic, etc.) i al projecte de les Superilles, a càrrec del tècnic Carles Domínguez. Acte seguit, el tècnic Xavi Valls va anunciar l'inici del procés participatiu, i es van crear cinc grups de debat ubicats a diferents espais.

Tots els grups varen treballar en base a la mateixa dinàmica. Podem dir, tanmateix, que hi havia dues qüestions centrals a tractar: la mobilitat i les actuacions. A més, i en relació amb les actuacions previstes, es va abordar també la situació de l'estacionament i les zones de càrrega i descàrrega (CID). A cada taula de debat hi havia una persona de l'equip tècnic de l'Ajuntament de Barcelona i una altra que realitzava tasques de moderació i recollida d'idees i dubtes. També, es disposava de diferents plànols per recolzar les explicacions: espai públic actual i eixos cívics (proposta), mobilitat actual i problemàtica, proposta mobilitat (Fase 1), proposta mobilitat (Fase 2) i actuacions estructurants.

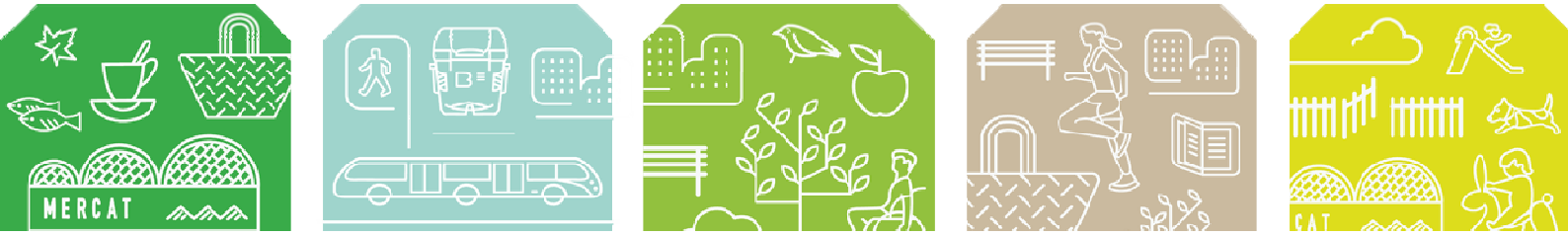
Als grups de debat es va posar de relleu la problemàtica del trànsit de pas que entra per Aragó i circula per Consell de Cent-Moianès, i es va reflexionar sobre la proposta original de l'equip tècnic (que comporta el canvi de sentit Béjar-Rector Triadó) i sobre la proposta que va sorgir de



les aportacions del Grup Impulsor de la Superilla (que manté el sentit actual de Béjar-Rector Triadó). Per altra banda, es va parlar sobre la prohibició del gir a l'esquerra des de Creu Coberta. Es varen tractar, també, les propostes d'actuació estructurants a Consell de Cent, Rector Triadó, Torre d'en Damians, i les voreres passants a Tarragona amb Príncep Jordi i a Rector Triadó amb Creu Coberta.

Les persones que van participar a les taules de debat disposaven d'un full on podien plasmar la seva valoració, i on podien anotar les seves propostes de millora i els dubtes que tenien. Comptant totes les taules, es varen recollir 42 fulls amb anotacions del veïnat. Al punt 4t de l'estudi, titulat "Resultats per àmbits", hem fet el buidatge dels continguts dels fulls de participació que varen ser retornats al personal tècnic.

En acabar les dinàmiques de debat en grup, i per cloure la sessió, la persona que havia fet de tècnic o el dinamitzador/a de cada taula es van encarregar d'efectuar un breu resum dels resultats obtinguts, tot exposant les principals conclusions al públic de la sala.



3. Resultats per àmbits

1. MOBILITAT / CANVIS DE SENTIT

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- En general, hi ha força consens en la diagnosi de la problemàtica actual i la voluntat de posar-hi una solució. Diverses persones expressen la seva preocupació per la situació de contaminació i excés de trànsit actuals, deixant palesa la necessitat d'actuar, encara que es sacrifiquin algunes comoditats per als conductors. Acord general en la necessitat d'un canvi d'hàbits i de fer un pas endavant.

- Hi ha una valoració positiva de la baixada cap a Creu Coberta des de l'Estació de Sants per a Rector Triadó si hi ha el canvi de sentit amb Béjar.

- Algunes persones consideren que c. Rector Triadó, en el sentit actual de circulació, facilita l'acceleració dels vehicles. Aquest problema es resol amb els canvis de sentit.

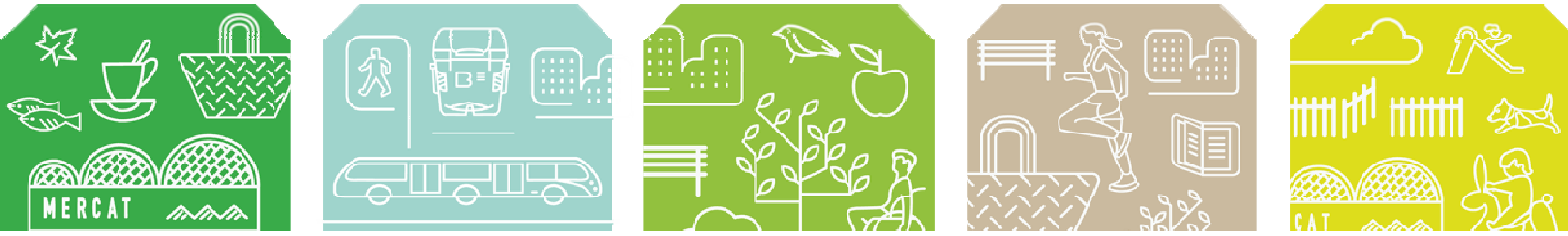
- Es detecta bastant consens en la prohibició del gir a l'esquerra per Sant Roc per motius de seguretat, ja que els girs a l'esquerra es consideren molt perillosos, i per facilitar la pacificació, tot i que no hi ha una unanimitat total. L'Associació de Comerciants Creu Coberta s'hi mostra a favor, també, segons consta al document que ha aportat.

- Alguns/es veïns i veïnes demanen la possibilitat de valorar permetre girar a l'esquerra als/les usuaris/es que provinguin de Sant Roc, per no crear tants perjudicis a la mobilitat interna del barri. No tothom hi està d'acord, deguda la perillositat dels girs a l'esquerra.

- Hi ha un consens ampli en la necessitat de canviar de sentit Sant Nicolau per evitar la drecera dels vehicles de pas. Algunes persones demanen la pacificació completa del carrer Sant Nicolau, a més. Hi ha una opinió favorable, també, de l'Associació de Comerciants Creu Coberta, segons consta al document que ha aportat.

RISCOS

- No hi ha un consens ampli en els canvis de sentit de Rector Triadó-Béjar, ja que es considera que pot complicar la mobilitat veïnal (canvis de sentit proposats a la fase 2). Tot i això, no són poques les opinions favorables al doble canvi, com reflecteix també el document aportat per l'Associació de Comerciants Creu Coberta. Hi ha alguna demanda aïllada de canvi de sentit de Béjar sense especificar res relatiu a Rector Triadó.



- Preocupa que hi hagi més congestió a plaça d'Espanya i carrer Tarragona si hi ha prohibició del gir a l'esquerra, sobretot d'aquells que venen des de Creu Coberta. Resposta del tècnic: s'ofereixen alternatives al gir a l'esquerra per Creu Coberta (rotonda a plaça Espanya i fer el gir a la dreta des de Creu Coberta, accés per C/ Espanya Industrial, C/ Mallorca, etc). També preocupa el possible augment de trànsit a Consell de Cent i a Creu Coberta, que actualment ja estan col·lapsats.

- Es comenta que el canvi de sentit a Sant Nicolau afectaria l'entrada de dos pàrquings a Tarragona (127 i 129). Preocupa que afecti als veïns.

- Es posa de manifest la poca visibilitat actual al carrer Rector Triadó. Els cotxes aparcats no permeten una bona visió del carrer per al vianant. Aquest fet és encara més perillós per als nens i les nenes que surten de les escoles en moments on hi ha gran volum de trànsit.

- Hi ha poca permeabilitat entre la carretera de Sants i l'Estació de Sants, tant per vianants com per cotxes, a causa dels pocs accessos al barri. S'agreuja a causa del canvi de cota que hi ha entre el nord i el sud de l'àmbit.

- Algunes persones consideren que, tot i que es canviï el sentit de circulació de Sant Nicolau, els cotxes seguiran anant des d'Aragó, giraran per Tarragona i després tornaran a agafar Consell de Cent i, per tant, seguiran fent la drecera i evitant plaça Espanya. El tècnic respon que el semàfor de Consell de Cent és tan lent que desincentivarà molta la gent que vol continuar recte, i els acabarà sortint més a compte anar per plaça Espanya. Per tant, tot i que els primers dies els usuaris aniran per Consell de Cent, quan vegin que això ja no és ràpid (no és drecera), deixaran de fer-ho.

- En relació amb l'anterior, alguns/es veïns/es creuen que Consell de Cent es transformarà en la nova drecera perquè, tot i que no és més ràpid que plaça Espanya (pel que s'ha comentat del semàfor), es segueix veient com una alternativa millor.

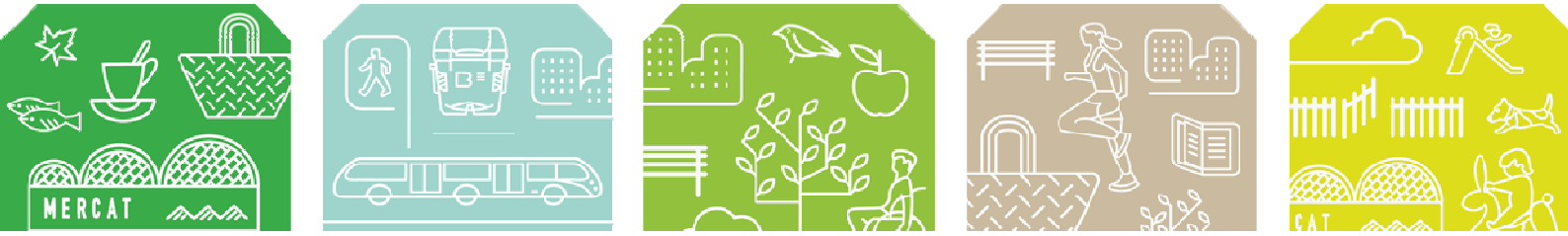
- El problema és el riu de trànsit cap a dalt. Molts son taxis que van cap a l'estació i fan "la pirula".

PROPOSTES

- Substituir (prohibir) el gir a l'esquerra des de Creu Coberta cap a Rector Triadó i potenciar la drecera que aniria des de Creu Coberta, per Moianès, Carrer de Vilardell i Sant Roc en sentit Rector Triadó. Es proposa pas amb semàfor. Hi ha força opinions en aquesta direcció.

- Hi ha una proposta de mantenir el sentit de Rector Triadó des de Consell de Cent fins a l'Estació de Sants però canviar-lo en el tram de Creu Coberta a Consell de Cent.

- Hi ha una proposta de canvi de sentit de Consell de Cent.



- Posar miralls al carrer Rector Triadó per millorar-ne la visibilitat.

- No deixar girar per carrer Moianès.

- Trencar la circulació al carrer Consell de Cent canviant el seu sentit de circulació actual en el tram del carrer Tarragona fins al Rector Triadó.

- Alguns veïns i veïnes demanen estudiar la possibilitat de permetre el gir a l'esquerra per Rector Tridó als cotxes que vinguin des de Sant Roc. El **tècnic** respon que s'estudiarà, però que aquesta proposta té pros i contres. Pel que fa als avantatges, si el gir es manté pels que venen de Sant Roc el barri queda millor connectat amb cotxe/moto i, per tant, la mobilitat del barri no quedaria perjudicada. No obstant, els desavantatges que té aquesta proposta són, d'una banda, que si es manté aquest gir, només es reduiran 1.000 vehicles de Rector Triadó (en comptes de 2.000) i, d'altra banda, no es podrà implantar la vorera passant a Rector Triadó. L'eliminació del gir també es recomana des de Guardia Urbana per motius de seguretat. Potser hi ha altres alternatives per arribar al mateix destí per altres recorreguts.

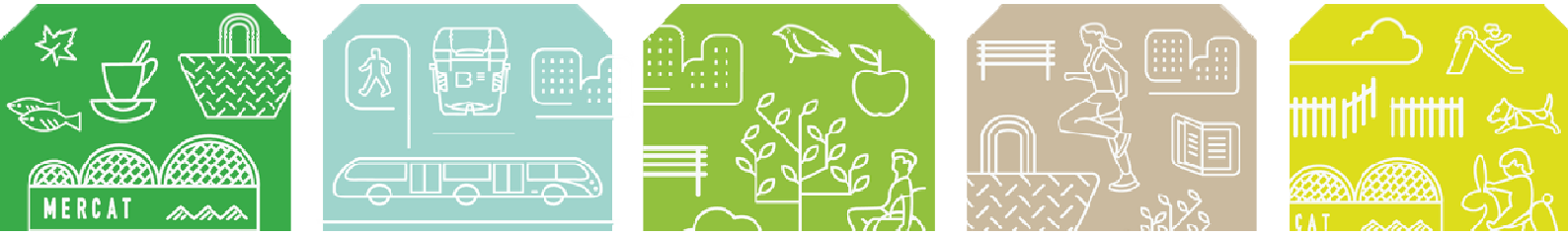
- Tot i que en general tothom està d'acord en la proposta de canvi de sentit de Sant Nicolau, no s'acaba de veure clar el fet de que acabin quedant dos carrers seguits en paral·lel amb la mateixa direcció de circulació (Elisi i Sant Nicolau). Per tant, el que alguns/es assistents proposen és pacificar el carrer Sant Nicolau directament, i fer-lo un eix de vianants.

- En un dels grups es proposa que, per evitar la drecera actual per Sant Nicolau, Béjar, i Consell de Cent, en comptes de canviar els sentits de Béjar i Sant Nicolau, es canviï el sentit del carrer del Moianès. El **tècnic** respon que la solució no és tan efectiva i en canvi té una afectació molt més gran en l'entorn.

- També s'hauria de fer un canvi de sentit a Princep Jordi, que també funciona com una drecera, o prohibir-hi el tràfic de camions.

- Estem d'acord amb el canvi en la mobilitat. Caldria animar al comerç, ja que als carrers perimetrals hi manca vida. El carrer de Sants segueix sent l'eix principal i caldria programar-hi alguna actuació en un futur proper.

- Es podria fer un carril sentit muntanya al c. Tarragona, cap a l'estació, per descarregar el barri. El problema està al c. Tarragona.



DUBTES

- Des del Casinet, per exemple, com aniríem a agafar Aragó amb el canvi de sentit? **Resposta del tècnic:** Sant Nicolau canviaria de sentit i podria ser una sortida pel veïnat, si hi ha el canvi de sentit també a Rector Triadó.

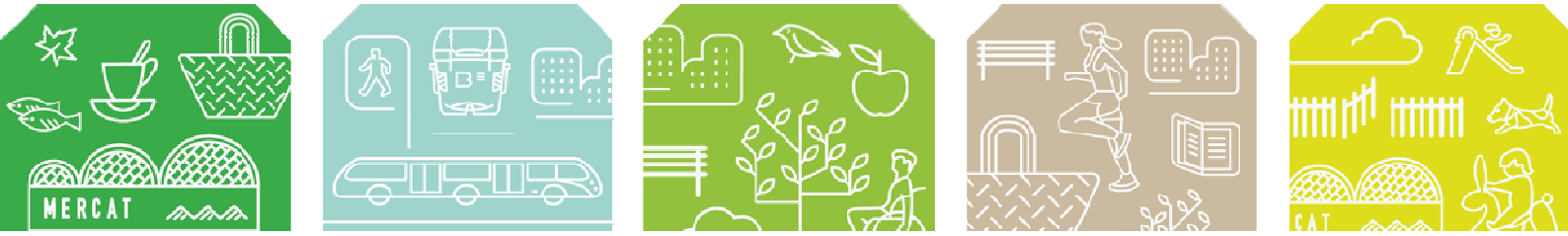
- La prohibició del gir a l'esquerra des de Creu Coberta no desplaçaria els problemes de lloc (trànsit, congestió, contaminació)? Preocupa que la trajectòria de pacificació vagi desplaçant el problema però no resolent-lo. **Resposta del tècnic**: com més dificultats tingui el cotxe per circular, menys se n'incentiva el seu ús. Hi ha canvis d'hàbits associats a això, ja que quan no surt a compte desplaçar-se en vehicle privat es busquen alternatives. El còmput total comporta una reducció en l'ús del vehicle privat, segons previsions.

- Si hi ha canvi de sentit Rector Triadó-Béjar, els taxistes i altres col·lectius no entrarien per Mallorca i després farien Rector Triadó avall? **Resposta del tècnic**: no surt a compte fer aquesta drecera, no creiem que es consolidi.

- S'ha valorat la possibilitat que actualment la drecera no s'estigui fent tant pel carrer Nicolau, sinó directament des de Tarragona cap a Consell de Cent ? El **tècnic** respon que s'ha quantificat de forma numèrica i els resultats demostren que la drecera es fa majoritàriament pel carrer Sant Nicolau.

- La drecera no només serveix per anar a l'Eixample sinó que molts/es veïns/es l'utilitzen per anar a casa seva. Aquesta mesura afectarà més directament al veïnat. El **tècnic** respon que l'objectiu és reduir el volum de cotxes que utilitza la drecera com a via de pas i no com a una comunicació interna del barri. En el moment en què aquests vehicles deixin d'utilitzar la drecera ja que no els serveix per estalviar temps, la via quedarà menys carregada de trànsit i això afavorirà els/les veïns/es.

- Com faran el gir des de Pl. Espanya a c. Moianès? Igual que ara, fent la volta per c. Rector Triadó, Consell de Cent i Moianès.



2. ACTUACIONS

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- En general, els assistents veuen molt potencial en el carrer Rector Triadó com a eix cívic del barri.

RISCOS

- Hi ha algun comentari segons el qual Béjar és massa estret pels vehicles voluminosos (camions, furgonetes grans, etc).

- Diverses persones comenten que hi ha problemàtiques (poca llum, incompliment de la normativa, etc.) amb l'arbrat de Rector Triadó.

- Hi ha certa preocupació per un possible increment de terrasses d'establiments de restauració a les zones pacificades.

- No estem d'acord en que si no hi ha pressupost no estiguin calendaritzades les actuacions. Que no quedi a l'aire.

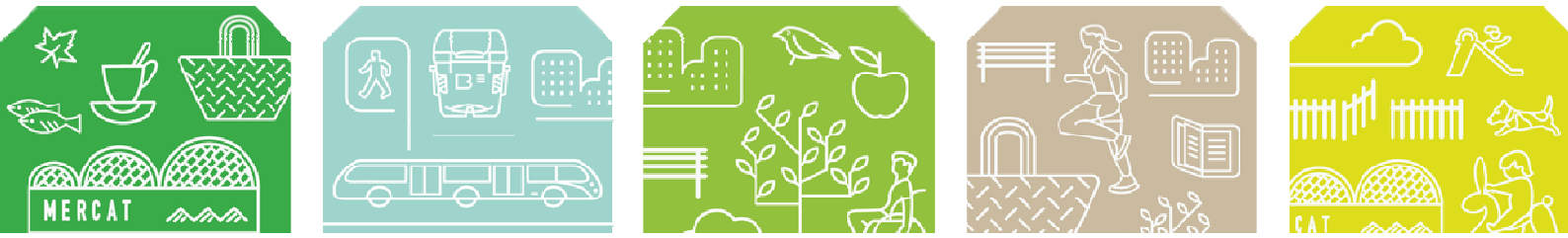
PROPOSTES

- Hi ha alguna demanda d'actuar també al carrer Béjar per a pacificar-lo en la mateixa línia que Rector Triadó.

- Es demana que on hi hagi plataforma única, senyalitzar la velocitat de 30 km/h al paviment.

- Hi ha una petició d'informació regular, dirigida al conjunt del veïnat, sobre les actuacions i l'estat de les propostes.

- Es proposa la urbanització amb plataforma única dels carrers perpendiculars a Creu Coberta, creant una vorera passant des de plaça Espanya fins a Consell de Cent i a banda i banda de Consell de Cent. Es proposa també plataforma única a Rector Triadó, de Creu Coberta fins a Estació de Sants, prioritzant el tram de l'eix comercial Creu Coberta-Consell de Cent (proposta extreta del document aportat per l'Associació de Comerciants Creu Coberta). Hi ha alguna petició de col·locar vorera passant a Consell de Cent amb Tarragona.



- Proposta genèrica d'incentivar la implementació del comerç, artesania i serveis a les zones pacificades.

- Petició d'instal·lació de bandes reductores de velocitat als carrers Ermengarda i Llobet perquè els cotxes circulen a massa velocitat.

- Hi ha força demandes de canvi d'arbrat a Rector Triadó, especialment entre Creu Coberta i Consell de Cent, per guanyar llum i habitabilitat.

- Hi ha una demanda de més arbrat al carrer de l'Elisi.

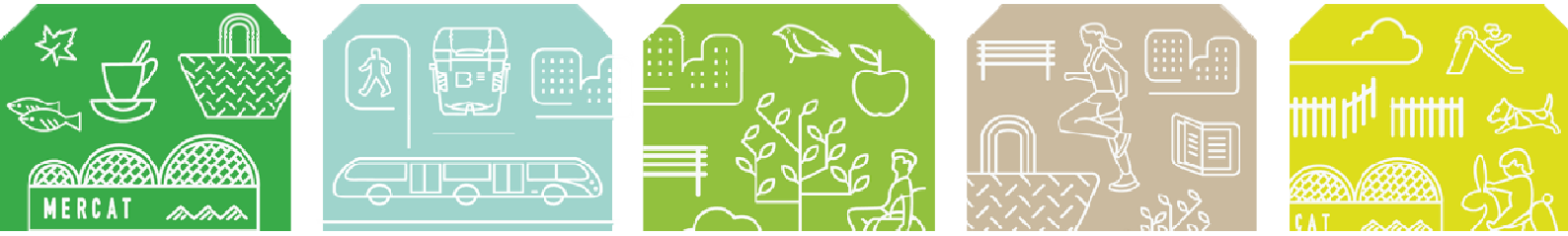
- Hi ha una proposta de reducció de vehicles implementant un sistema que permeti la circulació per matrícules, alternativament, a l'àmbit de la superilla.

- Hi ha la proposta d'execució de la part de baix de c. Triadó, però ens agradaria que l'actuació es dones a tot el carrer.

DUBTES

- Pregunta al voltant de les fases del projecte i si serà difícil revertir allò que no funcioni. Hi ha alguna demanda d'intervenció de prova. Resposta del tècnic: una cosa són les obres, que impliquen una transformació urbanística, i això sí que seria difícil de revertir, i una altra són les actuacions com els canvis de sentit, que seria més fàcil i econòmic.

- Pregunta sobre si hi haurà alguna zona on es faci peatonalització. Resposta del tècnic: no, no hi ha cap tram on es proposi una peatonalització, fins ara estem parlant de pacificar.



3. CONSELL DE CENT

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- En general, la proposta presentada per a Consell de Cent té molt bona rebuda.

- Valoració positiva de la continuïtat del carril bici amb Moianès. Es demana estudiar bé la bidireccionalitat del carril bici.

- Es veu amb bons ulls la possibilitat de millorar el verd a Consell de Cent.

- Es considera que reduint la capacitat de la via (Consell de Cent) es trencarà definitivament amb la drecera actual.

RISCOS

- Una persona mostra preocupació per si s'incrementarà la congestió a Consell de Cent en eliminar un carril de circulació de vehicles. Hi ha certa inquietud sobre si hi haurà una pacificació real. Resposta del tècnic: el fet de dificultar els desplaçaments de vehicles privats el que fa és, precisament, desincentivar-ne el seu ús. Així, com menys còmode i fàcil sigui circular per Consell de Cent, menys cotxes optaran per utilitzar aquest carrer.

- Una persona afirma que li preocupa no poder accedir amb el cotxe a l'escola Joan Pelegrí en hores d'entrada i sortida dels escolars. Resposta del tècnic: la disminució de vehicles també és un factor de benestar pels escolars, a més que reforça la seva seguretat precisament a les hores d'entrada i sortida. Cal canviar hàbits i enfocaments.

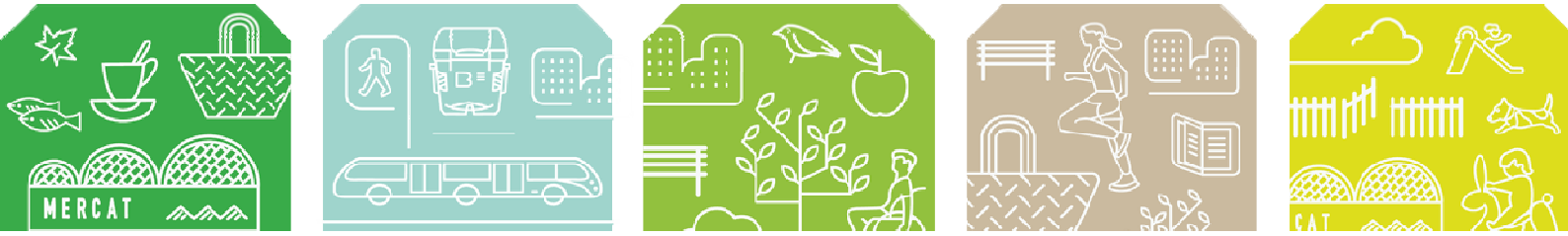
- Hi ha consens generalitzat en la secció del carrer proposada tot i que es comenta que un sol carrer de circulació afectarà molt a la circulació dels veïns/es dins el barri.

- La cruilla de Consell de Cent, Creu Coberta amb Moianès amb el carril bici pot ser una cruïlla bastant caòtica. A més Moianès ja està a tope, no hi cabrà un carril bici.

- S'ha de tenir en compte que és sortida de bombers i que han de passar per allà.

- El carril bici pot dificultar la càrrega i descàrrega de gent.

- Intervenció en relació a la preocupació que genera el fet que es pugui ampliar l'espai públic per al vianant i que aquest sigui per a les terrasses de bar i bicicletes.



- Fa por la contaminació acústica i els col·lapses que es poden produir a Consell de Cent. Potser es podria fer una prova pilot abans d'executar l'obra que té un preu elevat i si després no funciona no es podrà desfer.

PROPOSTES

- Consens ampli en el canvi de recorregut del bus turístic perquè no passi per Consell de Cent. Es demana estudiar que circuli per Tarragona, plaça Espanya, Creu Coberta i cap a plaça de Sants.

- Col·locar més contenidors d'escombraries a Consell de Cent (es diu que s'omplen molt ràpid). Es demana també rebaixar la contaminació acústica dels vehicles de serveis i camions.

- Hi ha una proposta de fer doble carril per a vehicles a Consell de Cent, només entre Callao i Creu Coberta, per facilitar el gir del bus turístic cap a l'esquerra (direcció plaça Espanya).

DUBTES

- Es millora el verd a Consell de Cent? Resposta del tècnic: sí, es col·locaran uns escocells més amples, entre d'altres.

- Es pregunta si ha de passar necessàriament el bus turístic per Consell de Cent. Resposta del tècnic: és una qüestió on també s'ha de tenir en compte l'opinió dels comerciants.

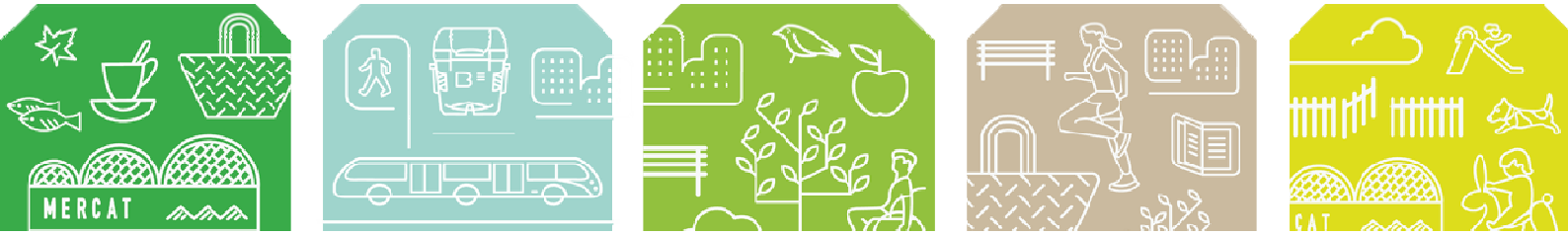
- Pregunta sobre si hi haurà reordenació del servei d'escombraries. Resposta del tècnic: amb les transformacions urbanístiques es valora, per adaptar-nos a les necessitats.

- Hi haurà continuïtat del carril bici amb Moianès? Ha de ser bidireccional? Resposta del tècnic: està previst fer-ho així. En relació amb la bidireccionalitat del carril, es comenta que, malgrat que es mira de fer carrils unidireccionals, en aquest cas no hi ha una alternativa viable.

- Pregunta sobre si seria possible deixar provisionalment un carril a Consell de Cent per fer una prova pilot. Resposta del tècnic: no seria gaire aconsellable, seria difícil per les llicències i demés normativa i endarreriria el desenvolupament del projecte.

- Seria possible eliminar el recorregut del bus turístic dins l'àmbit? El tècnic respon que és una demanda generalitzada que s'ha estudiat en altres ocasions i que s'està replantejant.

- A Consell de Cent es preveu un doble carril bici: d'on ve i on va? Resposta: Tarragona i Moianès per la carretera de Sants.



4. ESTACIONAMENT

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Consideracions extretes del document elaborat per l'Associació de Comerciants Creu Coberta: el pàrquing públic de Rector Triadó-Béjar conservaria l'entrada per Béjar i el pàrquing públic de l'Esclat tindrà accés per Mallorca. S'assenyalen diversos accessos als aparcaments del veïnat.

- Es valora molt positivament l'oferta d'aparcament de motos que generarà l'actuació al carrer Consell de Cent.

RISCOS

- Es considera que hi ha una manca d'aparcaments al subsòl, tant públic com privat.

- L'oferta per a cotxes ja és escassa i amb aquesta actuació serà inviable per als veïns/es trobar aparcament prop de casa. Per tant, es valora negativament la reducció d'oferta d'aparcament que suposarà aquestes mesures. Es comenta en diverses ocasions que hi ha veïns/es que no poden permetre's una plaça d'aparcament.

- Es posen en dubte les xifres actuals d'oferta d'aparcament al barri que el tècnic ofereix, ja que la sensació generalitzada és de manca absoluta d'aparcament i no de superàvit.

- Tots volem els carrers per als vianants però no volem perdre l'aparcament. Cal tindre una alternativa a prop, d'aparcament a l'espai públic.

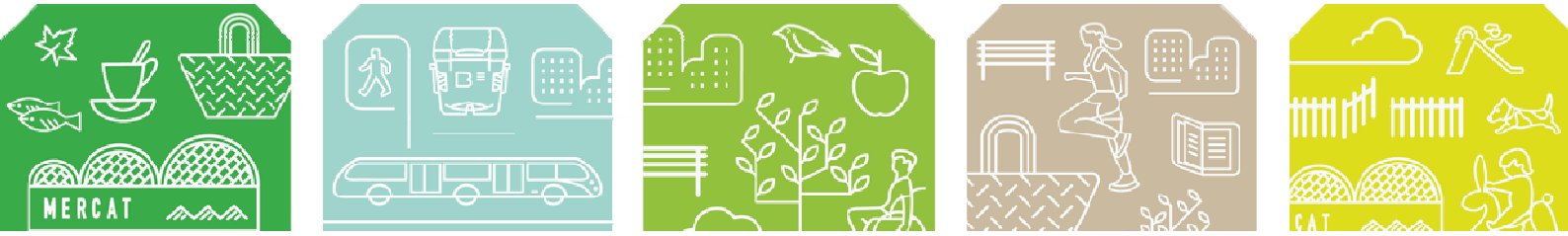
PROPOSTES

- Més aparcament públic al barri. Fer un aparcament públic subterrani al carrer Diputació per compensar l'absència d'aparcament en calçada.

- Aprofitament de cara el futur de solars privats per fer aparcament.

- Una petició de col·locar algunes places d'estacionament a Consell de Cent que hi ha a Rector Triadó. Alguna persona demanda places d'aparcament blau a Consell de Cent.

- Reduir estacionament a Torre d'en Damians.



- Aparcament soterrat en algun punt de l'àmbit per augmentar l'oferta de places.

- Es proposa no treure tantes places de vehicles i, concretament, a Consell de Cent, conservar algunes places de cotxe a canvi de no posar-ne tantes de motos.

- Es demana que es redueixi la separació entre pilones al carrer Torre d'en Damians, ja que actualment permeten l'estacionament de vehicles entre una i l'altra.

-Per tal de no perdre tantes places d'àrea verda, també es proposa no implantar tantes àrees de càrrega i descàrrega i posar més places verdes, o crear àrees combinades de CID i aparcament.

- Es demana que a Consell de Cent es pugui aparcar a les zones de càrrega i descàrrega per la nit i als festius.

- Els aparcaments de motos a les cantonades son perillosos. S'hauria de mirar de posar una protecció, sobretot si hi giren autocars.

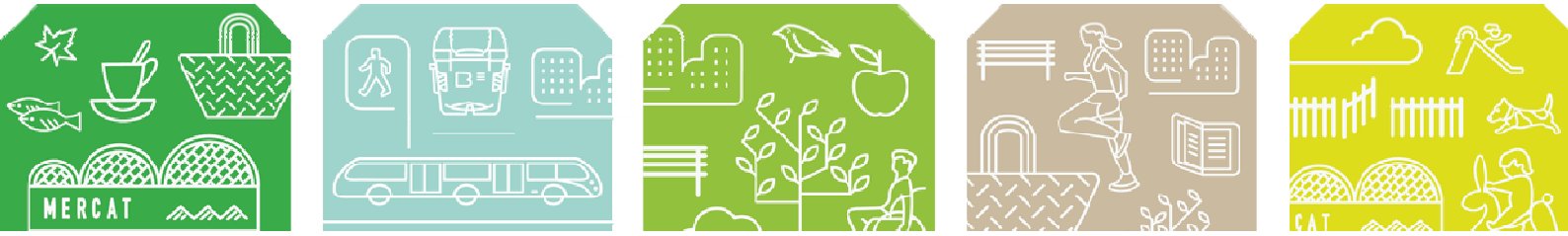
DUBTES

- Es traslladaran les motos a la calçada a Consell de Cent? Resposta del tècnic: sí, efectivament, hauran d'ocupar la franja d'aparcament per a motos.

- Es pregunta si seria possible fer a Béjar un estacionament periòdic al costat dret i esquerra del vial cada tres mesos (com Rector Triadó).

- Es pregunta com serà l'aparcament de motos nou que es generarà a Consell de Cent, i el tècnic respon que serà en bateria.

- Es pregunta quantes places d'aparcament es perdran amb les actuacions. En tota la operació s'afecta a 37 places d'aparcament. A Sant Antoni per exemple s'han afectat més de 390. Aquest és el càlcul amb les actuacions proposades (la part baixa de c. Triado i Consell de Cent). Si es fes l'actuació a tot el carrer Triadó sencer es sumarien unes 30 més.



5. CÀRREGA I DESCÀRREGA

BUIDAT DELS GRUPS:

POTENCIALITATS

- Possibilitat d'usar la franja CID de Consell de Cent com a aparcament veïnal en horaris específics (de 8 a 20 hores).

- Es recolza en gran mesura l'oferta d'espai de càrrega i descàrrega en tota la llargada del carrer, ja que actualment el trànsit de furgonetes dificulta la circulació al barri.

PROPOSTES

- Deixar alguna plaça d'aparcament a la franja de CID de Consell de Cent.

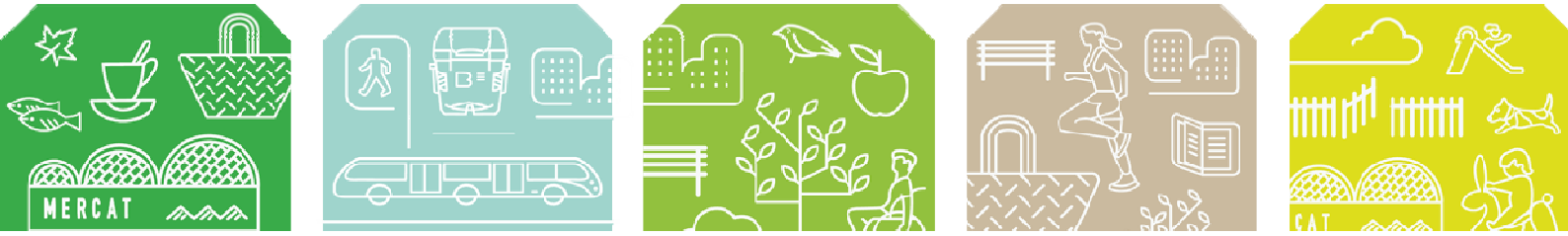
- Hi ha algunes demandes de reducció de la franja de CID de Consell de Cent.

- Demanda de retirar la CID de Rector Triadó i deixar-ne només a Consell de Cent.

-Per no perdre tantes places d'àrea verda, també es proposa no implantar tantes àrees de càrrega i descàrrega i posar més places verdes, o crear àrees combinades de CID i aparcament.

DUBTES

- La franja de CID serà al llarg de tot el carrer Consell de Cent? Resposta del tècnic: sí, però s'ha de tenir en compte que hi ha mobiliari també, no serà contínua, en aquest sentit. A més, de 8 a 20 hores serà per estacionament veïnal.



5. ALTRES

- Tot i que s'està d'acord amb què Rector Triadó és un eix de vianants important, ja que hi passa molta gent, es comenta que a la nit aquesta situació canvia considerablement. Hi ha queixes que per aquest carrer hi passen molts usuaris amb maletes i, per tant, el paviment rugós actual és molest perquè produeix molt de soroll. No obstant, el paviment més llis és perillós quan es mulla, perquè rellisca molt.

- S'ha marcat Moianès verd fosc (eix de barri), però es considera que s'hauria de marcar com a eix de ciutat ja que es tracta d'un carrer molt transitat, sobretot a partir de Creu Coberta.

- Donat que Moianès es tracta d'un eix ràpid de cotxes i no tant de vianants, es considera important anar treballant per a pacificar-lo.

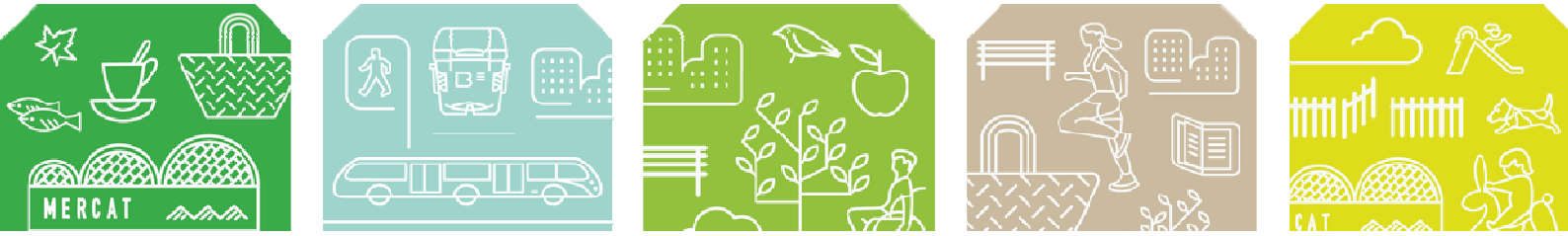
- Diverses persones es queixen de la manca d'espai públic destinat a la infància.

- Les bicis no haurien de ser prioritàries en relació al transport públic. Hi ha molt poca freqüència. Hi ha manca de civisme amb la bicicleta.

- Abans de començar m'agradaria dir que s'ha d'actuar a c. Bat on no pot ni passar un cotxet de nens de lo petites que son les voreres.

- Intervenció en relació a la necessitat de fer servir el cotxe per algunes activitats, usos i horaris.

- Es genera un debat en relació a la necessitat de fer les superilles i la pacificació i com això pot comportar un perjudici al veïnat que vol (o ha) d'anar en cotxe. Es conclou en que cal treballar per millorar el transport públic alhora que es pacifica la ciutat.

- Es proposa que si no hi ha consens en el projecte a nivell de barri es faci una consulta perquè el veïnat decideixi si vol el projecte. Es proposa la realització d'una assemblea de l'AVV per definir si hi ha consens amb el projecte. Es respon que l'espai de debat de la proposta son les sessions de participació, com aquesta mateixa en la que ens trobem amb un centenar de veïns i veïnes i les sessions del Grup Impulsor on hi participen el conjunt d'entitats del barri. S'explica el procés de treball que s'ha realitzat amb les entitats del barri al GI i com continua el procés segons la metodologia del programa superilles: el contingut dels grups de treball d'aquesta sessió s'envien a tots els participants. S'estudien les propostes recollides i es porten al Grup Impulsor amb una nova proposta de Pla d'Acció. Un cop es dona el vist i blau aquesta es penja al web i s'envia als participants d'aquesta sessió. No hi ha cap problema en que les entitats a forma individual presentin la proposta als seus associats.

Des del grup es dona valor a la sessió de participació com un espai on decidir en relació a la Superilla.