

**Acta de la sessió Grup Impulsor de la Superilla d'Horta
Dia 30 d'abril de 2019. Centre Cívic Matas i Ramis**

Assisteixen a la reunió: 38 persones entre entitats i equipaments, comerços, veïnat i equip tècnic.

Entitats i comerç: La Manyeria, Artes SL, AVV Horta, Bar Racó d'Horta, Eix del Mal, Cor d'Horta, CC Matas i Ramis, Mercat d'Horta, Lluïsos d'Horta.

Equip tècnic:

Víctor Valls, Conseller
Cecilia Collado, Tècnica de barri
Esteve Piauelo, de BIMSA
Rosa López, d'Ecologia Urbana
Xavi Valls, d'Ecologia Urbana
Jordi Calbetó, arquitecte redactor
Angel Casajoana, direcció obra
Bernat Marco, Urbaning

Obra la sessió el conseller Víctor Valls explicant els objectius de la mateixa i detallant que la convocatòria anava dirigida al GI i a alguns comerciants de l'àmbit de les actuacions. Agraïx l'assistència als presents. Tot seguit fa una valoració en relació als usos que s'estan donant al carrer Fulton després de realitzar-s'hi les obres i expressa que s'observen diferents usos segons el moment del dia. Valora positivament l'obra i afirma que hi circulen menys cotxes que abans, però que segurament encara no són tant pocs com s'esperava. Es creu que amb una mica de temps i realitzant algunes actuacions pendents, com la relativa a la semaforització, això millorarà.

S'obra un torn de paraules per fer valoració de l'actuació del c. Fulton. Intervé un veí afirmant que creu que hi ha certs motius de crítica en relació a com s'ha tractat al Grup Impulsor durant l'obra, especialment en relació a l'escassa informació que s'ha aportat sobre el curs de les obres i demana que hi hagi més seguiment. Entén que cal millorar els canals de comunicació. Considera que seria interessant establir un sistema de seguiment d'obres perquè nota que hi ha la necessitat al barri. Víctor Valls explica que s'han fet dues visites d'obra amb algunes entitats que també són presents al GI però que és cert que no s'ha fet amb totes. Eren visites molt puntuals i per qüestions concretes.

Des del Cor d'Horta es comenta que els comerciants els transmeten bastantes queixes. Els vehicles que fan CID, en no haver-hi vorera definida, acaben aparcant arreu. Això provoca que hi hagi furgonetes que tapin els aparadors i accessos a les botigues, fet que no agrada. A més, indiquen que accedeixen a l'àmbit a massa velocitat. En retirar els fitons aparquen on els sembla. Víctor Valls explica el motiu pel qual no es considera encertat col·locar fitons a les plataformes úniques, ja que es dibuixaria indirectament

el carril de circulació pels vehicles i els generaria la sensació que "aquest espai es seu". No es vol això. Tanmateix, es reconeix que hi ha molt incivisme i que es produeixen massa incompliments de normativa.

Una intervenció demana que es valori si hi ha suficients zones de CID. Contesta en Víctor Valls que, efectivament, es podria valorar. Apunta que les activitats de CID s'haurien de fer ràpid, com estableix la regulació, per alliberar l'espai amb facilitat. Tampoc és procedent que ho facin arrambats a la façana i causant molèsties al comerç. Es demana una mica de temps per poder observar com es desenvolupen aquestes qüestions i es comenta que es pot mirar de corregir també amb la introducció de mobiliari urbà en determinats punts. Per altra banda, s'insisteix que és important la col·laboració dels comerciants a l'hora d'explicar als proveïdors com funciona el CID.

Un veí demana que es mantingui el radar pedagògic, el qual valora positivament, i demana que s'estengui el seu ús a l'àmbit més enllà d'algunes setmanes. Es comenta que seria important regular bé els semàfors dels vehicles que venen de carrer Maragall a carrer Tajo. En relació a això, Víctor Valls expressa que s'està treballant en l'eliminació d'un dels girs d'entrada al carrer Fulton i es diu que el canvi de semaforització eliminarà una fase. Una persona afirma que hi ha cotxes que entren des del c. Tajo i arriben a anar en contra direcció. Es demanen mesures. Hi ha un veí que entén que el semàfor en verd fa que els cotxes creguin que "és el seu moment" i, per això, es demana que el semàfor sigui en taronja parpellejant. Es contesta que el verd/vermell del semàfor és sobretot pels girs dels autobusos a Passeig Maragall, però que en cap cas això vol dir que els cotxes tenen prioritat quan el semàfor és verd. Es fa un comentari en la línia de remarcar que caldria arreglar algunes lloses o rajoles que queden soltes.

S'insisteix per part del veïnat que els vehicles passen massa ràpid i que això causa inseguretat. Es demanen mesures en aquesta sentit. Es proposa fer una campanya de sensibilització per donar informació que posi de relleu que el tram és pacificat. Una proposta és que hi hagi informadors. Es parla igualment que podrien ser agents cívics. En relació a l'incivisme, Rosa López d'Ecologia Urbana, comenta que el veïnat a de ser actiu. Remarca la importància de la col·laboració veïnal per acostumar al cotxe a la baixa velocitat. Els vianants hem de poder caminar tranquil·lament per tot l'espai apropiant-se'l.

Des de l'AVV es comenta també que hi ha senyalització mal col·locada i que és difícil de veure bé perquè és petita. Es diu que hi ha una senyal per a vianants que caldria eliminar. S'identifica, a més, que hi ha vehicles de neteja que passen per c. Fulton i no haurien d'anar per allà (carrer Jerez). A Plaça Eivissa es demana millorar la recollida d'escombraries. Víctor Valls diu que aquest tema està transmès al corresponent departament i que ja s'ha modificat el circuit. En relació a la campanya de sensibilització, es pren nota i es valorarà si fa falta una proposta específica al respecte. En relació a les reduïdes dimensions de la senyalització, Rosa López contesta que es tracta de la senyalització oficial i que el departament de Mobilitat està estudiant canviar-la; tot i això, s'entén que es pot mirar de canviar de posició i fins i tot duplicar-la si convé. Es comenta que es podria mirar de pintar el 10 km/h a l'entrada del carrer i s'entén que es una possibilitat que es podria dur a terme en un termini curt de temps.

Es comenta que a carrer Pere Pau és d'accés per residents però que hi ha moltes infraccions, es diu que, a més d'agents cívics, potser cal també sancionar més les infraccions. Es planteja si caldria posar jardineres per evitar que s'usin espais com a CID indegudament. S'hauria de revisar el formigó de davant la gasolinera, que està malmès. Es genera cert debat sobre la tipologia de paviment usat a les obres i si era el mateix material que a Sant Antoni. Hi ha queixes sobre el fet que genera certa pols, que s'aixeca.

Rosa López explica que el paviment es exactament el mateix de Sant Antoni, i que a més l'empresa que ha executat les obres també és la mateixa. Cal que el paviment es consolidi amb el pas de persones i vehicles. Diu que s'evita l'asfalt negre i que és formigó semblant al de la plaça.

Es comenta que el CID a Plaça Eivissa queda massa prop de la parada de bus i és complicat. Es diu que el rètol del CID a Eivissa tampoc s'entén gaire bé a nivell d'horaris i usos. Contesta Valls afirmant que cada usuari té el seu planell amb l'horari d'ús. S'afirma que els comerciants demanen una delimitació clara de l'ús del CID, recorden que no hi ha disc horari.

Hi ha una persona que comenta que el canvi de nivell de la parada de bus és perillós, encara que no hi ha hagut cap accident registrat. Es respon que l'andana és la que s'ha acordat en el procés de participació i que està pensada per facilitar l'accessibilitat i que compleix la normativa. S'ha detectat que falta una tapa de la canalització de l'aigua que caldria col·locar davant la clínica dental que hi ha a la zona de la parada del bus. Un veí comenta que li causa respecte la velocitat de les bicicletes i es queixa que no es poden identificar quan fan infraccions. Es produeix cert debat sobre el sentit de la plataforma única i la funcionalitat de les voreres. Generalment, s'entén que s'ha avançat positivament amb els canvis.

Intervé Jordi Calbetó, arquitecte redactor del projecte, per explicar l'actuació prevista al carrer Feliu Codina amb carrer Chapí, la següent fase. L'àmbit és c. Feliu Codina entre c. Eduard Toda i c. Chapí i c. Chapí, entre c. Feliu Codina i c. Vent. En relació a l'espai de la sortida dels Lluïsos i el Centre Cívic Matas i Ramis, s'explica que es vol afavorir un espai veïnal d'estada i gaudi a l'exterior. Són dos equipaments singulars del c. Feliu Codina i cal remarcar-ho. Hi ha la problemàtica del vial recte i la facilitat d'acceleració que calia abordar. Per això, el projecte proposa el carrer en ziga-zaga, creant un espai unitari amb el mateix paviment de peces de color gris, excepte davant els equipaments. Allí, es singularitzaran els espais amb paviment diferenciat que servirà també per indicar al cotxe l'especial cautela amb la qual haurà de circular. Es manté la vegetació d'arbres que hi ha i se'n reposen alguns. També s'incrementen els escocells per incrementar el verd. Les terrasses de bar queden acotades amb un espai propi. Els contenidors es col·locaran a l'inici del carrer, concentrada conservant la posició existent. Es demana reduir el nombre de contenidors, ja que últimament s'han afegit un parell que no calen. S'explica que al projecte no es compte amb els dos afegits recentment.

Per definir les *catifes* singularitzadores dels equipaments es va tenir en compte, tal com es va recollir al procés participatiu específic per aquesta intervenció, els edificis, la seva activitat i el seu valor referencial. Als Lluïsos es proposen motius culturals, musicals i vinculats amb la literatura de Joan Brossa, inspirant-nos amb els Poemes Visuals de l'autor. Segurament es concretarà amb lletres i notes musicals incrustades al paviment. Al Centre Cívic es valorà la geometria modernista de la façana per traslladar-ho al paviment.

Es comenta que no s'ha pogut fer el concurs entre artistes locals per manca de pressupost i que una opció és plantejar la decoració de les parets més endavant, de manera deslligada d'aquesta actuació. El projecte està prou definit però es poden valorar aportacions concretes, de matís, per incorporar-les. Un representant del Centre Cívic agraeix la idea proposada i afirma que recull l'aportació que es va fer des de l'equipament. Preocupa, però, el manteniment d'aquesta singularització. Es contesta que no es farà pintat sobre paviment, sinó que serà un paviment diferent amb les lletres, notes o altres motius incrustats. Es diu que seria interessant fer una sessió específica per a definir els detalls, encara que s'entén que no

hi ha gaire temps. Es calcula que queda només un mes.

A c. Chapí en direcció a c. Vent la voluntat és fer plataforma única amb peça petita, alineació d'arbrat i escocell gran. Ara seria concebut com un espai de transició fins que no es facin més actuacions. Un veí comenta que hi ha nou contenidors i que cal valorar si fan falta tants. Rosa López contesta que es reajusten i que no és cap problema.

Intervé Angel Casajoana, el coordinador de l'obra, per concretar com es desenvoluparà. Caldrà un període de set mesos per fer les obres. Començaran el 13 de maig i divendres 3 de maig està previst per la presenyalització de l'espai afectat. Es realitzarà en tres fases diferenciades: Feliu i Codina, Feliu i Codina-Martí Alzina, Martí Alzina-Vent. Al setembre i octubre serà c. Chapí. El trànsit del c. Feliu i Codina es derivarà un temps per c. Sant Bernavé. Feliu i Codina es farà amb dues subfases, per altra banda. Es reservarà un espai a cantó muntanya de 1,8 metres pel preservar el pas. Després es farà a l'inrevés, reservant un espai també de 1,8 metres. Hi haurà alguns trams petits que s'hauran de fer de manera unitària al carrer. Els cotxes de residents amb qual podran entrar i les persones podran circular. S'ha parlat amb el taller de vehicles de c. Feliu Codina perquè aquest pugui mantenir l'activitat. Quan es faci la primera part de les obres de c. Chapí, no es podrà circular per c. Feliu Codina i es preveu permetre circular per c. Chapí amb un sol carril d'accés i sortida (cul de sac). La següent fase d'obres serà igual a c. Chapí. Es preveu acabar obres cap a mitjans de novembre.

Es pregunta com serà l'accés a carrer del Vent. Es contesta que es farà pel mateix carrer però amb un carril que farà de cul de sac. Una persona dubte que sigui viable l'accés de vehicles prioritaris (bombers, ambulàncies, etc.) i es respon que el projecte ha estat revisat pels equips tècnics que el validen amb aquestes consideracions, però que es revisarà. Es veuen complicat fer el carrer del Vent en doble direcció i un sol carril. Hi ha persones del GI que consideren convenient retirar places d'aparcament durant les obres al carrer del Vent i es valora que és important reduir al màxim els períodes d'obres amb carrers en cul de sac. Es pregunta també per la sortida en cotxe de c. Chapí entre c. Martí Alzina i c. Del Vent. Es comenta que es farà una bona senyalització perquè tot sigui intuïtiu, en tot cas, el criteri és minimitzar els impactes negatius. Els sentits de circulació, excepte els llocs on es faci carrers en cul de sac de manera puntual, es mantindran mentre durin les obres. Sembla que no acaba de convèncer el l'ús de peces pel paviment, i respon Dani Alzina, de BIMSA, apuntant que s'utilitzarà "pavifix" per millorar l'adhesió de les peces. Es demana que hi hagi manteniment dels escocells per evitar que acabin bruts i deixats.

Es pregunta si el taller de cotxes tindrà accés per camions perquè es diu que serà precís per fer determinades activitats imprescindibles com la retirada de residus. Aquesta qüestió s'haurà de coordinar amb els responsables de l'obra. Se'n pren nota i se'n farà seguiment. Sobre les places PMR es contesta una pregunta afirmant que no es redueixen i que s'ha contactat amb les persones que tenen llicència per informar de les reubicacions. S'afirma que s'ha de resoldre una qüestió relativa a la vigència d'una llicència, però que el demés està resolt. S'ha ofert situar les places al carrer de Salses (tres places). Sobre els escocells, s'aclareix que seran plantats i que disposaran de reg. Es comenta que l'obra s'ha de fer de manera transversal i que afectarà certs usos de manera puntual. En relació a les línies elèctriques s'informa que les de creuament es soterran però que no es farà amb les línies que hi ha a les façanes. Ho farà Endesa, via conveni, però s'adverteix que a vegades es demora en les obres. Es demana valorar fer el c. Feliu Codina només de pujada, tot i que es contesta que això podria facilitar una nova dreuera de pas que no volem. Alguns representants dels Lluïsos comenten que potser els serà més difícil fer la càrrega i

descàrrega sense places CID. Al c. Martí Alzina s'informa que es nota que hi ha problemes de gir pels camions, és un gir insegur.

Sobre el semàfor al c. Canigó es diu que es va demanar la seva col·locació per fer més segura la cruïlla, ja que és un punt negre pels creuaments. Es pregunta també com quedaran les terrasses mentre durin les obres. Es respon que serà impossible disposar de terrasses sense interrupció durant les obres, es minimitzarà l'afectació però en certs moments no es podrà tenir. Es mirarà d'estudiar bé els dies d'afectació i es valora que l'espai, després, serà més atractiu. Des de l'equip tècnic i els responsables d'obra, s'acaba determinant que es pot estudiar la reubicació provisional de les terrasses afectades. És una qüestió que s'anirà treballant conjuntament.

Tal i com s'ha demanat a l'inici de la reunió, es proposa fer una reunió de seguiment de les actuacions cap a finals de juny, per abordar dubtes i fer seguiment d'obres.

Sense més intervencions, es dona per tancada la sessió.