



SESSIÓ DEL GRUP IMPULSOR DE LA SUPERILLA HORTA. SEGUIMENT DE LA MOBILITAT.

Dia: dimarts 18 d'abril del 2022	Hora: 18 h	Lloc: Centre Cívic Matas i Ramis
---	-------------------	---

Assisteixen:

<p>Entitats:</p> <ul style="list-style-type: none">- Tomás Cuervo, Associació veïnal d'Horta- Jordi Serrano, Eix del Mal- Oriol Llop, FEDAC Horta- Oleguer Salvador, FEDAC Horta- Isaac Ribó, Coordinadora d'Entitats d'Horta- Josep Magrans, Lluïsos d'Horta- Miguel Angel Aguilar, Lluïsos d'Horta- Agnès Mestre, veïna a títol individual- Lourdes Comas, veïna a títol individual <p>Consellers:</p> <ul style="list-style-type: none">- Xavier Simó, Conseller ERC- Mila Casas, Consellera Valents- Xavi Reig, Conseller ERC- Arnau Vives, Conseller Junts per Catalunya- Víctor Valls, Conseller Districte Horta – Guinardó	<p>Ajuntament:</p> <ul style="list-style-type: none">- Rosa López, coordinació estratègia Oficina Tècnica Superilles- Carlos Dominguez, Assistència Tècnica VAIC- Xavier Valls, Participació Oficina Tècnica Superilles- Marta Melo, Participació Oficina Tècnica Superilles
Nombre total de persones assistents: 18	

Ordre del dia:

<ol style="list-style-type: none">1. Explicació de les actuacions de la Superilla d'Horta i les conclusions del seu funcionament.2. Recull de les aportacions del Grup Impulsor
--

Acords de la sessió:

<ul style="list-style-type: none">- Facilitar la informació el número de places d'aparcament que hi havia abans i el que hi ha ara.- Es seguirà treballant en la pacificació del barri i s'estudiaran les propostes que realitza el Grup Impulsor.
--



Desenvolupament de la sessió:

Víctor Valls dóna la benvinguda a les persones assistents i contextualitza la sessió: l'objectiu d'avui és presentar les conclusions de les actuacions realitzades per implementar el model Superilla al barri d'Horta i escoltar la valoració del Grup Impulsor.

Carles Domínguez realitza la presentació dels objectius de les actuacions plantejades al Pla d'Acció Superilla Horta, explica les tres fases en què s'han realitzat aquestes actuacions i planteja les conclusions extretes del seu funcionament a partir d'un resum de dades dels comptatges de vehicles realitzats.

Víctor Valls explica que l'Ajuntament de Barcelona dóna per concloses les actuacions de la Superilla Horta tot i que es continuarà treballant en la pacificació del barri, com per exemple la connectivitat entre el c. Torrent de Can Mariner i el c. Eduardo Toda o la millora escocells del c. Feliu Codina. La millora de la mobilitat es continuarà treballant però es considera que amb la reducció del trànsit passant s'ha aconseguit l'objectiu principal de les actuacions.

Una veïna expressa que el trànsit general ha millorat però la seva redistribució ha afectat a altres carrers del barri, així doncs, **a la part de dalt del c. Salses hi ha hagut un increment de trànsit de dia i de nit i ara hi ha aparcament irregular de vehicles**, agafant trossos de vorera i cantonades, que acompanyen infants als carrers Lloret de Mar, Carles Collet i Venècia. Posa de manifest que fer dades i números és necessari però viure-ho és diferent.

Víctor Valls posa èmfasis en la reducció del trànsit en global, tot i que poden haver llocs específics, com la part alta del c. Salses, on ha augmentat perquè vehicles que no busquen continuïtat pel c. Congrés es desvien pel c. Rembrandt. A més té voreres poc practicables i dos cordons d'aparcament de manera que no és un carrer amable pel vianant i millorar la seva seguretat és una qüestió que queda pendent.

Pel què fa a l'aparcament irregular, explica que els actes incívics es van reduint a mesura que passa el temps i el veïnat s'adapta a la nova configuració dels carrers.

Des de l'AVV es posa de manifest que la sortida 4 de la Ronda de Dalt suporta més trànsit que les altres. Per aquest motiu, **es produeixen drecceres per l'interior del barri**, també de baixada (c. Horta i c. Salses cap al Turó de la Peira). Proposa revisar les fases del semàfor de vianants de la cruïlla Tajo-Fulton-Maragall de manera que només estigui vermell quan el bus 185 gira a l'esquerra. D'aquesta manera quedaria clar que entra en una Superilla.

Víctor Valls explica que aquesta proposta s'està treballant des de fa temps a nivell intern de l'Ajuntament i que se segueix estudiant.

L'entitat veïnal també comenta que encara **s'hauria de reduir més el trànsit**. Gran part del trànsit que entra a Horta de pujada prové del Pg. Maragall i s'hauria de limitar la capacitat del Pg. Maragall des del carrer Freser, amb nous carrils bus i bici. Seria una manera de tancar el barri, si els vehicles no entren a baix no van per dalt ja que si entren han de sortir.

Finalment explica que **cotxes i motos** de fora i, sobretot, de dins el veïnat **circulen pel c. Carles Collet en contra direcció** per fer dreccera i per això seria important reforçar senyalètica.

Víctor Valls explica que insistir en aquest àmbit és un dubte i que es farà si es considera que la situació no es corregeix.

Jordi Serrano pregunta **per altres actuacions del Pla d'Acció que han quedat pendents**, com per exemple el c. Chapí entre Feliu Codina i Rectoria i el c. Eduard Toda. Es preveien algunes coses que no s'han fet i la implementació del model Superilla ha estat de baixa intensitat. Pregunta si els fons Next Generation podria ser una oportunitat per fer la piona.



Víctor Valls explica que hi ha actuacions tàctiques que s'han quedat sense pressupost, com l'actuació tàctica del carrer Eduardo Toda o continuar pacificant el carrer Chapí¹.

Un conseller pregunta **el número de places d'aparcament que hi havia abans i el que hi ha ara.**

Víctor Valls es compromet a facilitar la informació i comenta que la implantació de l'àrea verda a l'agost afectarà un nombre major de places ja que hi haurà més aparcament per motos per baixar-les de les voreres.

Des de la Coordinadora d'Entitats d'Horta es comenta que els primers mesos dels canvis de direcció van ser caòtics però la situació ha millorat. De totes maneres hi ha aspectes que no s'han treballat. En primer lloc, **al c. Tajo hi ha manca de sincronització semafòrica de manera que no es produeix una ona verda.**

En segon lloc, **proposa limitar la circulació de camions dels súpers al carrer Martí Alsina** i posar un senyal d'entrada a carrer de vianants al c. Martí Alsina amb c. Chapí, per dissuadir el pas dels vehicles i per a que circulin amb més cura.

En tercer lloc, considera que, per tal **d'impedir la drecera irregular per Carles Collet**, s'hauria d'obligar a girar a l'esquerra des del c. Carles Collet cap al carrer Horta (sentit mar). De totes maneres, aquesta proposta generen debat en el sí del Grup Impulsor i Víctor Valls apunta que llavors només es podria entrar pel c. Campoamor.

En quart lloc, explica que cotxes i motos se salten el semàfor del Pg. Valldaura amb el c. Salses ja que la gent no veu el semàfor, per tant, s'hauria de reforçar-ne la visibilitat.

Finalment, **pregunta si el futur ascensor a Torrent de Can Mariner amb Feliu Codina elimina part del parc infantil.**

Més endavant, al final de la sessió, també es fa una **reflexió sobre els autobusos que passen pel barri.** Es considera que s'ha de millorar el transport públic ja que l'autobús de barri 185 passa cada mitja hora. El V25 i el V21 tenen una freqüència acceptable però quan arriba a la zona de muntanya passen tres seguits i després cap en vint minuts. Són els problemes del transport públic a la muntanya. També seria important posar algun banc a les parades.

Víctor Valls explica el projecte executiu de l'ascensor ja està realitzat i l'entitat veïnal l'ha pogut veure. Així doncs, els jocs infantils es desplacen entre el mur i la mitjana i també es modifica l'espai de la placeta de baix, aprofitant per solucionar les diferències de nivell existents.

Des de l'Escola FEDAC expliquen que l'escola ha guanyat en menys trànsit, menys soroll i menys contaminació, però troben a faltar alguns aspectes. Primerament, **sobre la nova tanca instal·lada davant de l'escola**, aquesta té avantatges però també alguns inconvenients com problemes per a les operacions de càrrega i descàrrega quan hi ha camions que porten materials o l'efecte túnel que es provoca al sumar-se les pilones de l'altra banda, les que protegeixen el carril bici, i que incentiva velocitats elevades de cotxes i motos que baixen. En aquest sentit, una solució senzilla seria posar un coixí berlinès per mantenir una velocitat prudencial. També es comenta que l'espai a la part interior de la tanca no convida a estar-hi, falten elements de mobiliari urbà com bancs i jardineres. A l'Eixample n'hi ha molts i són importants per les escoles i el veïnat.

En segon lloc, posa de manifest que **encara hi ha vehicles despistats que segueixen Campoamor amunt en el tram que és de baixada.** Aquí, un altre coixí ajudaria.

En tercer lloc, ressalta la importància de **fer més segur el pas d'alumnat**, ja que als carrers Lloret de Mar i Carles Collet ara tenen més trànsit i Lloret de Mar és camí escolar i al c. Carles Collet hi ha l'entrada a infantil i el senyal de direcció prohibida no es veu gaire bé. Per tal d'augmentar la seguretat s'hauria de reforçar el missatge.

Finalment comenta **que a la cruïlla Campoamor/Lloret de Mar hi ha un excés de velocitat**, ja que es va elevar la

¹ Durant el procés participatiu, amb el Grup Impulsor es va decidir pacificar només un tros del c. Chapí per no eliminar ara tantes places d'aparcament



calçada, però el pendent és molt suau i s'hauria de posar algun element reductor de velocitat o fer-ho més pronunciat.

Des de l'AMPA de l'Escola FEDAC lamenten la mort d'una àvia de l'escola que van atropellar al pas a la cruïlla Campoamor/Lloret de Mar. Aquest accident posa de manifest alguns dels problemes que han generat les actuacions de Superilla i que s'han comentat des de l'Escola. Com a AMPA fan **algunes propostes per millorar la situació com tallar el carrer durant 10 minuts a les entrades i sortides de les escoles per millorar la seguretat, ampliar voreres al c. Lloret de Mar o instal·lar una barana mòbil** (com la que hi ha al c. Aragó 121 a l'Escola Llorenç) per tal de que l'AMPA tingui facilitat d'accés amb vehicle per fer càrregues i descàrregues esporàdiques.

Víctor Valls explica que el fet que ara les escoles tinguin portes que abans eren auxiliars i ara s'utilitzen de forma principal ha augmentat de forma general les demandes de seguretat. Des de l'Ajuntament fa anys que es treballa per guanyar espais als vehicles perquè les entrades de les escoles siguin un espai segur, però la manera de fer-ho és traient els vehicles, ampliant les voreres i facilitant el pas dels vianants. Està d'acord en què és important que la senyalització sigui clara i es pren nota de les propostes d'elements reductors de la velocitat, com els coixins berlinesos per tal de fer complir els màxims de velocitat.

Pel què fa a la barana s'ha de tenir en compte que és una actuació de protecció però no està feta des del programa Protegim Escoles i, per tant, es pot complementar, veure què falta per fer un lloc d'estada. Sobre la càrrega i descàrrega s'ha de buscar quin és el lloc adequat.

Carles Domínguez explica que s'ha de veure el marge de seguir millorant. Per la trama interior del barri hi passen 2000 i s'ha de tenir en compte que un carrer amb 2000 vehicles dia es un carrer on el vianant s'hi sent còmode ja que a la pitjor hora del dia hi passa un vehicle cada 20 segons. Pel què fa a la onada verda alerta que si en un sentit és verda, vol dir que en l'altre és vermella i això s'ha de tenir en compte per la fluïdesa del carrer.

Rosa López explica que a l'hora de fer anàlisi del funcionament dels canvis de mobilitat s'ha de donar un marge de temps ja que són canvis que requereixen adaptació per part dels vehicles i vianants. Així doncs, abans de fer canvis en les actuacions realitzades, s'han de realitzar més comptatges de vehicles i veure com es van modificant els hàbits de mobilitat. També recorda que l'objectiu final és canviar els hàbits de transport i que hi hagi una reducció paulatina dels cotxes.

Des de l'Escola FEDAC es recorda que moltes de les aportacions realitzades fan l'entorn dels vianants més còmode sense grans pressupostos.

Víctor Valls explica que es pren nota de les actuacions proposades i que se seguirà treballant en opcions de millora. Les propostes són material d'estudi i és important continuar convocant el Grup Impulsor per fer seguiment del funcionament de la Superilla i anar ajustant. Així, es donen per valorades les actuacions realitzades fins al moment i ara es vol seguir endavant. A més, ara l'àrea verda d'aparcament portarà molts canvis, se suposa que en benefici del veïnat, amb l'objectiu de reduir els vehicles per millorar les condicions mediambientals dels nostres barris

Una veïna a títol individual pregunta si **es realitzarà una reunió oberta a tot el veïnat del barri sobre el tema**. Víctor Valls respon que l'espai obert per tractar aquests temes és el Consell de Barri, on sempre hi ha un punt de precs i preguntes qualsevol persona pot plantejar el tema que li preocupi.

Sense més intervencions, es dóna per finalitzada la sessió.