

SESSIÓ: Sessió Horta

Dia: dijous 9 de febrer	Hora: 18.30 h	Lloc: CC Matas i Ramis
--------------------------------	----------------------	-------------------------------

Assistència:

Ajuntament (10): <ul style="list-style-type: none">- Rosa López, Oficina Tècnica Superilles EU- Carlos Domínguez, VAIC- Coral Martínez, Participació i EU- Victor Valls, Conseller- Xavier Matilla, Arquitecte en cap- Núria Carmona, Consellera tècnica	Altres administracions, empreses proveïdores (0):	Ciutadania, entitats i col·lectius (16): <ul style="list-style-type: none">- Grup impulsor- Avv Horta- Lluïsos d'Horta- Veïns c/Salses i c/Eduard Toda- Veïns c/Carles Collet
Excusen l'assistència:		
Nombre total de persones assistents: 15		

Ordre del dia:

<ol style="list-style-type: none">1. Benvinguda per part del Conseller Victor Valls2. Explicació i presentació de la diagnosi de la Superilla d'Horta de l'Arquitecte en cap Xavier Matilla3. Torn obert de paraules per la recollida de propostes i preocupacions
--

Acords de la sessió:

<input checked="" type="checkbox"/> Enviar l'acta de la sessió als assistents.
--

Desenvolupament de la sessió:

<p>Presentació per part del Victor Valls de les persones assistents, pel que fa a la participació (veïnat i entitats), com de les persones dels diferents equips per part de l'Ajuntament i Districte.</p> <p>Intervenció per part de la Núria Carmona, fent esment del moment dins del procés en el qual ens trobem.</p> <p>Presentació de l'Arquitecte en cap, Xavier Matilla.</p> <p>Aquesta sessió es fa com a resposta a una demanda que es va traslladar a la comissió d'Ecologia Urbana, en el marc de les actuacions que s'havien implementat en el marc de Superilla en el barri d'Horta i els impactes negatius que s'han generat en alguns àmbits concrets. S'han fet visites insitu i s'han extret dades. Aquesta sessió és per fer el retorn d'aquesta diagnosi, presentar les estratègies que s'estan treballant i posteriorment, amb el recull dels comentaris i propostes d'aquesta sessió poder plantejar una proposta de millores o d'alternatives en una següent trobada.</p> <p>Explicació de les tres fases d'actuacions que s'han dut a terme per intentar reduir el trànsit al barri d'Horta amb la Superilla.</p>

Explicació de les dades de la diagnosi de l'àmbit de Superilla d'Horta i valoració d'aquestes dades.

Definició dels aspectes positius i negatius de la Superilla d'Horta i objectius de millora.

S'obre el torn de paraula:

Intervenció:

No s'ha incorporat en l'estudi el tràfic del c/Carles Collet. Aquest carrer no s'ha pacificat. Hi surten els cotxes (uns 300) en contra direcció i això fa que hi hagi més cotxes que abans.

Intervenció:

Es fan servir els cotxes en un carrer pacificat on hi ha un col·legi (c. Campoamor amb Av. Del Estatut). Venen per esquerra i dreta i és un lloc on hi ha molt poca visibilitat.

Intervenció:

S'entén que els tècnics es basen en les xifres, però els i les veïnes es basen en la vivència. 3.000 cotxes tècnicament no és una xifra alta, però sí que ho és per al veïnat. Aquest veïnat abans de la Superilla ja vivia en una zona pacificada (zona nord) i ara ha deixat de ser-ho. Abans era una zona de vianants i ara hi passen cotxes.

El carrer Salses era molt tranquil (la part de dalt), ara hi passen molts cotxes, masses, encara que semblin pocs. Hem perdut aquesta zona ja pacificada amb l'increment del tràfic.

A la zona de l'escola Campoamor ara hi ha un tràfic molt més intens, amb poca visibilitat a les cantonades i carrers molt estrets.

El nostre dia a dia ha canviat molt amb la Superilla.

Intervenció:

Una de les problemàtiques és que a l'última fase de la Superilla no s'han fet actuacions estructurants.

Les dades que s'han analitzat, fan la mitjana de la intensitat del tràfic per dia, però seria molt interessant mirar d'analitzar la intensitat del tràfic per hores, segurament això mostraria altres números que els actuals.

Per altra banda, no és el mateix la intensitat d'uns carrers que en uns altres. Per exemple, el carrer Lloret que era un eix comercial, no és encertat que hi puguin passar cotxes per allà.

També cal revisar el recorregut del bus 185 (actuació B12 a la presentació), hi ha veïnat que ha de caminar molt per arribar a les parades i aquesta línia de bus és la que porta al CAP.

Proposa reobrir la circulació a través de la mitjana de l'avinguda de l'Estatut a l'altura del carrer Campoamor, per donar una alternativa a l'entrada pel carrer Salses. Tanmateix, el trànsit a Lloret de Mar augmentaria.

La sortida del Passeig Valldaura per poder accedir a la ronda, el semàfor només deixa passar quatre cotxes, per tant, en moments de més intensitat, es generen retencions. S'hauria de replantejar la freqüència del semàfor per evitar aquestes retencions.

També s'ha de protegir l'escola al carrer Letamendi.

Intervenció:

El carrer Tajo s'ha convertit en una via principal, des de carrer Fulton. Hi ha cotxes de pujada i de baixada, no pot absorbir més trànsit.

A més a més, les fases semafòriques no estan sincronitzades i això genera que hi hagi més cotxes, més soroll i més pol·lució. Es produeixen retencions al carrer de la Baixada de la Plana, davant del Mercat, per girar cap a Tajo a dreta o esquerra. Una possible solució seria.

Intervenir la direcció de la baixada de la plana. Invertir el carrer Tossa i baixar per Juana de Arco i així hi ha espai perquè els cotxes puguin esperar.

Resposta:

Això és fora d'àmbit de la Superilla, però prenen nota per a quan es facin les millores del Mercat, tenir-ho en compte.

Intervenció:

A la zona del carrer Campoamor (a dalt), els cotxes que passen a esquerra i dreta han augmentat.

Hi ha moltes furgonetes al carrer Palafox i fan càrrega i descàrrega, moltes giren a l'esquerra per anar a la Plaça Estatut i les que volen entrar per carrer Santo Tomás, no tenen espai.

Moltes per fer les parades per descarregar, pugen a les voreres i quasi no puc sortir de casa, entre la façana i la furgoneta hi ha 10cm de distància.

Això fa que les voreres estiguin enfonsades (carrer Santo Tomás), sense zones verdes, és un carrer que sobretot el fan servir camions i furgonetes. S'ha d'afegir a l'estudi aquest carrer i veure quants cotxes pugen i quines vies de sortida fan servir. S'ha de donar una solució a aquests carrers. Aquests carrers són tan estrets que no hi ha on posar les escombraries ni tampoc zones verdes, per tant, no és lògic que sigui un carrer amb tant de trànsit.

La Superilla ha frenat la quantitat de cotxes. Abans Horta era una zona residencial, ara ja no ho és, ara hi passen molts cotxes. Tot Horta hauria de ser una Superilla.

Actualment, la sortida 4 de les Rondes, és la sortida per on surten més cotxes. Ara mateix es creua Horta per agafar la Ronda.

Intervenció:

Jo visc a Eduard Toda, aquest carrer és un carrer estret amb molt poca vorera i sense arbres, per tant, és un carrer que no pot assolir 3000 cotxes. No hi ha cap més alternativa? S'ha de tenir en compte també la manca d'aparcament als edificis.

També s'ha de tenir en compte la contaminació. Com que és un carrer que fa pujada, els cotxes han de frenar a Eduard Toda i quan pugen no van lents precisament, per intentar passar. Això genera un problema de contaminació i seguretat.

S'han allargat els desplaçaments i, per tant, la contaminació. El carrer Campoamor té arbres, jardins i voreres, Aquest carrer sí que ho pot assolir.

Ara mateix tampoc no es pot fer una pacificació a l'entorn de l'escola perquè no hi ha espai.

Eduard Toda és perillós. L'últim Stop baixant per carrer Venècia, a la dreta hi ha motos aparcades que dificulten la visibilitat. S'han de facilitar els girs.

Resposta:

L'equip pren nota de totes les aportacions i s'incorporaran en el treball que s'està fent.

Pel que fa a la mobilitat externa, sembla que aquesta s'ha reduït i s'ha aconseguit l'objectiu de la Superilla, però ara s'ha de veure com gestionar la mobilitat interna.

A la proposta que s'està treballant, s'ha de tenir en compte que la mirada sempre és global, a tot el barri, no s'analitza cap carrer en específic, sempre des d'una mirada global de tot l'àmbit.

També es tindran en compte les aportacions de millora que s'han fet que no són específicament de l'àmbit.

La dificultat és que els cotxes que necessiten entrar i sortir del barri no es poden reduir, el que s'ha de veure és com gestionem la intensitat d'aquests cotxes.

Intervenció:

Quan es fa un projecte d'aquest tipus, s'ha d'incloure l'anàlisi de l'impacte en l'entorn. Aquesta sessió i la diagnosi que s'ha fet de la Superilla d'Horta, s'ha fet perquè el veïnat ho ha demanat. Això hauria de fer-se, sense la pressió del veïnat i sense la consegüent despesa d'energia.

En la comptabilització dels cotxes que passen, ara mateix on es té en compte aquells que entren contra direcció, aquests també s'han de comptabilitzar i incrementaran la xifra de la intensitat del carrer. A més a més, cal pensar en una solució per aquests vehicles que entren contra direcció i l'entorn de l'escola.

Resposta:

Anualment es duu a terme una monitoratge del trànsit a escala global de tota la ciutat, aquesta és la temporalitat que fa l'administració. No obstant això, en el cas concret d'Horta s'ha dut a terme una campanya addicional, dissenyada expressament i amb una major densitat de punts de comptatge de trànsit, per disposar de més dades sobre la situació actual.

En relació amb les solucions i afectacions:

Per l'itinerari Fulton – Horta – Palafox – Campoamor:

- L'any 2018 hi passaven uns 5.500 vehicles/dia, donat que funcionava com a drecera per al trànsit de pas que volia accedir a la Ronda de Dalt des del Passeig Maragall. L'objectiu que es va proposar amb les actuacions de Superilles va ser evitar el trànsit de pas i aconseguir una intensitat mitjana de trànsit inferior als 2.000 vehicles/dia als carrers Fulton i Horta, i així garantir el bon funcionament d'un carrer de convivència amb prioritat per als vianants.
- L'any 2019 es va fer una primera fase d'actuació, consistent a la reurbanització en plataforma única dels carrers Fulton i Horta (fins a Baixada de la Combinació). Amb aquesta actuació el trànsit continuava sent de 4.800 v/d.
- L'any 2020 es va dur a terme una segona fase, consistent a la millora de la fluïdesa de la via bàsica Tajo – Lisboa – Porto – Plaça de l'Estatut. No obstant això, el trànsit circulant per Fulton – Horta continuava sent de 4.200 v/d.
- L'any 2021 s'implanta la tercera fase amb els canvis de sentit de Campoamor i Eduard Toda. El desembre de 2021, i amb la presència de la Guàrdia Urbana evitant el trànsit de pas pel carrer Horta, la intensitat mitjana de trànsit va ser de 2.020 v/d.
- El desembre de 2022, un any després, i sense la presència de la Guàrdia Urbana, s'ha tornat a mesurar el trànsit mitjançant una campanya específica d'aforaments de trànsit, i el nombre de vehicles diaris que circulen per Fulton – Horta és de poc més de 1.920.

D'aquesta manera s'evidencia la necessitat de combinar les actuacions de millora de la fluïdesa de les vies bàsiques amb l'augment del temps de trajecte dels recorreguts que es volen desincentivar per al trànsit pas. Així, es demostra que en cas de revertir el sentit de circulació dels carrers Campoamor i Eduard Toda, el trànsit circulant pel carrer Fulton – Horta tornaria a estar al voltant dels 4.000 v/d, de manera que tornariem al punt d'inici i es perdrien els guanys obtinguts amb les actuacions dutes a terme fins al dia d'avui.

Dir també que s'ha fet un procés de recollida de dades, que permet poder prendre decisions i amb la informació tant de les dades com d'aquesta sessió, es farà una proposta de millora. El procés encara no està tancat, encara estem fent sessions per poder recollir problemàtiques i proposar solucions de millora.

Intervenció:

S'ha tingut en compte la quantitat d'habitants d'uns carrers i uns altres a l'hora de decidir les intervencions?

Resposta:

Sí, és una de les dades que es van tenir en compte a l'hora de plantejar les millores.

Intervenció:

Cada quant s'ha de fer el mapa de soroll? És una dada interessant a tenir en compte en l'anàlisi.

Resposta:

Aquest mapa es fa cada 5 anys.

Intervenció:

Primer vull agrair que s'hagi fet aquesta sessió i l'esforç.

Hi ha la pregunta de si seria possible fer la circulació del carrer Campoamor més lent, per tal de fomentar que s'agafin altres camins abans que aquest.

Resposta:

El problema no és el tipus de carrils...

Es tanca amb la intervenció del Xavier Matilla:

Es perfeccionarà la proposta amb el coneixement empíric que hem pogut recollir en aquesta sessió i les dades de l'anàlisi quantitativa. Però abordarem les solucions des de la globalitat del barri.

Un cop tractats tots els assumptes, a les 19.45h es tanca la sessió.