

**SESSIÓ: Sessió Horta**

<b>Dia:</b> dijous 13 de març	<b>Hora:</b> 18.30 h	<b>Lloc:</b> CC Matas i Ramis
-------------------------------	----------------------	-------------------------------

**Assistència:**

<b>Ajuntament (11):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Xavier Matilla, Arquitecte en cap</li><li>- Víctor Valls, Conseller</li><li>- Rosa López, Oficina Tècnica Superilles EU</li><li>- Carlos Domínguez, VAIC</li><li>- Coral Martínez, Participació i EU</li><li>- Víctor Valls, Conseller</li><li>- Xavi Reig, Conseller</li><li>- Guardia Urbana</li><li>- Cristina Gil, Mobilitat</li><li>- Xavi Ortega, Conseller mobilitat</li><li>- Alicia Puig, Segona Tinència d'Alcaldia</li></ul>	<b>Altres administracions, empreses proveïdores (0):</b>	<b>Ciutadania, entitats i col·lectius (12):</b> Veïnat c/Salses i c/Eduard Toda Veïnat c/Carles Collet
<b>Excusen l'assistència:</b> Coordinadora d'entitats		
<b>Nombre total de persones assistents: 23</b>		

**Ordre del dia:**

1. Benvinguda per part del Conseller Víctor Valls
2. Explicació i presentació de les propostes de millora de la Superilla d'Horta per part de l'Arquitecte en cap Xavier Matilla
3. Torn obert de paraula

**Acords de la sessió:**

- ✓ Enviar l'acta i la presentació de la sessió als assistents.

**Desenvolupament de la sessió:**

El conseller Víctor Valls fa la benvinguda a la sessió i presenta les persones assistents.

L'Arquitecte en cap, pren la paraula per iniciar la presentació. Primer es fa un repàs dels continguts de la sessió anterior i quines van ser les conclusions. Mostra les conclusions que s'han extret de les tres fases d'actuacions que s'han fet a la Superilla d'Horta. Mostra les dades de sinistralitat a les diferents zones de l'àmbit i finalment mostra els aspectes positius i de millora de la Superilla. A continuació presenta les propostes a curt i mig termini.

S'expliquen les propostes a curt termini que formarien part de la primera fase. Les propostes son:

- Implementació de coixins berlinesos per a la reducció de velocitat (compatibles amb autobusos) a Campoamor, Salses i Eduard Toda
- Canviar el "ceda el pas" per un "Stop" al carrer a la cruïlla Salses amb Lloret
- Millora de la sincronització semafòrica al Passeig Valldaura en el sentit Besós
- Pilonos al c. Collet per tallar el pas en contra direcció (actuació ja feta)

Les propostes a mig termini que formarien part de la segona fase (s'hauria de redactar un projecte per aquestes propostes) son:

- Implementar una vorera passant al carrer Salses a l'entrada per Valldaura
- Implementar una plataforma única al carrer Lloret entre els carrers Carles Collet i Campoamor
- Elevació a la cruïlla de carrer Salses amb carrer Lloret
- Millora de la urbanització del c. Lloret, per guanyar confort pels vianants

Es fa mostra dels itineraris i la comptabilització dels cotxes amb les propostes proposades.

També s'informa que tot i implementar aquestes millores, es continuarà monitoritzant i avaluant l'àmbit, i estudiant la consolidació de la Superilla mitjançant la sectorització dels accessos i sortides des del perímetre de carrers bàsics a cada zona del barri. S'explica un exemple possible:

- Un tall de circulació al carrer Chapí, per evitar les sortides cap a dalt del barri, reduiria el trànsit al c. Lloret en 1000v/dia

El conseller Victor Valls recorda que les actuacions de canvis de sentit que s'han fet fins ara han fet que els recorreguts per dins del barri siguin només pel veïnat i no siguin atractius pels desplaçaments cap a les Rondes dels vehicles foranis. Però encara així, el trànsit veïnal de la part mar del barri segueix pujant cap a la Ronda per dins del barri i es concentra excessivament en el c. Lloret, per això cal incentivar les entrades i sortides de cada zona des dels carrers perimetrals.

S'obre el torn de paraula:

#### **Intervenció:**

Hi ha preocupació que molts dels vehicles que baixen per carrer Salses i que venen per el Passeig Valldaura son els vehicles que hi van al CUAP.

Preocupa que la zona del c. Chapí quedi aïllada, si es fes el tall de recorregut fins el pg. Valldaura

#### **Resposta:**

Dels 2100 cotxes que baixen pel carrer Salses, 900 segueixen baixant per carrer Salses, 700 van cap a Lloret – Eduard Toda i 500 sí que segueixen Lloret. Es vol incentivar que aquests últims 500 segueixin per Valldaura i baixin més enllà de Eduard Toda, i minimitzar en 500v/d la intensitat de trànsit de Lloret.

El veïnat de la zona del c. Chapí tenen accés i sortida des del c. Tajo

#### **Intervenció:**

S'entén que els temes de mobilitat són complexos, però ara mateix s'estan patint problemes de mobilitat que abans no hi eren. Al carrer Eduard Toda ara mateix ha augmentat el soroll. Al carrer Campoamor abans per accedir a les rondes hi havia només un semàfor i ara, amb el nou recorregut per Lloret- Eduard Toda, hi ha tres. S'ha de fer molta volta per arribar als llocs. A més a més al carrer Eduard Toda no hi ha cap arbre a partir del carrer Lloret.

Carrer Salses, Lloret i Eduard Toda està absorbint la intensitat d'ús arrel de la pacificació del carrer Campoamor.

**Resposta:**

S'ha de tenir en compte que el c. Salses no té àrea verda d'aparcament per veïns, sinó que és de places lliures. Això genera que hi ha un volum de cotxes que fan voltes per aquest àmbit buscant aparcament. També passa al c. Cobero.

És cert que falten arbres al carrer d'Eduard Toda, estava prevista una actuació tàctica per millorar això però no s'ha arribat per capacitat pressupostària. En tot cas es reconeix que es necessària una reurbanització del c. Eduard Toda.

**Intervenció:**

En relació amb les sortides de vehicles del barri, s'hauria de diversificar les opcions de sortida i no centar-les al carrer Eduard Toda.

**Intervenció:**

Les mesures restrictives empitjoren la mobilitat del barri. El que s'ha de fer és pensar en fer atractives altres rutes alternatives. Les propostes actuals generen un col·lapse continu. Ara mateix per creuar dels tres semàfors que hi ha, has de parar sempre mínim en dos. Amb aquestes propostes es passa una congestió d'un carrer en un altre. També s'ha de pensar en arreglar el trànsit d'Av. Estatut i c. Tajo.

**Resposta:**

A l'Av. Estatut i el c. Tajo són carrers de la xarxa bàsica i tenen molta més capacitat per absorbir trànsit que els carrers interns del barri. D'altra banda ja es va fer una millora en la sincronització dels semàfors al 2020 i altres millores en la seva configuració, per agilitzar el pas, i això ha contribuït en reduir el trànsit intern en 3000 vehicles.

**Intervenció:**

La proposta de la sincronització semaforica del pg. Valldaura, sembla que ajuda a evitar que els cotxes entrin per Salses, per tant és una bona proposta. Però, en el tema del tall del c. Chapí, primer s'ha de valorar si el c. Tajo té suficient capacitat per assumir els 1000 cotxes, que entrarien i sortirien per Tajo segons la proposta en estudi.

**Intervenció:**

La reducció de 500 cotxes del c. Collet que passaven en contra direcció, passen ara per Lloret- Eduard Toda.

**Resposta:**

Es tornarà a fer el recompte per fer una valoració de si aquests cotxes ja no passen al haver de fer un recorregut més llarg o si es desvien per Lloret. D'altra banda, si és tallés el c. Chapí seria una proposta que faria baixar la quantitat de cotxes que passen per Lloret- Eduard Toda.

**Intervenció:**

Ara s'han de fer moltes voltes amb el cotxe. A més a més les motos passen per on volen. Tot això genera més soroll i més contaminació.

**Resposta:**

És veritat que el veïnat ha de fer més voltes, però aquestes voltes fant que els cotxes foranis que volen anar a la Ronda no passin per dins del barri. Ara mateix els cotxes que passen són els del propi veïnat i no altres cotxes.

**Intervenció:**

Amb les pilones que s'han posat a la zona escolar s'ha aconseguit baixar molt el pas de cotxes, juntament amb la senyalització de c. Collet. Aquesta millora ha funcionat molt bé a la zona escolar.

Ara mateix falta una pilona per vandalisme.

**Resposta:**

S'ha de reposar la piona.

**Intervenció:**

Es pregunta si hi ha la opció de tornar el c. Campoamor al sentit original.

**Resposta:**

Aquest debat es manté des de l'inici del procés. Amb aquesta intervenció s'ha aconseguit que el trànsit baixi un 23% al barri. Si s'obris aquest itinerari tornaria a fer-se servir per part de cotxes de fora del barri i es tornaria als mateixos problemes inicials. Cal millorar la situació actual sense malmetre el que ja s'ha aconseguit.

**Intervenció:**

Si es valora la opció de posar arbres a Eduard Toda, s'han de tenir en compte les places d'aparcament. En les propostes de millora que es plantegen sembla que no es tingui en compte el soroll i la contaminació.

**Resposta:**

Fins ara, el nombre total de places d'aparcament que s'han retirat en totes les actuacions de superilles al barri han estat 21 i es va compensar a altres zones del barri (cordó a la part superior del c. Campoamor). Però si es vol ampliar voreres i posar més arbres i zones plantades, s'ha de treure l'aparcament, perquè no hi ha espai per tot. Cal tenir en compte també, que ara mateix hi ha zona verda d'aparcament per tot el veïnat que no aparca al subsòl.

**Intervenció:**

Tots aquests problemes abans no passaven. No necessitem pacificar res. La nostra zona ja era pacificada. No vivim amb dades tècniques, som persones veïnes.

**Resposta:**

S'han de buscar solucions evitant tornar als problemes d'abans. S'han de buscar solucions i s'estan buscant solucions. A nivell individual es comprensible que hi hagi propostes que agradin menys que d'altres o tenir la percepció que no funcionen les millores, però hi ha dades que ens diuen que sí i hem de valorar les millores pensant en la globalitat del barri.

**Intervenció:**

La zona verda d'aparcament, durant el dia, no és cap problema, perquè hi ha molt de lloc, però a la nit s'han de fer moltes voltes per trobar lloc, perquè està tot ple.

Les barreres reductores de velocitat del terra no les posen molts ajuntaments perquè no compleixen la normativa. Aquestes barreres fan mal bé al SEM i als Bombers que hi passen.

**Resposta:**

Els carrers de l'interior del barri són carrers de velocitat màxima 30km/h, els coixins berlinesos ajuden a complir aquestes velocitats baixes.

- Aplicarem les propostes a curt termini i planificarem les propostes de mig termini.
- Estudiarem la possibilitat de tallar el c. Chapí i prèviament la saturació i la freqüència semafòrica del c. Tajo, per comprovar la seva capacitat.

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