

## ACTA DE LA SESSIÓ AMB EL GRUP IMPULSOR DE SANTS-HOSTAFRANCS

A la Seu del Districte de Sants-Montjuïc, el dilluns 20 de novembre de 2017 es reuneixen els representants d'Ecologia Urbana i del districte amb el Grup Impulsor de la Superilla de Sants-Hostafrancs.

Assisteixen a la reunió:

Alicia Bernadas, FAECM  
Anna Brufau, Zumzeig Cine  
Anita García, alehop (codisseny), equip rizoma  
Dídac Boza, Associació Ràdio Comunitària d'Hostafrancs  
Lluís Llanas, Associació de Comerciants de Creu Coberta  
Hugo García, Associació de Comerciants de Creu Coberta  
Conxita Pérez, AAVV Hostafrancs  
Jordi Clausell, AAVV Hostafrancs  
Josefina Macias, Consellera del grup municipal CUP  
Jordi Fexas, Conseller del grup municipal ERC  
Neus de Haro, Consellera del grup municipal PdeCAT  
Sergi Sarri, Grup municipal PdeCAT  
Xavier Farré Perisé, Conseller del grup municipal BComú

Rosa López, d'Ecologia Urbana  
Xavi Valls, d'Ecologia Urbana  
María Lacorte, d'Ecologia Urbana  
Dani Alsina, de BIMSA  
Miquel Àngel Valdueza, Districte Sants – Montjuïc  
Gerard Lillo, Democràcia Activa de Sants-Montjuïc  
Miriam Puebla, tècnica de barri d'Hostafrancs  
Carlos Dominguez, VAIC

Inicia la sessió **Xavier Ferré**, Conseller del grup municipal BComú, fent una aproximació a la idea de superilla com a model d'habitabilitat i sostenibilitat.

**Rosa López**, de l'equip de l'Àrea d'Ecologia Urbana, realitza la presentació del model de superilles com a projecte i explica que ja hi ha un recorregut a Sants i Hostafrancs de pacificació del trànsit i recuperació d'espai públic. La superilla arrenca al mandat anterior i ara es centrarà en l'espai públic i la mobilitat. S'impulsa una mobilitat i una forma de viure l'espai públic que prioritzi les persones abans que els vehicles privats. El model de les superilles es planteja com una forma d'abordar el fet que la ciutat és al límit de les seves capacitats de mobilitat i es planteja com una solució als problemes ambientals provocats per l'ús del transport privat. És un model adaptable a cada lloc on s'aplica i que permet recuperar espai públic, diversificar els usos dels carrers i alleugerir l'espai públic de vehicles privats. Els aspectes que es tenen en compte són l'habitabilitat de l'espai, la mobilitat i la creació de més espais verds amb la consegüent recuperació de biodiversitat. Aquests aspectes es pensen per a potenciar a tots els vials, més enllà de l'actuació prevista (bàsica, tàctica o estructurant). A continuació, identifica els problemes específics d'Hostafrancs i planteja com a principal element que hi ha trànsit de pas que circula pels carrers Moianès, Consell de Cent, Rector Triadó, Béjar i Sant Nicolau. Caldria resoldre aquesta qüestió que genera dificultats pels vianants i manca d'habitabilitat. S'apunta a problemes per a fer la

càrrega i descàrrega (CID) i considera que hi ha alguns carrers massa estrets.

La situació a Sants i Hostafrancs és que ja hi ha carrers pacificats i que encara en falten alguns per a pacificar, centrant-nos especialment en el carrer Consell de Cent. No s'identifica un problema concret de manca d'espai verd, però sí problemes de trànsit intens i voreres estretes. No es vol afectar els eixos cívics d'Hostafrancs (vies perifèriques i Consell de Cent), però es vol reduir la intensitat del carrer Consell de Cent. Es proposa un carril bici de Moianès a Consell de Cent i potenciar espais de convivència entre la bicicleta i el vianant. D'entrada no es preveuen canvis a nivell de recorregut d'autobusos. Es planteja evitar l'accés de cotxes pel carrer Sant Nicolau a través d'Aragó i Tarragona i crear vies de plataforma única als carrers Príncep Jordi i Béjar.

**Lluís Llanas**, de l'Associació de Comerciants de Creu Coberta, celebra que s'hagi reactivat l'impuls del projecte de la superilla. Demana també que no s'afecti l'aparcament i que es miri de mantenir les places. Es mostra preocupat per les places de CID. Planteja la creació d'una microplataforma de distribució a Hostafrancs per resoldre les problemàtiques relatives a la distribució de paquets i mercaderies.

**Hugo García**, també de l'Associació de Comerciants de Creu Coberta, complementa la idea de la microplataforma de distribució. Afirmar que hi ha trànsit d'arribada de mercaderies i que la microplataforma de distribució podria descongestionar la intensitat del trànsit. S'evitaria la circulació de furgonetes i vehicles de transport de mercaderies que cerquen espai de CID. S'apunta al fet que la microplataforma podria facilitar l'establiment de nous negocis, esdevenint un pol d'atracció pels comerciants, i que això també facilitaria l'establiment de la residència dels comerciants a Hostafrancs. A més d'ajudar a fixar residència i comerç a Hostafrancs, la microplataforma es considera que impulsaria les compres. Hugo García diu que la proposta pot adaptar-se bé al model de les superilles i que els vehicles comercials poden assumir bé una reducció de velocitat a 30km si convé.

**Jordi Clausell**, de l'AAVV d'Hostafrancs, creu que la proposta de superilla és bona. Afirmar que hi ha un problema difícil de resoldre que és l'estructura de carrers estrets que té el barri. Demana la documentació que es treballa per a poder valorar el projecte millor. Està d'acord amb la pacificació i amb la reducció de l'ús del vehicle privat però li preocupa si es redueixen zones d'aparcament.

**Rosa López** puntualitza que l'aparcament gairebé no es veu afectat i pràcticament no es redueix. Es potencia l'aparcament de CID abans que l'aparcament per cotxes privats, això sí. Creu que és una necessitat i entén que en tot canvi sempre hi ha algunes coses que poden suposar una readaptació. Sobre la microplataforma de distribució, els tècnics es comprometen a tornar a valorar la idea per posar llum als inconvenients i avantatges que tindria. Es va valorar en el seu moment i no es va considerar la millor opció. S'insisteix en el fet que es crearà més CID en superfície i que això podria resoldre el problema. Rosa López comenta que estan valorant que el carrer Sant Roc tingui només una direcció i que això pugui generar més places de CID o d'aparcament. Es una idea que no està concretada. Es reequilibra força tot.

**Lluís Llanas** indica que la regulació horària de les places CID no resol el problema i que hi ha un problema important de distribució de mercaderies i paqueteria.

**Hugo García** pensa que cal començar a donar solucions a qüestions que ja es donen i que, amb la tendència a formes de compra a distància i per internet, hi haurà més trànsit de mercaderies a Hostafrancs. Pregunta quins són els vehicles que podran circular pels carrers convertits en plataforma única.

**Rosa López** contesta que podran circular, en principi, tots els vehicles. Ara bé, hi haurà una pacificació important amb reducció de velocitat i d'intensitat d'ús per part d'altres vehicles.

S'obre debat sobre la proposta pel carrer Consell de Cent. **Rosa López** presenta les dues propostes que hi ha d'actuació en la línia de pacificar aquest eix cívic i cercar una diversificació d'usos.

**Opció A:** carril de serveis + carril de cotxes i autobús + carril bici de doble sentit + 1,30m d'ampliació de la vorera (amb possible

introducció de mobiliari urbà, etc.).

**Opció B:** carril de serveis + carril de cotxes i autobús + carril d'aparcament de motocicletes/bicicletes + carril bici de doble sentit + manteniment de la vorera sense ampliar. És l'opció més econòmica.

En ambdós casos es contempla fer voreres passants als encreuaments dels carrers convertits en plataforma única i el carrer Consell de Cent. Això suposa guanyar més espai per a les persones.

Es pregunta si serà compatible la vorera passant i les vies de plataforma única amb el pas dels bombers i dels autobusos. La tècnica respon que sí, que caldrà lògicament una circulació amb més precaució, però que sí que serà possible.

**Hugo García**, en relació a les propostes pel carrer Consell de Cent, pregunta si es preveu crear punts de càrrega d'energia per a vehicles elèctrics.

**Rosa López** diu que no ho han considerat de moment però que es podria valorar, efectivament.

Es comenta la dificultat de convertir el carrer Rector Triadó en plataforma única i la complexitat de fer la vorera passant en aquesta via. Representants de l'**Associació de Comerciants de Creu Coberta** són favorables a que es faci plataforma única i diuen que fa temps que ja ho varen demanar. Des de l'equip tècnic es diu que no és possible perquè es perdria la possibilitat de girar a l'esquerra a l'encreuament amb Consell de Cent amb la seguretat suficient per a vianants i vehicles. Es considera més interessant mantenir el gir a l'esquerra del carrer Rector Triadó amb Consell de Cent malgrat que suposi no poder fer la plataforma única.

Des de l'**AAVV d'Hostafrancs** es demana que es detallin les modificacions en les places d'aparcament i un tècnic de l'equip de l'Àrea d'Ecologia Urbana passa a explicar les implicacions que tindria cada proposta d'actuació al carrer Consell de Cent en aquest sentit. En general, les opcions permeten projectar un cert increment de les places de CID i motos, i una reducció poc significativa de places d'aparcament per a cotxes (entre zona verda i blava). Des de l'AAVV es mostra comprensió en el fet que tota actuació en la línia de fer més habitable i sostenible Hostafrancs, recuperant espais públics, té implicacions.

Es pregunta també pel calendari d'obres.. En relació als terminis d'implementació de les actuacions, **Rosa López** apunta que hi ha la voluntat de fer-ho gairebé tot durant aquest mandat municipal, encara que és provable que hi hagi algunes coses que quedin pendents. **Dani Alsina**, de BIMSA, intervé per a puntualitzar que hi ha procediments administratius que poden allargar-se, i que hi ha terminis que poden assolir fins i tot uns 8 mesos.

Hi ha una intervenció d'una veïna que demana una prioritització clara del transport públic en detriment de l'aposta pels carrils bici i pels desplaçaments en bicicleta. **Xavier Farré** creu que el carril bici anirà subsumint altres formes de desplaçament, més enllà de la bicicleta, com són els patinets i patinets elèctrics, les bicis elèctriques, etc. En relació als carrils bicis hi ha una reflexió sobre la necessitat de senyalitzar correctament els punts d'encreuament amb les vies per on circulen els cotxes en pro de garantir la seguretat dels ciclistes.

Des de l'**AAVV d'Hostafrancs** es valora com a interessant que, en l'opció B d'actuació pel carrer Consell de Cent, hi hagi, a més d'aparcament per a motos, també aparcament per a bicicletes. Es demana que ho tinguin en compte els tècnics. Es pregunta si la creació d'aparcaments per a motocicleta, a l'opció B d'actuació pel carrer Consell de Cent, anirà lligat a una prohibició clara del fet que les motos estacionin sobre la vorera. Els tècnics diuen que és la idea, que cal aconseguir alliberar els espais de la vorera ocupats per les motos. Preocupa que amb l'ampliació de les voreres s'aguditi la seva ocupació per part de les motos.

Es fa una pregunta sobre la previsió pressupostària de les opcions que es plantegen d'actuació pel carrer Consell de Cent. S'afirma que encara no hi ha el projecte executiu i que hi poden haver algunes variacions. Ara bé, sí que es comenta que el pressupost que s'utilitza oscil·la entre els 500.000 i els 1.200.000 euros segons s'opti per propostes més econòmiques o no.

Sense més intervencions, es dona per finalitzada la reunió.