

ACTA DE LA SESSIÓ DE LA TAULA CIUTADANA DEL PACTE PER LA RONDA DE DALT

Dia i hora: 10 de febrer de 2025 a les 18:00 h

Lloc: Sala Felip Capdevila, a la seu del Districte d'Horta-Guinardó. Ronda del Guinardó, 49

Assistència a la reunió

Per part de les entitats i organitzacions (08):

1. Miquel Giner, Ass. veïns de Sant Genís dels Agudells
2. Ramón Camuñas, Ass. veïns de Sant Genís dels Agudells
3. Araceli Azuaga, Ass. Memòria Teixonera
4. Lluís Cercós, Ass. Memòria Teixonera
5. Marta Garrido, Ass. comerciants de Sant Genís d'Agudells
6. Lluís Cairell, Ass. veïns Teixonera
7. Maria José Colomo, Ass. veïns Teixonera
8. Andreu Bernadàs, Ass. Festes Teixonera - Mas Falcó – Penitents
9. Tony Mateo, Ass. veïns Montbau
10. Irma Gràcia, GMD BeC
11. Susana Clerici, GMD PP
12. Carla Yerbes, GMD VOX

Assistència total: 12 persones

06 Dones

07 Homes

Per part de l'Ajuntament de Barcelona (05):

1. Anna de Palau, Gerent del Dte. d'Horta-Guinardó
2. Rodrigo Reyero, Conseller del Dte. d'Horta-Guinardó
3. Javier Vicent, Departament de Mobilitat en el Territori
4. Sergi Jodar, Departament de Projectes Urbans
5. Jèssica Pujol, Departament de Participació d'Urbanisme
6. Marc Rojas, Departament de Participació d'Urbanisme
7. Montse Rodríguez, Dte. d'Horta-Guinardó

Ordre del dia

1. Benvinguda institucional
2. Presentació dels canvis en la mobilitat a partir de la nova urbanització de la fase 2 de la ronda de Dalt, entre l'avinguda de Jordà i l'avinguda Vallcarca
3. Torn obert de paraules



Desenvolupament de la sessió

1. Benvinguda institucional.

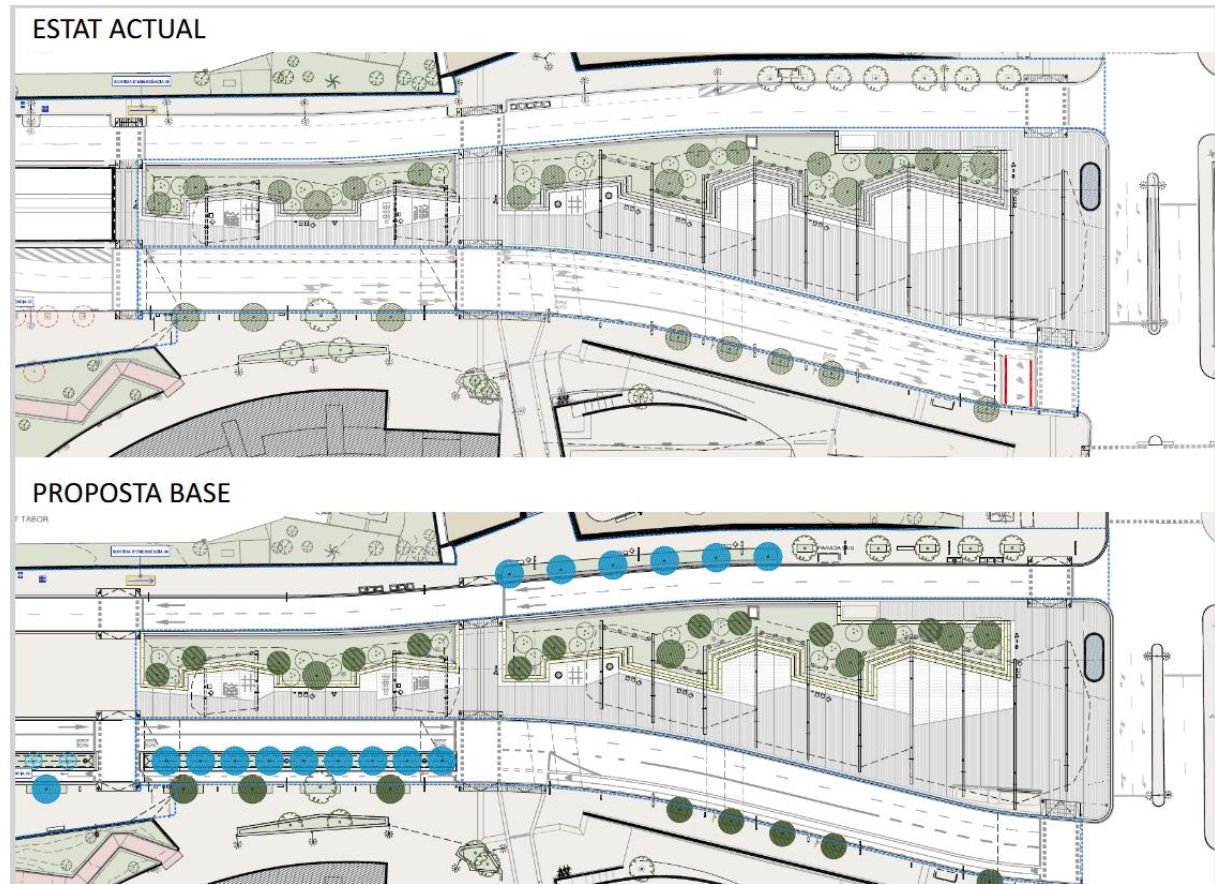
Anna de Palau, Gerent del Districte d'Horta-Guinardó, dona la benvinguda a la sessió i es presenta com a responsable de la Gerència del Districte, ja que fa només 2 mesos que està al càrrec. Excusa a la Maria Buhigas, Arquitecte en Cap, que avui no ha pogut assistir a la reunió. Contextualitza que la trobada és per parlar de la mobilitat que es generarà a la Fase 2 després de la transformació que suposarà el cobriment de la ronda de Dalt.

2. Presentació dels canvis en la mobilitat a partir de la nova urbanització de la fase 2 de la ronda de Dalt, entre l'avinguda de Jordà i l'avinguda Vallcarca.

Javier Vicent, en representació del **Departament de Mobilitat**, presenta els canvis en la mobilitat que suposarà el cobriment i urbanització de la Fase 2 de la ronda de Dalt i que es basen en estudis sobre la mobilitat que s'han realitzat. Concretament, la presentació estarà centrada en diferents qüestions que des de Projectes Urbans es van identificar com a sensibles en anteriors trobades d'aquesta Taula Ciutadana. La presentació es pot consultar [aquí](#).

Un dels punts estudiat és la reducció d'un carril de circulació en sentit Besòs, a la banda de mar, entre els carrers de Trueba i Arenys: de dos carrils de circulació i un carril bus, a un carril de circulació i un carril bus. Els estudis de mobilitat i trànsit que s'han realitzat situen el punt delicat en el tram proper a avinguda de Jordà, on a la proposta es mantenen els dos carrils de circulació més el carril bus per garantir que no es genera un tap de trànsit. Aquesta acció de reduir un carril de circulació entre Trueba i Arenys respon a dues necessitats. D'una banda, es canvia el carril bici de la banda més propera a la rambla a la banda més propera a mar, a la dreta, per donar més continuïtat a la xarxa de bici. D'altra banda, es redueix un carril per aconseguir generar una illa de paviment que protegeixi al ciclista i, alhora, permeti situar l'estació de transbord dels autobusos 60 i V23 a l'alçada de la plaça de Vall d'Hebron.

Tony Mateo, de l'AVV Montbau, pregunta si el carril bici afecta el gir de l'autobús a l'avinguda Jordà. Javier Vicent respon afirmativament, però el que s'ha cercat és que el traçat del carril bici tingui coherència amb la resta de la xarxa. Sergi Jodar afegeix que hi ha molts altres carrers a la ciutat en els quals els autobusos han de girar traspasant un carril bici, en cap cap hauria de ser un problema.

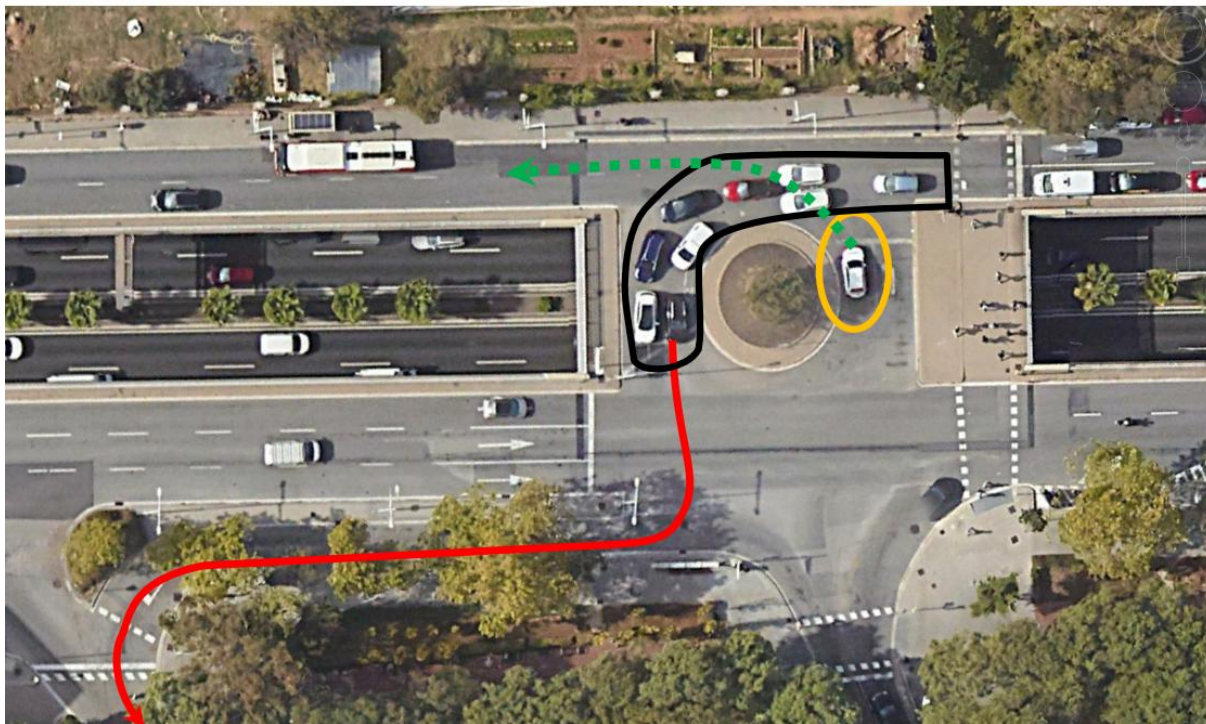


El tècnic continua explicant que un dels punts sensibles detectats a les reunions anteriors és el de les rotondes del carrer Arenys i d'avinguda de Vallcarca, especialment la primera, i garantir que es pot fer el gir entre Arenys i General Mendoza per tenir les entrades i sortides a la Teixonera assegurades. La rotonda del carrer Arenys és molt important pel veïnat perquè permet entrar a Teixonera si vens per la ronda de Dalt i per passeig de la Vall d'Hebron des de la banda de Besòs, en sentit Llobregat. Però, s'ha detectat que en certs moments del dia es genera una congestió del trànsit, perquè és una rotonda que s'utilitza per un gran volum de moviments. En canvi, la rotonda del l'avinguda de Vallcarca està infrutilitzada.

Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge
Departament de Participació

Av Diagonal, 240, 4a planta
08018 Barcelona
www.barcelona.cat

SITUACIÓ ACTUAL



Imatge de la sortida d'Arenys obstaculitzada per la cua d'entrada al barri (calçada segregada a contramà per arribar a General Mendoza).

Andreu Bernadàs, de l'Associació de Festes Teixonera - Mas Falcó – Penitents, valora que el que es mostra en pantalla no és cert. És una situació que es produeix molt puntualment i que no és habitual, i assenyalava que s'està utilitzant per justificar el canvi en la mobilitat de la rotonda i el gir entre Arenys i General Mendoza. Explica que quan el vehicle que surt d'Arenys arriba a la rotonda, els vehicles que han entrat i van cap a General Mendoza o canvien de sentit en direcció a Besòs ja han passat. Reitera la necessitat de mantenir el gir entre Arenys i General Mendoza a través del carril contrasentit. Valora que no es pot basar l'estudi de mobilitat en aquesta imatge. Altres veïns assenyalen que sí que es produeixen aquestes situacions de congestió.

Sergi Jodar, de Projectes Urbans, contextualitza que l'estudi de mobilitat no està basat en aquesta fotografia, sinó que la imatge és només un dels exemples de com les interseccions d'aquest àmbit estan descompensades. Indica que la proposta que es porta des de Mobilitat garanteix tots els moviments que actualment fan els veïns i veïnes, amb una nova configuració que millora l'actual situació de congestió, i demana que es deixi explicar la proposta.

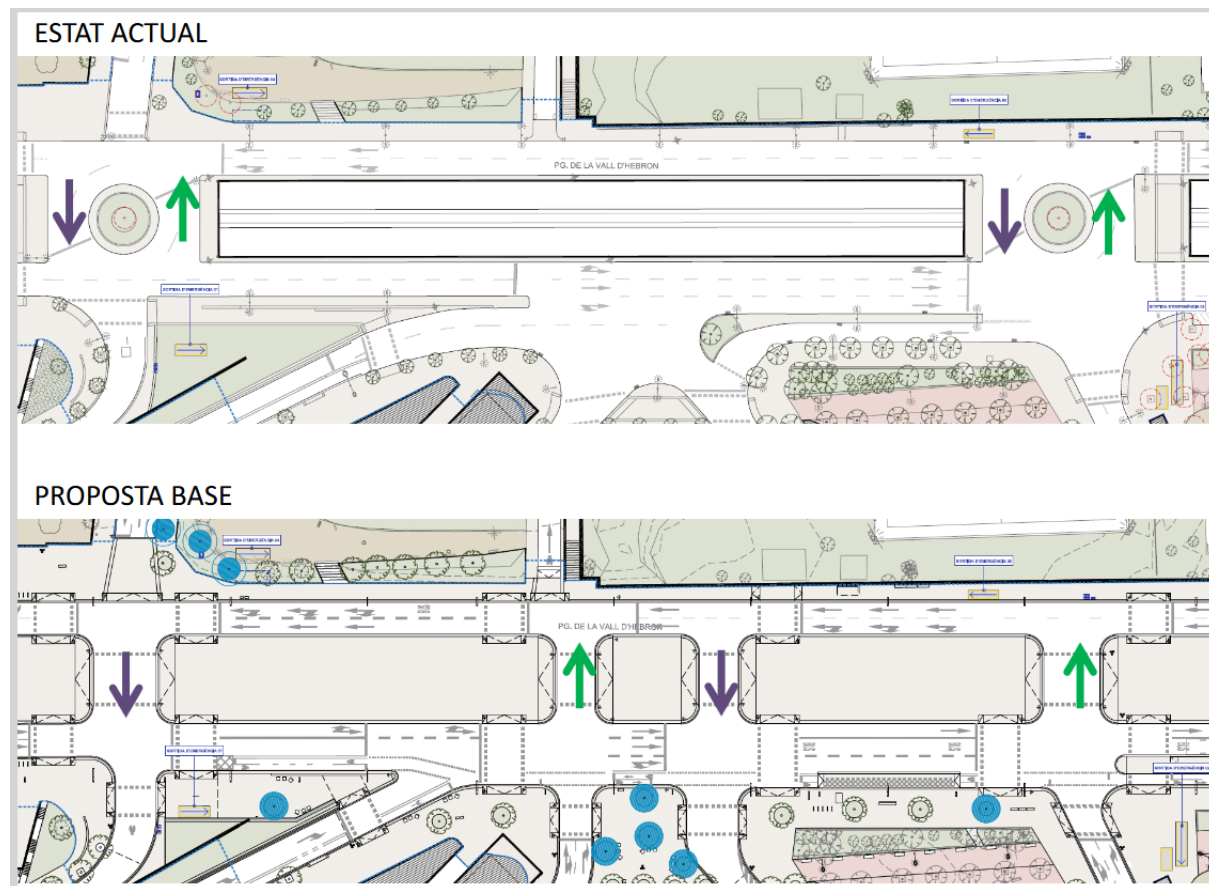
Anna de Palau demana acabar la presentació tècnica i després hi haurà un espai per resoldre dubtes.

Javier Vicent explica que, per tant, la proposta busca esponjar la circulació actual de les dues rotondes i repartir-la entre tres punts, mantenint el moviment ascendent a través de carrer Arenys, el descendent a través d'avinguda de Vallcarca, i generant transversalitats noves a l'alçada dels carrers General Mendoza (descendent) i Veciana (ascendent).



Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge
Departament de Participació

Av Diagonal, 240, 4a planta
08018 Barcelona
www.barcelona.cat

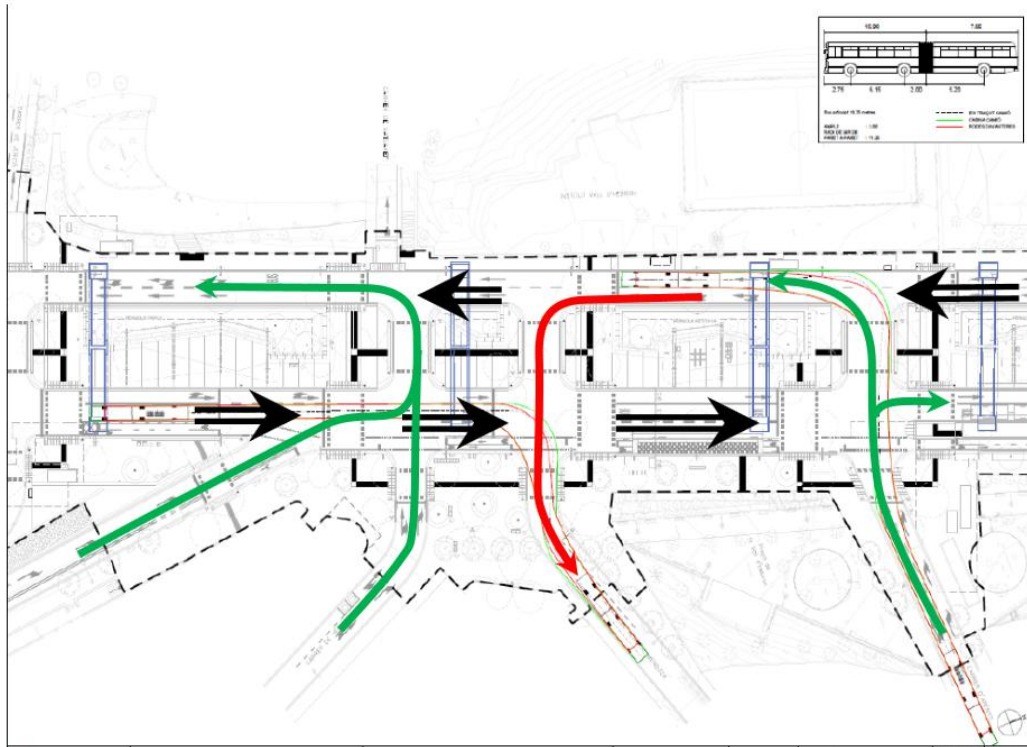


Aquesta proposta implica guanyar espai a la plaça Vall d'Hebron per al vianant i per ubicar una estació de transbordament d'autobusos, l'eliminació del carril en contrasentit a través d'aquesta plaça que permet actualment el gir entre els carrers Arenys i General Mendoza. Aquest gir, però, està garantit a través de l'itinerari de carrer Arenys – passeig de la Vall d'Hebron – carrer General Mendoza, simplement amb una fase semafòrica d'un màxim de 30 segons d'aturada.

Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge
Departament de Participació

Av Diagonal, 240, 4a planta
08018 Barcelona
www.barcelona.cat

SITUACIÓ PREVISTA

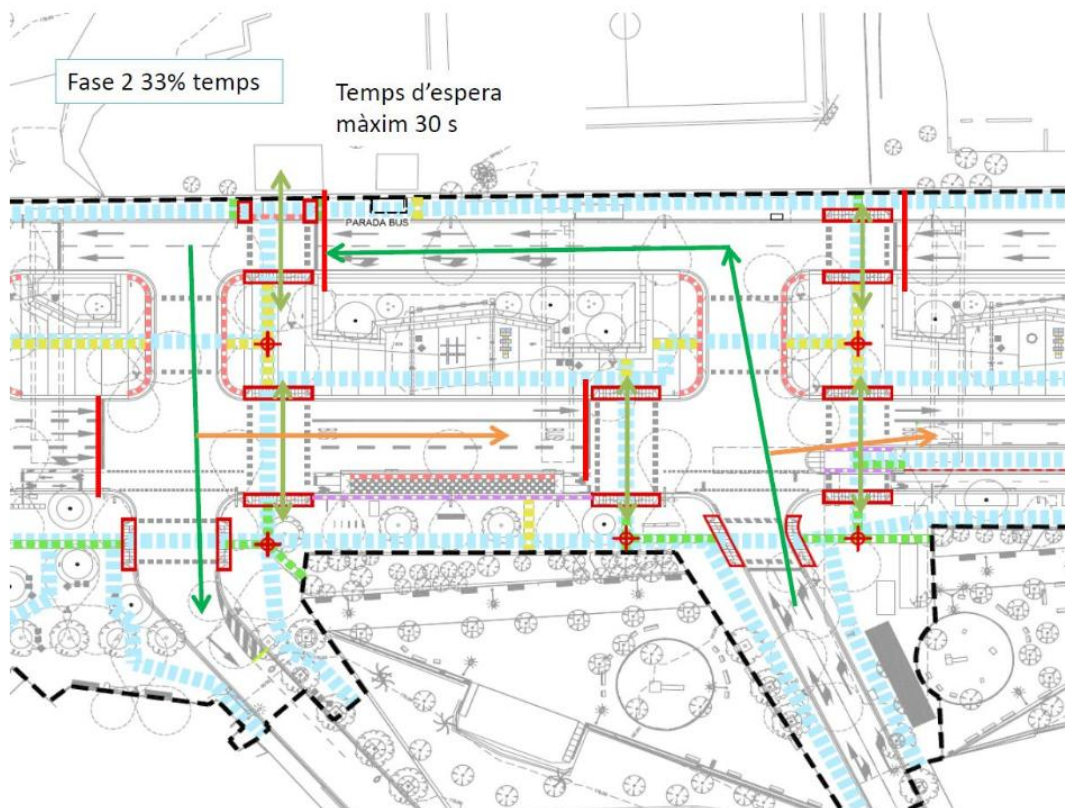


Reordenació dels passos transversals al passeig. Segregació dels moviments de sortida (Vallcarca/Arenys) i entrada al barri (General Mendoza) per minimitzar les interferències i simplificar la regulació semafòrica.

El tècnic de Mobilitat assenyala que amb aquest esquema previst, els fluxos de vehicles estaran millor repartits. Passa a explicar les fases semafòriques de les rotondes i les cruïlles.

La rotonda del carrer Arenys funciona actualment amb dues fases semafòriques, una que ocupa el 76% del temps amb el moviment principal dels vehicles que circulen pel passeig de la Vall d'Hebron, i una segona només amb el 24% del temps en la qual s'han de fer la resta de moviments, en un període molt curt de temps. És en aquest punt on es generen les problemàtiques.

Amb la proposta, el moviment al llarg del passeig de la Vall d'Hebron passarà a tenir una fase semafòrica del 66% del temps, i el moviment secundari s'ampliarà fins el 33% del temps. És en aquest moviment secundari en el que els vehicles d'Arenys sortiran i podran arribar fins a un únic semàfor a la banda de muntanya del passeig de la Vall d'Hebron, que després els permetrà girar de nou i entrar a General Mendoza.

FASES SEMAFÒRIQUES. SITUACIÓ FUTURA CRUÏLLA C. ARENYS/C. CARDENAL MENDOZA

Maria José Colomero, de l'AVV Teixonera, assenyala que els trajectes que es mostren com a situació actual no són així, amb les obres han canviat.

Marc Rojas, del Departament de Participació, respon que la situació de les obres és temporal i excepcional. Quan es parla dels moviments actuals, es refereix als d'abans d'iniciar les obres, els habituals.

Maria José Colomero planteja la necessitat de disposar del pas entre Arenys i General Mendoza per garantir la mobilitat fluida dins de la Teixonera. **Javier Vicent** respon i mostra sobre la pantalla que el gir està garantit, passant per passeig de la Vall d'Hebron. Algunes persones no es mostren d'acord amb aquesta opció i pensen que generarà més trànsit al passeig de la Vall d'Hebron i, per tant, un major temps per fer el gir entre Arenys i General Mendoza.

Marc Rojas demana acabar l'explicació tècnica i plantejar els dubtes després de la presentació.

Javier Vicent continua explicant que la rotonda actual d'avinguda de Vallcarca està dividida en 3 fases semafòriques: una pels vehicles que circulen per passeig de la Vall d'Hebron, una pels que s'incorporen pel carrer Jericó, i una tercera perquè els autobusos facin el gir de 180º i canviïn de sentit. Mostra en pantalla amb la situació futura com es regulen les fases semafòriques, mantenint les circulacions en 3 moments.

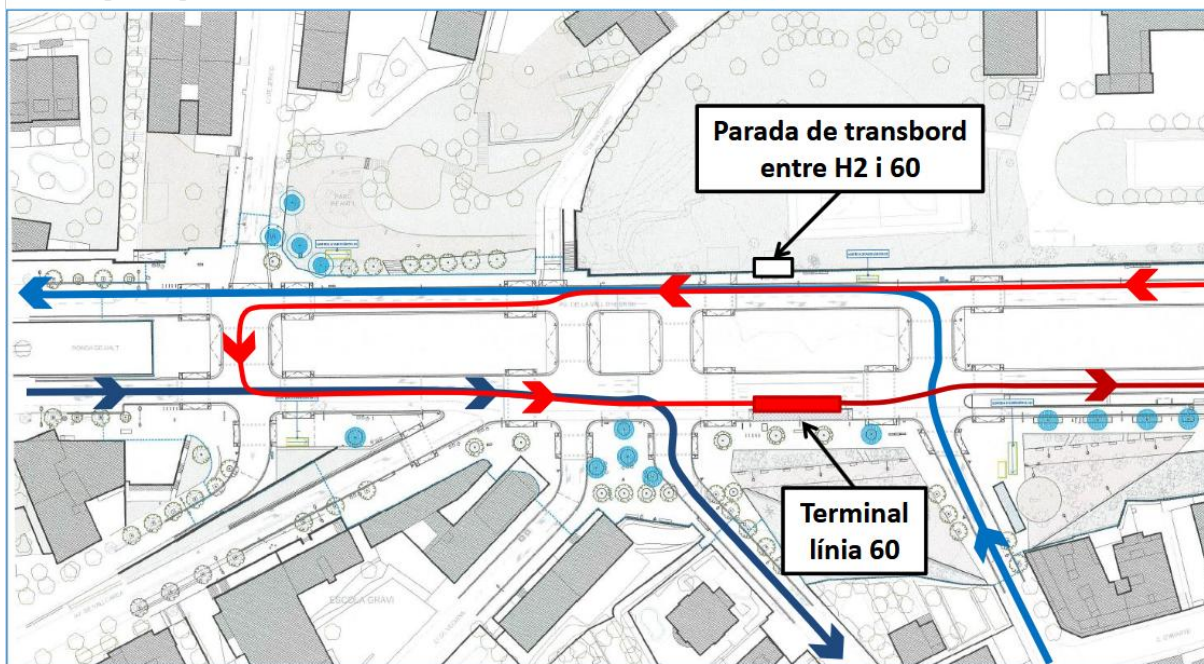
Miquel Giner, de l'AVV de Sant Genís dels Agudells, pregunta si es podrà pujar per carrer de Natzaret des de passeig de la Vall d'Hebron. **Javier Vicent** respon afirmativament.

Javier Vicent indica que una de les qüestions que també preocupa és la supressió d'aparcament a la vorera muntanya del passeig de la Vall d'Hebron. S'ha fet un recompte i se suprimeixen 11 places d'àrea blava i 32 d'àrea verda. S'estan cercant alternatives per generar una borsa d'aparcament d'àrea verda, per reubicar les places que se suprimiran, però de moment no hi ha cap proposta en ferm.

Miquel Giner respon que a la darrera reunió es va dir que s'estudiaria l'ample de la vorera de la banda muntanya, i en aquells trams on fos suficientment ample es mantindrien les places d'aparcament.

Sobre la xarxa de transport públic, **Javier Vicent** contextualitza que la nova xarxa d'autobusos verticals i horitzontals requereix que algunes de les línies que es creuen tinguin transbordaments àgils i, per tant, les parades per fer el transbordament han de estar molt properes unes de les altres. En aquest sentit, s'han estudiat les diferents alternatives i el punt on convergeixen l'H2 i el 60 és davant de la plaça de la Vall d'Hebron. Per tant, la proposta és situar l'estació de la línia 60, que actualment està davant del mercat, a la vorera que es guanya a la plaça de Vall d'Hebron. I l'estació de la línia H2 està a la mateixa alçada dins del passeig de la Vall d'Hebron, però a la banda de muntanya.

Superposició de les línies H2 i 60





3. Torn obert de paraules

Maria José Colomero assenyala que la prohibició de entrar a la Teixonera des de la rotonda d'Arenys, o des del carril en contrasentit a través de la plaça Vall d'Hebron, és perquè l'Ajuntament vol situar la terminal del 60 en aquest punt.

Andreu Bernadàs se suma a la valoració anterior, hi ha molts punts on poder situar aquesta terminal d'autobusos a la banda de Teixonera. Tampoc li veu el sentit a trobar-se una estació d'autobús quan vols fer el gir entre Arenys i General Mendoza, la de l'H2, que generarà un tap en aquest punt. Valora que totes dues estacions, la del 60 i la de l'H2, haurien d'estar desplaçades cap a avinguda de Jordà. Una altra qüestió que no s'ha tingut en compte és que per les voreres del passeig de la Vall d'Hebron, a primera hora del matí, hi ha un moviment de persones elevat perquè és un camí escolar, dels infants que van a l'escola Gravi i a altres centres de l'àmbit. Això xocarà amb el moviment que faran els vehicles entre carrer Arenys, passeig de la Vall d'Hebron i carrer General Mendoza, que també en aquesta franja horària acostuma a ser elevat. Actualment amb el carril en contrasentit que permet aquest moviment s'estalvien aquests problemes. És important tenir en compte la regulació semafòrica dels vianants, el pas dels vianants, no només la dels vehicles, per trobar una bona solució a aquestes dues interseccions.

Sobre els aparcaments, recorda que s'ha demanat en diverses ocasions poder estacionar els vehicles en els carrils bus de 22:00 a 07:00h, com es fa a altres punts de la ciutat, però no s'estudia la proposta. També s'ha demanat poder estacionar dins del recinte de l'institut Vall d'Hebron, un equipament que hi ha entre Teixonera i Sant Genís dels Agudells, que els seus estudiants gaudeixen dels espais públics, però que com a centre no vol obrir-se als barris. El centre té un aparcament molt gran que està infrutilitzat.

Valora que les decisions per part de l'Ajuntament es prenen més pels interessos de TMB que pels del veïnat.

Marta Garrido, de l'Associació de Comerciants de Sant Genís dels Agudells, valora negativament la proposta de gir entre Arenys i General Mendoza, ja que obliga a fer aquest moviment a través del passeig de la Vall d'Hebron, quan l'opció actual permet fer el gir sense haver de congestionar el passeig; una via que ja de per si porta molt de trànsit.

Sergi Jodar recorda que a l'anterior Taula Ciutadana es va acordar que la prioritat del projecte d'urbanització és la transversalitat entre la banda de mar i la de muntanya, així com els moviments dels vianants dins de l'àmbit. Per tant, a la vorera de l'institut s'han de suprimir les places d'aparcament perquè no compleix la normativa d'accessibilitat mínima. S'ha començat a parlar amb les persones responsables de l'institut Vall d'Hebron per analitzar possibilitats de la tanca que envolta el centre educatiu i arribar a solucions.

Ramón Camuñas, de l'AVV de Sant Genís dels Agudells, es mostra escèptic perquè és una qüestió que depèn més de la Generalitat que de l'Ajuntament. Ja s'han pres decisions qüestionables, com convertir el centre en un especialitzat en Formació Professional, eliminant l'educació secundària, sense tenir en compte l'opinió ni les necessitats del barri.

Anna de Palau afegeix que és una tasca complicada, però s'ha iniciat el treball perquè sigui possible. Si hi ha novetats sobre aquest tema s'informarà.



Sergi Jodar contextualitza que la conversació amb les persones responsables del centre educatiu no és per estacionar vehicles a dins, sinó perquè el centre sigui més permeable amb el seu entorn i permeti més fàcilment la mobilitat de l'àmbit.

Lluís Cairell recorda que l'objectiu del projecte és el cobriment de la Ronda i donar prioritat als vianants. És un àmbit amb centres educatius al seu entorn i, per tant, els vianants haurien de tenir prioritat per sobre del transport públic i per sobre dels interessos de TMB. Valora que el gir actual entre Arenys i General Mendoza dona també seguretat als infants i famílies que estan a la plaça de la Vall d'Hebron perquè actua de mur en relació amb la circulació del trànsit pel passeig de la Vall d'Hebron.

Sergi Jodar aclareix que els girs i fases semafòriques de la proposta són per guanyar fluïdesa en el trànsit i garantir la seguretat dels vianants. Això no s'ha fet per posar el transbord de l'autobús de la línia 60. Un dels motius d'eliminar el carril contrasentit és també guanyar espai per als vianants a la plaça de Vall d'Hebron i evitar la circulació de vehicles per un espai cívic.

Diferents veïns parlen alhora per demanar mantenir el transbord de la línia 60 on està ara, davant el mercat de la Vall d'Hebron. No consideren que sigui necessari que estigui tan a prop de la parada de l'H2. Pregunten quina és la necessitat de què estiguin tan a prop. O, en tot cas, que totes dues estacions de transbordament estiguin més properes a avinguda de Jordà.

Javier Vicent contextualitza que a la ciutat hi ha un sobredimensionament de l'espai que utilitza el vehicle privat i quan es fan noves urbanitzacions de l'espai públic s'intenta revertir aquesta situació, donant en primera instància més espai al vianant, i en segona instància al transport públic i a la bicicleta. Amb aquesta estratègia com a marc, es passa el carril bici a la banda dreta del vial i impedeix que l'estació de transbordament del 60 pugui estar on està ara, davant del mercat. Per tant, l'estació del 60 s'ha de moure en direcció Llobregat, i el lloc més idoni és el punt de la plaça de Vall d'Hebron, on es guanyen metres de vorera amb aquesta intervenció, i que se situa molt a prop de l'estació de l'H2 a l'altra banda del passeig de la Vall d'Hebron. Aclareix que amb la de la línia 60 també es mou la del V17.

Diferents veïns assenyalen que actualment les línies 60 i V17 tenen les parades davant del mercat, fan les aturades llargues allà, tenen lavabo pels conductors dels autobusos, i no entenen per què no es poden mantenir. Assenyalen que actualment s'està fent el transbord entre les línies 60 i H2 i no estan properes.

Javier Vicent explica de nou que les línies 60 i H2 són complementàries, es com està plantejada la xarxa ortogonal d'autobusos de Barcelona. Necessàriament el seu transbordament ha d'estar molt proper. Tot i que ara no sigui així, quan es fan transformacions de l'espai públic és una qüestió a tenir en compte i, per tant, el canvi en la ubicació de l'estació de la línia 60 respon a aquesta necessitat. Reitera que són línies d'abast metropolità i complementàries entre si.

Rodrigo Reyero, Conseller del Districte, afegeix que actualment el transbordament entre l'H2 i el 60 s'està fent, però amb més de dues illes de distància, cosa que no té sentit sota la premissa de què són línies complementàries. La del 60 està davant del mercat, i la de l'H2, en sentit mar, està a General



Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge
Departament de Participació

Av Diagonal, 240, 4a planta
08018 Barcelona
www.barcelona.cat

Mendoza. Mostra en pantalla quin és l'itinerari a peu que s'ha de fer actualment per fer el transbordament.

Miquel Giner assenyala que també es podria modificar el recorregut de la línia H2 perquè passes més a prop d'on està ara l'estació del 60.

Rodrigo Reyero respon que això implicaria allargar el recorregut i afectar la freqüència de tota la línia i, conseqüentment, empitjorar el servei que s'està donant. Valora que, si ens centrem en la millora en la mobilitat a peu i en la connectivitat de la xarxa de transport públic, la proposta és molt correcta.

Andreu Bernadàs assenyala que, en cas que hagin d'estar properes, es desplaça la de l'H2 en sentit Besòs. A la proposta està situada just abans del semàfor que anticipa el gir cap a General Mendoza, i si els autobusos es paren en aquest punt generaran un tap.

Rodrigo Reyero explica que l'H2 en aquest sentit puja per Arenys i gira a l'esquerra. No es pot situar l'estació de l'H2 més cap a Besòs que el que està a la proposta, perquè s'hauria de modificar el recorregut de la línia. Valora que la situació que es planteja a la proposta és la millor solució per garantir la connectivitat de la xarxa de transport públic i situar les estacions a prop dels centres sanitaris i de l'estació de Metro.

Els veïns i veïnes reiteren que el gir actual entre Arenys i General Mendoza s'elimina per afavorir l'interès que té TMB en situar l'estació de la línia 60 a la plaça de la Vall d'Hebron.

Rodrigo Reyero reitera que són dues qüestions diferents, no relacionades estrictament, que tenen lloc al mateix espai.

Marta Garrido reitera que els vehicles que circulen per passeig de la Vall d'Hebron en sentit Llobregat i vulguin entrar a la Teixonera es trobaran amb una congestió del trànsit important.

Rodrigo Reyero respon que amb els estudis de mobilitat que s'han realitzat, el trànsit serà fluid.

Andreu Bernadàs recorda que durant els propers anys la Teixonera tindrà un creixement poblacional d'unes 500 noves famílies, a partir de la nova construcció que hi haurà a l'àmbit. Demana que es pensin bé els canvis en la mobilitat i es tingui en compte aquesta futura realitat a l'hora de prendre decisions. En aquest sentit, apunta que pot tenir més sentit mantenir que l'H2 faci la volta per avinguda de Jordà, com fa actualment per les obres, i que la línia tingui un recorregut lleugerament més llarg, mantenint el transbordament davant del mercat. Valora que si es pot fer aquest moviment per les obres, es pot fer per un interès ciutadà.

Javier Vicent reitera que no són els interessos de TMB, són els interessos d'una xarxa de transport d'abast metropolità. Les línies verticals i horitzontals d'autobús estan pensades per poder arribar a qualsevol punt de la ciutat amb un únic transbordament, de manera àgil i exprés. La volta que està fent per avinguda de Jordà és simplement per les obres, és puntual i extraordinari.

Andreu Bernadàs continua explicant que el barri de la Teixonera té uns accessos i sortides molt limitats.



Javier Vicent assenyalava que ara s'ha de crear una nova sortida del barri pel carrer de Saturnino Calleja.

Andreu Bernadàs ha estat una solució a mitges, perquè s'ha canviat el sentit del carrer de Saturnino Calleja però no la del carrer de Plutó, i que aleshores el canvi no és funcional.

Araceli Azuaga, de l'Associació de Memòria de Teixonera, valora que és lícit que tothom pugui opinar sobre el projecte, però hi ha un punt en el que s'ha d'arribar a acords. Reflexiona sobre que, amb les característiques que s'han assenyalat sobre la xarxa d'autobusos, sembla que la millor solució és ubicar les parades de l'H2 i el 60 on ha plantejat el tècnic de Mobilitat, tot i que algunes qüestions xoquen inicialment, com trobar-se una parada d'autobús tot just girar per passeig de la Vall d'Hebron des d'Arenys, o que els que venen pel passeig en direcció Besòs i volen pujar per Jericó hauran de fer un itinerari una mica més llarg. Pregunta pel traçat del carril bici, perquè amb l'explicació inicial té dubtes.

Javier Vicent mostra en pantalla que el carril bici passa en la seva totalitat a la banda de mar, i al carril més a la dreta. Això és per donar continuïtat a la xarxa de carrils bici.

Rodrigo Reyero afirma que entén la preocupació per perdre un gir, entre Arenys i General Mendoza, que està funcionant adequadament per aquelles persones que circulen amb vehicle. Però el que s'està explicant des de Mobilitat és que la proposta no només garanteix aquests moviments, sinó que millora la situació de congestió que es genera en aquest àmbit en determinades franges horàries.

Araceli Azuaga continua reflexionant sobre que les sortides de la Teixonera no són àgils, però els carrers són els que són. L'èmfasi s'ha de situar sobre les accions que es poden millorar, com la de revertir el sentit del carrer de Plutó, i descongestionar el trànsit que surt del barri per Arenys.

Andreu Bernadàs assenyalava que prèviament s'ha afirmat que la parada de bus de l'H2 no es podia situar més endavant perquè després havia de fer un gir a l'esquerra que generava una situació estranya. Afirma que als carrers Mallorca i Aragó hi ha moviments dels autobusos d'aquest tipus i hi ha una fase semafòrica específica que ho permet.

Javier Vicent respon que l'estratègia ha estat simplificar les fases semafòriques de manera que funcioni amb dues fases i reitera que la parada no es pot situar més endavant perquè obligaria al bus a fer un gir a l'esquerra, des del carril de la dreta, obstruint la circulació del carril de l'esquerra.

Andreu Bernadàs afegeix que no s'està tenint en compte el moviment dels vianants en aquesta regulació semafòrica. Quan els vehicles que circulen pel passeig de la Vall d'Hebron volen girar cap a General Mendoza, es trobaran que els vianants que caminen pel passeig central tenen prioritat per passar el pas de vianants. Per tant, es generarà un embús dels vehicles que volen girar a l'esquerra però no poden avançar perquè hi ha vianants creuant. El gir entre Arenys i General Mendoza no es podrà fer en dos moviments com s'ha explicat, sinó que hauran de ser tres com a mínim.

Anna de Palau posa en valor la trobada, en la que s'està tractant de trobar la millor alternativa entre la part tècnica, la política i la veïnal. Com s'ha esmentat, la Teixonera té les característiques que té, i amb aquestes particularitats s'han de trobar les millors solucions. Lamenta que mai plou a gust de tothom, però es pot treballar en base a consensos i acords, i recorda que es treballa amb la premissa que el vianant té la prioritat, i després el transport públic, i per últim el vehicle privat. Valora que la



discussió que s'ha tingut en aquesta reunió és positiva, perquè ens alinea a arribar a acords. Es tindran en compte les aportacions que han fet els veïns i veïnes i s'estudiarà si hi ha altres alternatives.

Marc Rojas afirma que s'han exposat clarament els arguments i s'ha pres nota. S'hauran de valorar tècnicament i políticament.

Maria José Colomero pregunta si des de Mobilitat s'ha fet algun tipus de consulta o enquesta a la ciutadania afectada sobre els canvis en la mobilitat plantejats. A la Taula Ciutadana només hi ha unes poques persones de cada barri.

Rodrigo Reyero respon que les entitats que hi ha presents a la Taula Ciutadana, suposadament, són associacions que representen al veïnat dels barris i que fan d'altaveu de la informació d'interès públic. També es van fer enquestes a la ciutadania.

Marc Rojas aclareix que les enquestes eren sobre espai públic i mobilitat en la urbanització de la Fase 2. És a dir, estaven centrades en preguntes generals sobre com havia de ser el projecte d'urbanització, però no es parlava de canvis específics en la mobilitat a l'àmbit.

Maria José Colomero demana que es tracti aquest tema al proper Consell de Barri de Teixonera.

Andreu Bernadàs afegeix que a la propera Comissió de Seguiment del Consell de Barri de Teixonera ho proposaran com a punt de l'ordre del dia.

Sergi Jodar reitera que, en aquestes intervencions, totes les actuacions que es plantegen tenen la voluntat de millorar la situació actual. A la proposta no s'elimina cap dels moviments que s'estan produint, sinó que alguns d'aquests es plantegen d'una manera diferent, i amb els estudis de mobilitat realitzats es redueix la congestió del trànsit que hi ha a dia d'avui, o en tot cas la que hi havia abans de l'inici de les obres, i es millora considerablement la mobilitat a peu. En qualsevol cas, es recullen totes les aportacions i s'estudiarà tècnicament.

Andreu Bernadàs afegeix que el carril bici actualment està infrautilitzat i un dels motius és que no hi ha estacions de Bicing amb vehicles elèctrics al barri. Un barri que, recorda, és de muntanya i té unes pendents considerables.

Ramón Camuñas pregunta si a la banda muntanya del passeig de la Vall d'Hebron un dels carrils serà carril bus.

Sergi Jodar respon negativament, a l'àmbit de la fase 2 l'autobús circularà per un dels carrils ordinaris a la banda de muntanya.

Marc Rojas recorda que el 26 de febrer hi haurà una nova trobada de la Taula Ciutadana per presentar un dibuix del projecte d'urbanització, que s'ha treballat en base a les aportacions recollides en aquesta Taula Ciutadana, a l'enquesta i a les altres accions de participació que s'han portat a terme. S'enviarà la convocatòria a les membres de la Taula.

Finalment, sense més intervencions, es tanca la sessió a les 19.45 h.