



CONSELL SECTORIAL DE MOBILITAT

Acta de la sessió

Dia: 13-12-2016

Hora: 18:30

Lloc: seu de l'EMD

Assistents: Susana Herrada, Elena Degollada, Miquel Díez, Juanjo Cortés, Marta Martorell, Susana Casta, Noël Climent, Miquel Llugany, Domingo Triay, Agustín Nomdedeu, Ana Elena Sada, Eduard Delgado, Montserrat Turu i Eduard Soler.

Excusen la seva assistència: Ferran Margineda i Carles Castro.

1. Aprovació de l'acta anterior

Havent recollit les esmenes aportades per Montserrat Turu, s'aprova l'acta de la sessió del passat 11-10-2016 per unanimitat.

En aquest punt, Eduard Soler sol·licita formar part de la comissió específica per estudiar la problemàtica de mobilitat en el sector del Rossinyol. Per tant, dita comissió quedarà integrada pels següents membres: Domingo Triay, Montserrat Turu, Carles Castro, Eduard Delgado, Agustín Nomdedeu, Eduard Soler, Susana Herrada i Miquel Díez.

2. Informe sobre el resultat de l'enquesta sobre hàbits de mobilitat

Elena Degollada informa del resultat de l'enquesta sobre hàbits de mobilitat a Valldoreix. Han respòs un total de 438 persones, amb varietat d'edats, gènere i barris, exceptuant el polígon industrial de Can Calopa.

Marta Martorell passa a resumir un primer informe provisional dels resultats. L'informe complet s'enviarà als membres del Consell i es penjarà al web.

Ana Elena Sada demana quin és el motiu que exposen les persones que no utilitzen el transport públic dins de Valldoreix (54%). Marta Martorell explica que la resposta es divideix entre que no els calia, baixa freqüència, comoditat del vehicle, i connectivitat amb altre transport públic.

Susana Casta destaca la prevalença del vehicle privat, i la elevada sensibilitat cap a la bicicleta i el transport públic. Marta Martorell diu que efectivament l'enquesta reflecteix una major consciència de la importància de la bicicleta encara que l'ús és encara molt baix. Miquel Díez diu que això és normal ja que per incrementar l'ús cal millorar infraestructura viària, resoldre l'aparcament i, en una topografia amb pendents com la de Valldoreix, afavorir la implantació de

la bicicleta elèctrica. Domingo Triay afegeix que en un espai viari compartit, la circulació de la bicicleta en sentit contrari, sense carril segregat, contribueix a una velocitat lenta. Montserrat Turu comenta que l'orografia i el perfil d'edat de la població de Valldoreix expliquen el poc ús de la bicicleta, i considera que això és compatible amb menys carrers de sentit únic i més carrer de doble sentit de circulació. Elena Degollada exposa que en el procés participatiu de l'avinguda del Baixador els participants demanen un únic sentit de circulació. Eduard Delgado subratlla la quantitat de gent que camina per Valldoreix i això significa haver de tenir més cura de l'estat de les voreres i dels itineraris a peu.

Elena Degollada, a partir de l'enquesta, demana propostes per promoure una campanya cívica sobre mobilitat. Ana Elena Sada proposa col·locar cartells del tipus "Vila de 30 km/h" en llocs estratègics i repartir adhesius per als cotxes, complementat amb una recollida de signatures d'adhesió a la campanya com a forma de compromís. Domingo Triay ho considera bona idea, ja que dels fulletons se'n fa poc cas; un eslògan com "Valldoreix a 30" apel·la a les persones sense ser una ordre o autorització. Eduard Soler afegeix que la campanya s'hauria d'acompanyar de la instal·lació de radars i sancions per als casos excepcionals. Eduard Delgado considera que, en general, Valldoreix és bastant cívica. Ana Elena Sada diu que la campanya s'hauria de dirigir especialment a les escoles i instal·lacions esportives per tal de sensibilitzar els seus col·lectius. Susana Herrada afegeix que caldria dir que la campanya la promou el Consell sectorial de Mobilitat. Domingo Triay exposa que és diferent urbanitzar carrers per anar a 30 que a més velocitat; l'enquesta és un argument a favor de la velocitat lenta, i no interessa que la campanya esdevingui un tema publicitari sinó que la ciutadania se'l faci seu.

Susana Casta remarca que només ha participat a l'enquesta un 8% de la població de més de 16 anys, i troba escassa participació i interès de les AMPA, Casal d'Avis... Per això considera que cal continuar treballant. Marta Martorell respon que no es poden extrapolar els resultats de l'enquesta i que s'han fet actuacions específiques per promoure l'enquesta als centres educatius, al mercadet i altres.

Miquel Llugany pregunta què li sembla l'enquesta a l'EMD, i demana que sigui l'EMD qui prengui la iniciativa i presenti propostes, tot això en consonància amb els principis del Decàleg a favor d'una ciutat lenta. Considera que no és cert que a Valldoreix hi hagi civisme; el primer objectiu hauria de ser la campanya i, el segon, reconsiderar quins canvis volem per Valldoreix, no necessàriament el projecte de Nard. Elena Degollada considera que l'opció de que els carrers siguin d'una o dues direccions s'hauria de treballar per carrers o barris ja que, per exemple, a l'avinguda del Baixador els veïns volen un únic carril de circulació per tenir més secció per als vianants i l'aparcament. Susana Herrada puntualitza a tot això que caldrà tenir en compte el parer tècnic. Domingo Triay considera que les solucions derivades dels criteris del Decàleg (mobilitat lenta, versatilitat, prioritats invertides...) haurien de ser homogènies per al major nombre possible de carrers. Elena Degollada diu que les solucions no han de ser necessàriament uniformes. Miquel Llugany considera que les solucions han de respondre a objectius polítics i tècnics per no caure en una "democratitis". Montserrat Turu afegeix que no es pot deixar tot en mans dels veïns; demana que es torni a dues direccions l'avinguda de Ramon Escayola, i que es miri el resultat de l'enquesta per barris. Eduard Soler troba bé que en alguns casos, com Baixador, es preguntin als veïns, però cal aplicar criteris globals per no entrar en contradiccions; pel que fa a la bicicleta, cal tenir una visió global i no cenyir-nos a un o dos carrers.

Miquel Díez exposa que Valldoreix es configura amb una trama molt extensa de carrers de poca amplada. Per aquest motiu cal potenciar la singularitat d'alguns carrers i l'avinguda del Baixador n'és un; per la longitud, una amplada superior a la dels carrers de l'entorn, i el paper de relació entre els sectors de Mas Gener, Mira-sol i Valldoreix, està justificat que tingui una urbanització singular, i que la formació del projecte vagi acompanyada d'un procés específic de participació ciutadana. Quant al tema de l'avinguda de Ramon Escayola, aquest tema és l'objecte de la comissió específica per estudiar la problemàtica de mobilitat en el sector del Rossinyol; en la primera sessió es va exposar l'impacte positiu que podria tenir el projecte de reurbanització del passeig del Nard; en la propera sessió s'abordarà la problemàtica de l'avinguda de Ramon Escayola des de la perspectiva de la mobilitat a peu, en transport públic, en bicicleta i en vehicle privat.

3. Torn obert de paraules

Agustín Nomdedeu avisa que a l'avinguda Vall d'Or encara hi ha tres senyals a la calçada de velocitat màxima 50 km/h.

Francesc Cardoner demana la paraula des del públic per poder formar part del Consell sectorial de mobilitat. Susana Herrada respon que aquest assumpte ja s'ha contestat per escrit cenyint-se al Reglament de participació ciutadana.

Montserrat Turu pregunta sobre l'escrit que va presentar Gent per Valldoreix en relació al Camí de la Salut. Susana Herrada respon que aquest assumpte està fora de l'àmbit del Consell sectorial de mobilitat i que el President de l'EMD respondrà per escrit.

I sense més temes a tractar, es tanca la sessió a les 20:15.