



Acta del Consell de Barri de la Sagrada Família

Data: 29 de novembre de 2016
Lloc: Sala de Centre Cívic de la Sagrada Família
Hora: 18.30h

Ordre del dia:

- 1.- Pressupostos participatius, prova pilot a l'Eixample, a càrrec de Moisès Carmona
- 2.- Mobilitat i Eixos cívics al barri de la Sagrada Família, a càrrec de Francesc Magrinyà
- 3.- Procés participatiu del futur Ateneu de la Sagrada Família.
- 4.- Diversos: - Vibracions L2
- Llicència d'obres del Temple Sagrada Família.
- Habitatge social a Pare Claret. (Jardins de la Industria).

Presideixen la Taula:

Sr. Jordi Matas, Secretari del Consell
Sr. Francesc Magrinyà, Conseller de Mobilitat i Urbanisme del Districte
Sr. Màxim López, Gerent del Districte

Sr. Jordi Matas (Conseller de barri)

Bona tarda a tothom , jo soc el Jordi Matas consell de barri de la Sagrada Família i el Màxim Lopez gerent del districte i a cada punt de l'ordre del dia hi haurà qui contribuirà a l'exposició.

Simplement fer una mica d'explicació perquè tothom tingui en ment l'ordre del dia. Teníem primer previst fer una hora de mobilitat aquí al barri. Després, un punt sobre l'Ateneu de la Sagrada Família. Aquests dos punts serien deliberatius, i després faríem un punt informatiu de pressupostos participatius. I, al final, uns diversos. Ens n'havien arribat alguns, que havien demanat poder comentar-los, que són els veïns afectats per les vibracions de L2; habitatge social a Pare Claret; llicències d'obres a la Sagrada Família; els companys de la plataforma per l'institut Angeleta Ferrer, que volen explicar que demà hi ha la presentació de la plataforma; i llavors, a última hora, a partir de les 21 h, si anem sobre l'horari, podríem agafar les intervencions individuals que pugueu fer, que no siguin dels punts a tractar.

Ens han demanat si podíem fer el punt informatiu sobre pressupostos participatius primer, i després farem la resta. Així que, sense més.

Sr. Moisès Carmona (tècnic procés participatiu)

Bona tarda. Gràcies per convidar-me i per deixar-me aquest espai per poder compartir amb tots vosaltres el projecte de pressupostos participatius que estem desenvolupant des del Districte. Us explico ràpidament aquest projecte. Sabeu que és una prova pilot que s'ha posat en marxa a la ciutat de Barcelona, concretament a dos districtes, a Gràcia i a l'Eixample. En el cas de l'Eixample, es destinaran 500.000 euros a aquest projecte per a projectes de despesa corrent que proposin els veïns i les veïnes sobre cinc àmbits, que són aquests que teniu aquí: desenvolupar polítiques de gent gran; millorar la qualitat de l'aire i el verd urbà; cultura als barris; campanya contra la violència masclista i LGTB; i impuls de l'economia social i solidària.

És un projecte que vam començar a finals del mes d'octubre, ja portem un mes caminant. És un projecte que té tres moments participatius per part de la ciutadania. El primer moment és la fase de proposar, de fer propostes en aquest projecte, que es va acabar el passat diumenge. Vam començar el 27 d'octubre fins al 27 de novembre. Ara mateix estem en la segona fase, que és la de prioritjació de propostes, que va des del 28 de novembre fins al 23 de desembre. I el mes de febrer tindrem la tercera fase, que és la de decidir entre les propostes finals quines són les que guanyen i s'executen.

Només recordar-vos com podeu participar en aquest projecte. Hi ha dues vies. Gairebé tot el projecte es gestiona a través del web decidim.barcelona. Després us ensenyaré el web perquè veieu com s'hi pot accedir i, en el moment en què estem, i com podeu valorar les propostes. Aquí teniu tota la informació del procés i teniu les propostes. Podíeu fer propostes fins al diumenge. Podeu valorar-les ara i podreu votar-les el mes de febrer. A més, teniu més documentació que hem anat generant del projecte. I també podeu participar a través dels punts d'informació estables. En tenim cinc a tot el districte, cada dia són a un lloc diferent. En concret aquí al Centre Cívic de Sagrada Família estem tots els dilluns de 18 h a 21 h. Hi ha una persona a la qual podeu demanar informació, que us pot ajudar, abans perquè poguéssiu fer propostes i ara us pot ajudar que pugueu valorar-les. I després us ajudarà que pugueu prioritzar-les. Qualsevol dubte que tingueu us el podem resoldre des d'aquest punt d'informació. També vam fer sessions informatives, en concret en aquest centre cívic, si no ho recordo malament, el dia 9 de novembre vam tenir una sessió informativa sobre el projecte. I el mes de febrer tornarem a tenir sessions informatives per votar les propostes.

En concret, ara estem en la fase de prioritjació que, com us deia, és del 28 de novembre al 23 de desembre. Poden participar-hi totes les persones que estiguin inscrites al web de decidim.barcelona i que estiguin empadronades a la ciutat. En aquesta fase, cadascú de vosaltres tindrà deu vots que podrà repartir entre les 126 propostes que han passat aquesta fase. Aquesta fase es desenvoluparà bàsicament a través de la plataforma decidim.barcelona.

Perquè veieu un petit resum en exclusiva, perquè avui és el primer lloc on ho portem i que presentem. Aquí teniu algunes dades de les propostes que hem recollit. Es van presentar 199 propostes durant aquest mes, 126 de les quals han complert els requisits que siguin legals, que siguin competència del Districte, que estiguin dins d'aquests cinc àmbits de participació i que no superin els 370.000 de pressupost. Són les que podreu valorar a partir d'avui.

Aquí veiem cada un dels àmbits. De gent gran hi ha 27 propostes; de qualitat de l'aire n'hi ha 26; d'economia social i solidària, 23; contra la violència masclista, 13; de cultura, 23; i després hi ha 8 propostes que estan en tots els àmbits i 6 propostes en què no s'ajusta el que diu la proposta a l'àmbit que la persona ha proposat.

Molt ràpidament, perquè veieu com ho podeu fer. Hauríeu d'anar al web decidim.barcelona. Entraríeu a «Participa». Veieu que primer surt un altre projecte... Aquí hi ha tots els processos participatius que es fan a la ciutat. El segon projecte que surt és el de «Participació a l'Eixample». Aquí diu: «Participa, estem en la fase de prioritització de propostes». Podeu entrar en aquesta fase i us hauríeu de registrar per poder-ho valorar. Jo ja ho he fet. Si estiguéssiu registrats, arribaríeu a aquesta web, que és on surten les propostes, i com veieu, a mi em queden 10 vots. Com a ciutadà de Barcelona que estic registrat a la plataforma, tinc 10 vots per repartir.

Aquí teniu les propostes, jo les he ordenat. Aquí tenim alguns exemples. Jo faré el meu primer vot, vaig quedar amb aquest grup que els donaria el meu suport quan vaig estar treballant amb ells. Per donar suport a una proposta, caldria anar a «Donar suport». Ja tinc suport. Ja veieu que aquesta proposta té dos suports. Si anem a dalt, veieu que em queden nou vots per repartir. Aquest seria el procediment per fer-ho.

Com us deia, si teniu qualsevol dubte a l'hora d'inscriure-us a la plataforma de com fer el procediment, tots el dilluns aquí al punt d'informació podeu venir. Us ajudarem a registrar-vos a la plataforma, a explicar-vos les propostes, a tot allò que necessiteu. Sabeu que som aquí els dilluns de 18 h a 21 h.

No sé si teniu alguna qüestió o alguna pregunta?

Sr. Gerard Muñoz (Associació Joves del Poblet)

Hola, sóc el Gerard, de Joves de Poblet.

La pregunta o el temor que patim és com una explosió de projectes que es poden derivar d'aquest projecte pot afectar la capacitat tècnica d'executar-los per part de l'actual estructura tècnica que dona suport al barri i al Districte. Ens fa patir que una explosió de projectes pugui afectar el suport que estem rebent les entitats i el barri en el desenvolupament de les activitats que ja fem.

I, a part d'això, potser és una pregunta molt concreta, però és que no queda clar ni al web ni enlloc, a partir de quina edat es pot participar de les votacions o de la generació de propostes. Creiem que al jovent, per tal d'apoderar-los,

seria necessari fer-hi una campanya més específica per tal que s'atreuissin a sentir-se apel·lats a la participació.

Sr. Moisès Carmona (tècnic procés participatiu)

Sobre la primera qüestió, tenim una reunió de coordinació amb els tècnics del Districte i els tècnics de les àrees i estem treballant perquè precisament les propostes que passin a la fase de votació, que seran un màxim de 50, no col·lapsin o no generin un sobreesforç als tècnics municipals. En principi, no hi haurà problema, està controlat.

Som conscients que vindrà aquest tema de feina, que a més es distribuirà entre diferents àmbits. És a dir, no ha de suposar una sobrecàrrega per a cap tècnic municipal en un àmbit en concret.

I sobre la pregunta de l'edat a partir de la qual es pot participar, és a partir dels 16, que és quan et permet registrar-te a la plataforma. Aquesta és l'edat.

I he oblidat de dir —aprofitant el que preguntes—, que en aquesta fase també, encara no hem acabat de definir-ho, de definir els itineraris concrets, però farem cinc itineraris pel districte, per diferents barris del districte, per anar a trobar col·lectius als quals fins ara hem arribat poc. En concret, el dels joves, que és el col·lectiu on hem arribat una mica menys, perquè puguin conèixer el projecte i puguin participar-hi.

Sr. Jordi Matas

Responent a la primera part de la pregunta, recordar que els cinc eixos sobre els quals fem propostes són eixos de treball del Pla d'actuació del districte i, per tant, d'alguna manera són ja part del full de ruta que ens hem compromès a treballar. Per tant, sobre els altres eixos que no hem tret a participació, també es desenvoluparan programes concrets per tirar-los endavant. És a dir, que no hauria de ser un a més a més, sinó que la concreció d'això es fa segons la proposta i la participació directa, i no només exclusivament des del Districte o des de l'Administració.

Molt bé. Si no hi ha res més... Gràcies.

Seguim amb el que era el primer punt de l'ordre del dia. Tenim un horeta, fins a les 20.15 h. El punt sobre mobilitat i eixos verds aquí al barri de la Sagrada Família el presentarà el Sr. Francesc Magrinyà, que és el conseller de Districte que porta tots els temes d'urbanisme i mobilitat.

Bàsicament, emmarcar dins de la mesura de govern «Omplim els carrers de vida» la proposta concreta que s'ha anat treballant a la comissió de seguiment de prioritats per al barri com es relacionen aquestes amb els barris veïns i quins punts de dubtes o de presa de decisions ens queden pendents. Quina relació té això amb la nova xarxa de bus i tota la xarxa de carrils bici, i els mateixos eixos verds. I sense més, Francesc... Llavors, la proposta d'aquest punt és que el

Francesc faci una exposició de 10 minuts, després obrim un torn obert de 15 minuts, on demaneu la paraula, fem intervencions de màxim 3 minuts perquè més gent pugui participar-hi. El Francesc faria un retorn de 10 minuts, i si pot ajustar-ho més, millor i

llavors fariem un segon torn obert. Combinarem així les dues coses.

Sr. Francesc Magrinyà

Tenim diversos temes alhora. Per una banda, hi ha que properament —i això ja ho anunciem— hi haurà la nova xarxa de bus, i es farà un procés participatiu el 30 de gener. És un procés participatiu que en principi serà més... vosaltres veniu aquí al Consell de Barri, que és un dels llocs centrals de participació, però se'n farà un especialment obert, amb molta més difusió, perquè hi participi més gent, per avaluar la proposta de nova xarxa de bus.

Per altra banda, teniu el tema dels carrils bici. No sé si sabeu que en principi ara hi ha unes obres que s'estan fent al carrer Cartagena, que és el que us volia ensenyar aquí, i també hi ha una discussió sobre el futur dels carrils bici. Per tant, és un altre tema.

I després hi ha la proposta del que seria el projecte o la mesura de govern de *superilles*. Nosaltres aquí en el Districte parlem d'eixos verds.

Aquests tres projectes han d'anar interrelacionats els uns amb els altres i això també ens condiciona una mica que ho pensem bé per veure com anem reconduint i posicionant-nos des d'un procés participatiu, que és el que farem tant amb *superilles* com amb el tema de la xarxa de bus, com les explicacions que anem fent pels carrils bici, cap on volem que vagi el barri.

Llavors, una de les coses que us volíem ensenyar és... no sé si es veu aquí, es veu en petit, però si ho fem una mica gran, ja sabeu que en aquests moments l'Ajuntament està fent una aposta molt forta per passar d'uns 160 km de carrils bici a 300 i potser 350 km, i si no en aquest mandat, a continuació. Això té implicacions també en el nostre barri. Aquí veieu que, per una banda, hi ha Travessera de Gràcia, aquí teniu Cartagena i aquí teniu Marina. Aquestes que veieu en blau són les obres que s'han de fer immediatament. Aquest tram entre Travessera de Gràcia i fins a Glòries, en el cas de Cartagena s'estan fent ja els treballs previs per a la semaforització, i després es farà l'obra d'urbanització per introduir el carril bici. En principi està previst que a principis d'any ja estarà executat el carril bici. Comentàvem amb l'associació de veïns que si voleu farem una sessió per explicar-ho millor a la gent afectada de més proximitat. De totes maneres, us ensenyo el projecte. Aquest és el projecte d'ordenació. És una mica complicat, potser, però perquè el veieu. En qualsevol cas, veieu que aquí estem a l'alçada de Travessera de Gràcia i arribem fins a just la Diagonal, una mica abans de la Diagonal. Aquest és l'àmbit en què es mou el projecte. En general, a la secció, no sé si ho veieu, en principi hi ha quatre carrils: n'hi ha un que és d'aparcament —amb les diverses formes de càrrega i descàrrega, zones verdes i zones blaves—, hi ha dos carrils de pas i hi ha un carril a l'esquerra que serà el carril bici. Aquesta és l'estructura. Aquí teniu els diferents

trams. Quan arribes a la cruïlla, es fa un petit desviament per temes de seguretat, i aquesta és la solució. Aquí es veu a l'alçada de Provença, es va baixant cap avall i és una mica aquest el... Perdoneu, estic pujant cap amunt, és a la inversa. Aquest és l'esquema. No sé si teniu algun dubte.

Per tant, en una secció de quatre hi ha un d'aparcament, dos de pas i un de carril bici.

Aquest és l'esquema que us volia explicar.

I pel que fa a les *superilles*, aniré lleuger. Us faig el recordatori, per si algú no... tot això va lligat al tema de les persones que moren prematurament per la mala qualitat ambiental. En principi tenim un any de vida menys, tenim molt més soroll a l'Eixample. En aquest mapa, el que es veu més vermell és on hi ha més contaminació, és on hi ha més trànsit. I això ja és el districte de l'Eixample. Aquí veiem que Sagrada Família està una mica millor, la zona d'Aragó, València i Mallorca estan pitjor, però la part de dalt... Aquí es veu el forat de Provença. Veieu el forat de Provença, que no té contaminació? Aquest d'aquí, hi ha una línia que no hi ha contaminació. Per què? Perquè no hi ha trànsit, hi ha molt poc trànsit. Per això proposem, almenys com a primer pas, comencem a definir uns carrers en els quals no hi hagi trànsit, i si ens movem i caminem per aquests carrers, tindrem més bona qualitat de vida. Aquesta és una bona expressió, amb això que dieu del carrer Provença. Són aquestes puntes. És a dir, aquest és un esquema que va des de Collserola fins al port, i ens anem trobant la Ronda de Dalt, Sant Gervasi, Mitre, Gal·la Placídia, Diagonal, totes les puntes dels carrers de l'Eixample, entre Gran Via i Litoral. Això passa també amb els carrers. Primer, nosaltres ja introduïrem la nova xarxa de bus, que passarem un carril de bus pel carrer Aragó, per tant, disminuïrem un carril de cotxes. Heu vist aquests dies en els diaris que a l'avinguda Meridiana es vol reduir la secció. I estem fent el doble carril a Gran Via. Per tant, a les vies principals reduïm trànsit.

I això que deia abans. Aquest és el carrer Borrell, però pot ser el carrer Provença. Aquí es veu verd. En canvi, Aragó, avinguda de Roma-Urgell, arribem a 140, quan en els altres estem a 30. Ens basem en aquest esquema per fer el Pla de mobilitat. Aquest és l'esquema i nosaltres, en el nostre districte... Aquest és el Pla de mobilitat, que posa dos de cada tres carrers que s'han de pacificar, nosaltres apostem per un, i el Districte té aquesta proposta que hem fet a partir d'un procés participatiu amb les diferents entitats, i ens surt el carrer Mallorca, el carrer Provença, Sant Antoni Maria Claret, avinguda Gaudí i en principi faríem que Sardenya, Marina i Cartagena serien els carrers que, a la llarga, volem pacificar.

Des de l'associació de veïns es va fer un acord de quins són els trams que volien que fossin de prioritat. D'aquests, ara s'ha de fer el procés participatiu, serien Provença i Cartagena, també es vol entrar en Marina, i després Enamorats. Serien els quatre elements. I a la llarga també es vol pacificar Mallorca. Aquest seria l'esquema en què ens mouríem. És a dir, això és la foto final. I una altra cosa és com comencem a caminar en aquest sentit.

Això també va lligat a la mesura dels entorns escolars. La majoria de les escoles estan tocant a aquesta xarxa d'eixos verds i, per tant, també farem una

ampliació de voreres a les sortides de les escoles. Això és un projecte que estem treballant amb el que és el camí amic a l'Esquerra de l'Eixample, i els camins escolars a la Sagrada Família. Començaríem per aquí prioritàriament, això és una mica per on començaríem, és a dir, la xarxa que hem dibuixat abans són tots, i per començar, començaríem per la creu de Sant Antoni, el carrer Consell de Cent, l'avinguda Roma, el carrer Girona a la Dreta, a Fort Pienc la carretera de Ribes, Sicília i Ausiàs March, i en el cas de Sagrada Família tenim Provença, Cartagena, Marina i Enamorats. I, a més a més, la Diagonal. Aquests serien els punts per on voldríem començar.

En aquest marc, i pel que nosaltres... em pensava que tenia una mica més de temps, al final no el tindrem. Haurem d'anar combinant el que us he dit abans, la xarxa de bicicletes, la xarxa d'autobusos. Llavors, això ens implica una reflexió que per a mi és molt important. És a dir, hi ha carrers amb molt de trànsit, carrers amb poc trànsit però per on passa l'autobús, i carrers per on ja no passa l'autobús. I en aquests últims, aquests per on no passa l'autobús, hi ha carrils bici o no n'hi ha. Aquestes són els quatre gradacions que nosaltres tenim. Llavors, nosaltres en aquest punt una de les discussions que proposo en aquests moments és: si volem pacificar i alliberar voreres als entorns de la Sagrada Família, perquè ho decidim —això ho hem de decidir entre tots plegats—, és que tenim València¹ i Mallorca que haurien de ser pacificats. Llavors, la pregunta és: si passen autobusos per tots els carrers, no en tindrem cap, de pacificat. Per tant, hem de començar a decidir els carrers pels quals no passen autobusos. Llavors aquí ens ve una discussió, i és una discussió important que cal valorar i hem de sentir el vostre parer. A la part central de l'Eixample, el parell ja no serà Mallorca i València, serà València i Aragó. I així alliberem Mallorca. A Sagrada Família, de moment no s'ha plantejat, per un tema de trànsit que s'hauria de discutir.

Aleshores, vosaltres teniu dos parells: teniu València i Mallorca, aquests en blau, i a dalt teniu Sant Antoni Maria Claret i Indústria. La pregunta és: volem baixar-los tots dos? És a dir, fem Aragó i València i a dalt, en comptes de Maria Claret, fem Indústria i Còrsega? Aquesta és la pregunta que ens hem de plantejar.

Sí, mireu. Aquí l'autobús està anant pel parell... això és Mallorca i això és València. Va per aquí, hi ha un moment que baixa, i això és la proposta que es farà amb la nova xarxa de bus, que la part central de l'Eixample no és Mallorca i València, sinó que és València i Aragó. La pregunta és: voleu baixar abans i que també a Sagrada Família fem això? Llavors, si baixéssim, és clar, aquests dos també haurien de baixar. En lloc de fer el parell Maria Claret i Indústria, hauríem de fer el parell Indústria i Còrsega. Aquesta és una discussió que nosaltres plantejem en el marc de la nova xarxa de bus, i també en el marc de la proposta d'ordenació d'aquest carrer.

I després en tenim una altra, perquè aquí teniu Lepant i Padilla, que són els que es connecten amb... llavors, en aquests moments, ja hi ha tres carrils, perquè es fa servir Marina, es fa servir Lepant i es fa servir Padilla. És clar, tres carrils seguits d'autobús, no. Però això també afectarà que si ho desplaçem... ara el V21 el cap de setmana està fent aquest canvi. Ho volem fer permanent

¹ Per indicació del Conseller Sr. Jordi Matas, es fa una esmena a la transcripció de l'acta. Va dir carrer València i volia dir carrer Provença.

en el temps i no tan sols el cap de setmana, sinó tots els dies de la setmana? Això ens permetria poder anar pacificant el carrer Marina. Aquesta és l'altra decisió que s'ha de prendre. S'ha de prendre aquesta decisió dels dos parells, s'ha de prendre la decisió de Marina. Això evidentment farà reubicar les parades, i potser a algú li quedarà la parada una mica més lluny, però entre tots hem d'acabar decidint què és el que volem. Aquestes són les discussions importants que estem plantejant en aquests moments.

En aquest escenari, el que nosaltres diem és que a la llarga ho fem a València i Mallorca, i volem que Sant Antoni Maria Claret també estiguin pacificats. A la llarga, eh? I ara l'associació de veïns planteja com a criteri que volem Provença, Cartagena i Marina fins a avinguda Diagonal. Després, Enamorats. Seria l'estructura que es demana.

I, a més a més, el que caldrà decidir és, d'aquests trams que volem pacificar, per quin comencem? Quin és el primer de tots? Què és el que volem sobretot. I sempre amb això tindrem la possibilitat de fer pintura, fer algun canvi de sentit, fer que ja no passin cotxes, fer el que s'ha fet una mica a Poblenou, o fer obra i fer obra dura. Però és clar, potser un tram val 1 milió d'euros i urbanisme amb pintura en val 100.000, el tram. Per tant, hem d'organitzar-nos. Aquesta és la decisió.

Per tant, no podem ser que tinguem tres carrils. El criteri que a l'Eixample estem fent servir a tot arreu és que, per exemple, no podem tenir Urgell, Villarroel, Casanovas, Muntaner i Aribau. Home, cinc carrers seguits amb trànsit no pot ser, amb autobús. Llavors estem demanant que Casanovas... que n'hi hagi dos, però després un de pacificat. Per tant, tenim Urgell i Villarroel, i després Muntaner i Aribau, però Casanovas pacificat i Enric Granados pacificat. Aquí també diríem que el voltant de Sagrada Família també el volem pacificat, per això parlem del parell Provença i Mallorca, i després, estem parlant de la pacificació del carrer Maria Claret i del carrer Enamorats. I en vertical, al voltant de Sagrada Família en posem tres a la llarga, i després tenim Cartagena.

Aquesta és la foto general. Això és un tema complex, però us emmarco els grans criteris. Llavors, en aquest sentit, una mica seria aquesta la qüestió. Nosaltres, amb el model de *superilles*, en principi aquests són els cinc àmbits. A cada barri han decidit un àmbit. A l'Esquerra, l'eix de Consell de Cent; a Sant Antoni, el barri complet; a la Dreta de l'Eixample, al voltant del carrer Girona; i aquí, al voltant d'aquesta malla que hem dit, és a dir, Provença, Marina, Cartagena i Enamorats; i aquí tenim Ausiàs March, lligat amb la carretera de Ribes i Sicília.

Això ens dóna que nosaltres intervenim sempre al voltant d'uns centres d'activitat, nosaltres tenim Sagrada Família i el centre cívic. I, a partir d'aquí, tenim els carrers que hem posat d'urbanisme tàctic i els més prioritaris on ens mouríem. Això vol dir que si agafem els carrils de sentit, jerarquitzem el viari, que és el que fem aquí amb els verds, i després podríem fer alguns canvis de sentit, i això és el que hauríem de fer en un procés participatiu que farem a partir del gener. Nosaltres començarem a partir del gener, farem un grup impulsor, ara estem fent la crida per buscar un representant de cada un dels

sectors: gent gran, joves, comerciants, algunes entitats representatives. Aquest grup serà l'impulsor i després en les comissions de seguiment i en els consells de barri s'aniria vestint el procés. Farem un procés participatiu amb una entitat que es diu Paisaje Transversal, i durant aquest any farem el procés participatiu per acabar definint els projectes que executarem el 2018. Aquest és el criteri.

Sr. Jordi Matas

Doncs ja està. Gràcies Francesc.

Sense més, i tenint en compte que aquestes discussions que ha plantejat el Francesc les estem tenint aquí al barri de la Sagrada Família, però òbviament si parlem de Pare Claret hem de pensar que els veïns del Baix Guinardó o de Camp d'en Grassot també hi poden tenir alguna cosa a dir, així com les àrees de mobilitat, que tenen els seus criteris i els hem de tenir en compte. Sí que creiem que és important obrir aquesta discussió i que en un consell de barri ens puguem posicionar en els pros i els contres de cada una de les propostes o de les discussions principals que ha situat el Francesc.

Així doncs, sense més, obrim torn de paraules. Si em dieu el nom, us apunto.

Tinc apuntades set persones. Tenim un parell de minutets. Us aviso als dos minuts, i intenteu anar acabant. El micròfon és perquè queda gravat.

Montse Carrera

Sra. Montse Carrera

Bona tarda.

Jo el que volia preguntar és si el Districte heu pensat amb el gran problema que hi ha amb les bicicletes. Per una raó, perquè no respecten ni la gent i van per les voreres. Ho dic perquè jo això ho estic veient cada dia. Aquestes empreses que lloguen bicicletes van per on els dóna la gana. Tot això ho teniu present?

Sr. Albert Pérez

Hola. Un tema molt interessant el de mobilitat. Jo voldria començar pel tema del carril nou que han posat al carrer Marina. Tot just s'ha estrenat, però m'ha semblat veure que el cap de setmana, quan tallen el carrer Marina, sembla que també tallen el carril bicicleta. La meua proposta és que no es talli, perquè pocs carrils bicicleta que hi ha... i quan no hi és, ens podem queixar que les bicicletes van per la vorera perquè no tenen alternativa. A part d'això, està molt bé pacificar aquell tram, el que passa és que s'ocupa d'una forma que ni obrint el carril, si no es fa res, no serà viable, perquè l'ocupen tots els estrangers. Però seria un altre tema.

I el tema del carril bici de Cartagena, suposo que és de pujada. Aleshores, tenim el carrer Cartagena que puja, el carrer Marina que puja, i em sembla que no sé si han pensat algun carril bici que vagi de baixada.

I també, sobre la xarxa de pacificació, i també lligant-ho amb els festius en què es tanca el carrer Marina, l'autobús V21 es fa girar, però es fa girar cap a l'esquerra, i després quan passa la Sagrada Família, torna un altre cop cap a la dreta per pujar per Padilla.

Quan puges Marina, arribant a Mallorca, gires cap a l'esquerra perquè està tallat Marina, i aleshores fas la volta per després tornar un altre cop cap a la dreta...

Potser m'equivoco. La meva proposta és que si el V21 ha d'acabar anant al carrer Padilla, que girés a València, que seria més normal, que no pas anar cap a l'esquerra per després anar cap a la dreta. És només una idea.

I sobre la xarxa d'eixos verds que proposàveu, sí que plantejaria baixar-ho al carrer València i al carrer Aragó, per deixar lliure el carrer Mallorca. Primer, perquè dóna possibilitat de pacificar, i perquè pel que fa a la xarxa de bus, és més fàcil fer-la continuar que no fer esses. És més fàcil. Em sembla coherent. Gràcies.

Sr. Joan Itxaso (Associació veïns i veïnes Sagrada Família)

Una primera qüestió, entorn a aquesta planificació, és que no oblidem que això funcionarà si aconseguim reduir el transport privat, i per això s'ha de potenciar el transport públic. I en concret jo vull remarcar dues coses. Una, jo crec que és molt important per al nostre barri el tramvia per la Diagonal. I la segona, que ja és més local, però sobre la qual estem molt queixosos, és que no tenim un bus de barri. Ja se'ns va dir en l'última reunió que el 2018 s'implementaria, però jo en deixo constància, perquè no se'ns obliidi.

I respecte a les prioritats, jo seguiria un criteri, que és abordar les que siguin... no dic més barates, perquè no necessàriament ho seran, però sí més fàcils d'executar. Jo, en aquest sentit, penso que Provença i Enamorats per començar estaria molt bé. És a dir, potser es podrien fer fins i tot alguns canvis de sentit, etcètera.

Esperem que el grup motor aquest comenci aviat a treballar.

Sr. Paco Gonzalez

A mí me parece interesante todo esto que ha expuesto Magrinyà, la única duda que me queda es que toda esta apuesta que se hace por la pacificación no sea, como ha ocurrido hasta ahora, en detrimento del peatón. Lo digo porque las aceras en estos momentos, y cada vez que se han hecho... como por ejemplo las que se han hecho en la calle Marina, el problema es que el peatón

cada vez está perdiendo más trozos de acera. En las aceras tenemos las terrazas de los bares, las fruterías o demás tiendas que también ponen *paradetas* en la puerta, tenemos las bicicletas que pasan por las aceras, tenemos las motos que además aparcan en las aceras, y luego en las aceras que quedan libres tenemos los excrementos de los perros, que hay que sortearlos. Todo esto va en detrimento del peatón. Entonces, una propuesta que yo haría es que al menos a los comerciantes, que hasta ahora son los que han salido favorecidos en los planes anteriores, se les limite ya el tema de la utilización del espacio público. Y para ello una cosa muy fácil es: para cada licencia que se dé, pintar el espacio que se le ha dado. Estoy observando que hay bares o que hay comercios que ocupan más trozo del que tienen asignado por licencia, si es que la tienen. Entonces, esto ayudaría a los vecinos a donde viéramos que están sobrepasando las líneas, o que no hay líneas, poder hacer foto y denunciarlos. Es que hasta ahora me he tenido que enfrentar con algún comerciante y, claro, no hay forma. Entonces, espero que todo esto también se tenga en cuenta. Y la apuesta esta de las rayitas en las aceras, que cuesta muy poco, podría ser una solución.

Sra. María Jesús Peláez (AMMBAR)

Hola, buenas tardes.

Yo quería hablar de dos cosas diferentes. Una de ellas es el carril bici de la calle Marina. Estoy de acuerdo con Albert, que ha dicho que se abra también el tramo de la Sagrada Familia los fines de semana, pero yo incluiría: con una señal que diga «aquí, más lento». Porque con tanta gente que hay normalmente los fines de semana, extranjeros y no extranjeros, y a la velocidad que van las bicis, sería un gran peligro.

Luego, por otro lado, hablando de la calle Marina, pero más arriba, con *Còrsega*, he observado que algunos ciclistas no respetan los semáforos. Pasan cuando quieren. No sé si tendrían que tener algún semáforo especial, o no sé. Esto es con respecto al carril bici.

Luego, la otra cosa, cuando se hablaba de pacificación, se hablaba de una posible bajada a Industria y *Còrsega*. Yo, que vivo por la zona, sé que *Còrsega* es más estrecha que Industria y que San Antonio Maria Claret. No sé si esto podría ser viable para incluir más movimiento, o sea, más autobuses, que ahora mismo no pasan.

Sra. Pilar Marçal

Jo no estic bé del coll, però intentaré parlar.

Jo això de la pacificació ho trobo el món ideal, però qui viu en un lloc com el lloc on jo visc, no entenc què vol dir pacificació, perquè pacificar no és deixar

l'autobús, deixar la bici i dos carrils de cotxe, més un d'aparcament. Això és un *catxondeo*, el carrer Marina. Amb quin criteri s'ha pogut fer? Si és el tros per on més vehicles passen. Visc amb xamfrà Còrsega. Aquest senyor que ha dit que l'autobús gira a l'esquerra, sí, és que gira a Còrsega. O sigui, puja el V21, gira a l'esquerra, i també el dels turistes. Tot en aquest punt.

I després, molt bé, heu fet un carril bici, però amb un comentari. Heu fet carril bici de pujada, es mataran... perquè baixaran. Això de pujada ho trobo. No pujaran això, ho baixaran. Això ho hem comentat amb més veïns.

I l'únic que jo volia dir és el tema que allò es pugui buidar. Allò està ple, hi ha cotxes, autobusos, aparcament, bicicletes. Francament, per aquest camí no hi estem d'acord, els veïns de Marina. Res més.

Sra. Maria Lluïsa Longan (Associació veïns i veïnes Sagrada Família)

Hola, bona nit a tothom. Pensava que com que el company de junta ja havia parlat de mobilitat... però bé, em sembla que estic dins de l'àmbit aquest que estem tocant ara.

Quan s'han explicat aquestes noves línies d'autobusos, aquesta manera de canviar la forma de parades i carrers i tal, la meva pregunta és una altra. Ens han envaït en poc temps, a l'associació, moltes trucades de telèfon, i jo ho he vist personalment. Amb quin criteri es va treure la parada de l'autobús del carrer Indústria que parava davant mateix del servei de consultes i urgències de l'Hospital Dos de Maig. Jo no sé quin és el criteri, però sí que vull dir que m'agradaria que ho expliquessin una mica, perquè a la gent li costa arribar. És una mica complicat per a una persona que està recentment operada, o que és gran, i es troba que o ha de baixar a Castillejos, Cartagena, o ha de baixar, segons d'on ve, entre Dos de Maig i Independència. De debò, jo hi vaig a peu quan hi he d'anar perquè ho tinc a prop de casa. I també dic una cosa, no em diguin que tenen el metro allà mateix, hi ha molta gent que no té accés al metro. Jo només volia saber amb quin criteri aquesta parada es va anul·lar. I si dins de tot això que s'està muntant ara, seria possible que es recuperés. Només això.

Ah, i agraeixo el compromís de l'autobús de barri per a l'any 2018. Sé que ho vau dir, i ara ho agraeixo i ho recordo. Moltes gràcies.

Sr. Jesús

Hola, bona nit.

A mi m'agradaria saber si hi ha alguna proposta definitiva. Sé que és una mica complicat, però, a veure, jo he viatjat bastant i tot el que són grans monuments, i crec que la Sagrada Família està entre els millors del món, amb tota la quantitat de visites i gent que ve, crec que s'hauria de pensar fer una gran pacificació i tancar el que són els quatre carrers del contorn perquè siguin per a vianants. Això trauria molta pressió als veïns que estan patint, que surten amb

el carro el migdia i no poden ni passar. Jo crec que potser és complicat, perquè hi ha trànsit, però un monument d'aquesta categoria com és la Sagrada Família, del millor del món que hi ha... jo que he viatjat, tot és pràcticament per a vianants, ja sigui a Itàlia, a Estats Units... Potser a Estats Units hi ha alguna torre que no es pot. O a París mateix. Vull dir que s'hauria de fer un pensament, no per d'aquí a un any ni dos, però sí pensar a tancar-los definitivament, que puguin passar només els cotxes dels veïns, evidentment, perquè han d'aparcar, i els comerciants. És a dir, tancar amb una pizona, i amb un carnet només per a aquesta gent, els quatre carrers i que sigui pràcticament per a vianants. Només és això, una proposta seriosa. És que tothom qui ha baixat per aquells carrers s'ha trobat amb un turista que quasi el trepitja, un que baixa, un altre que s'hi fot per la foto, ja va haver-hi un any en què van posar unes tanques perquè no passessin al carrer, i gairebé la tanca cau, i xoca, contra l'autobús. A veure, jo crec que ha de ser una cosa seriosa. Estem davant d'un dels monuments més importants del món.

Sr. Jordi Matas

Ha quedat clara la proposta.

Molt bé, doncs gràcies a totes per cenyir-vos al temps. Francesc, endavant.

Sr. Francesc Magrinyà

Un tema important, el tema de les bicicletes.

En principi, el criteri de l'Ajuntament és que els carrils només siguin en un sentit, i provisionalment es faran carrils de doble sentit. És a dir, doble sentit provisionalment, i a la llarga sentit únic.

En aquests moments, al carrer Cartagena, com veieu aquí, s'està plantejant de doble sentit, però a la llarga voldríem fer en carrer paral·lel un que pugui i un que baixi, però de moment, és en doble sentit al carrer Cartagena. Que quedi clar.

La senyora que ha preguntat el criteri. El criteri que nosaltres tenim com a Ajuntament és que perquè la gent... l'ideal és que les bicicletes vagin per la calçada, no vagin per la vorera, però fins que no hàgim fet una oferta repartida per tot el territori perquè puguem dir a les bicicletes «aneu pel carril bici», perquè si no hi ha carril bici no se senten segures, no es pot dir a la gent que serem molt estrictes amb el tema de la vorera. Però sí que ja hi ha una normativa, que és el tema dels quatre metres. Ha de complir que tingui un ample mínim perquè pugui coexistir. I, a més a més, hi ha el tema de cultura cívica. Per altra banda, nosaltres sempre anirem a dir que el que té prioritat és el vianant i la bicicleta ha de cedir. Per això l'Ajuntament està fent un gran esforç per fer passar de 160 a 300 i 320 km de carril bici. És a dir, doblem els carrils bici perquè, a partir d'aquell moment, podrem dir a les bicicletes: «a partir d'ara a les voreres ja no». Aquest és l'argument que fem. Però fins que no hàgim construït, que ho volem fer en aquest mandat, els carrils bici, no podrem dir a la bicicleta que està prohibit explícitament anar per la vorera, a no

ser que gairebé vagi a una velocitat com la del vianant. Aquest és el criteri. Per tant, aquesta seria la primera contesta.

Evidentment, aquest és un tema de molta polèmica. L'espai públic és un espai de conflicte, hem de conviure vianants, bicicletes, cotxes i diferents modes, i cada vegada ens estem reorganitzant. Torno a insistir en la tipologia de carrers. Tu tens un carrer València, per on passen molts cotxes i hi passa l'autobús. Després hi ha uns carrers per on passen menys cotxes, pots tenir dos carrils, i per un d'ells passa l'autobús. És un nivell diferent, un segon nivell. I després hi ha els carrers per on no passen autobusos. Això marca una gran diferència, és a dir, els carrers per on passen cotxes i autobusos i els carrers per on passen cotxes i no autobusos. I d'aquests, n'hi ha de dos categories, els que carrers per on només passen vianants, o els carrers en què els vianants han de compartir amb el carril bici. Es donen aquestes grans quatre categories de carrers. Llavors, nosaltres, a la llarga, hem d'acabar decidint si el carrer Marina serà de només vianants o de vianant i carril bici. És una cosa que hem de decidir entre tots plegats. També hem de donar sortida als ciclistes i, per tant, haurem de decidir si fem una cosa o si en fem una altra. Aquest és un tema important. Llavors, en el sentit del tall de Marina, la primera decisió important és si no passen autobusos. I la segona decisió, una vegada ja haguem decidit si no hi passen autobusos, és si hi deixem passar bicicletes o no. Aquest és el tema.

Aquesta és una decisió que avui presentem perquè la gent hi vagi donant voltes, i en el procés participatiu, sobretot amb la xarxa de bus, i també farem alguna sessió aquí al Districte per acabar de parlar prèviament abans de la sessió que farem per a tota la ciutat, és a dir, el que volem és fer alguna sessió participativa aquí a la Sagrada Família per un tema perquè quan després es presenti en el procés participatiu final, el dia 30 de gener, això quedi ja una mica... és un procés on hi haurà més gent i llavors haurem d'establir els temes de discussió. És a dir, el debat és aquest, en vertical, el que fa el V21, ho fa només el cap de setmana o ho fa tots els dies? I la segona pregunta és, aquest desviament se'n va cap a l'altra banda per després una altra vegada encarar cap al túnel o ja va recte pel túnel? Aquesta és la decisió important que s'ha de dir que giri per València i que pugui cap amunt. Aquesta seria la proposta que, si sembla una mica aquí que es comença a dibuixar, la proposarem d'entrada en el procés participatiu. Això és el que hem de parlar amb Mobilitat, perquè també això s'ha de discutir abans amb Mobilitat.

I l'altra discussió és aquesta del doble parell. Jo no he vist gaire que la gent s'hi hagi pronunciat, i aquest és un tema important per sentir si fem el doble parell... és a dir, el que va per Mallorca baixi a Aragó i per tant tenim el parell València amb Aragó, i llavors fem que el parell Indústria i Claret ara sigui Indústria i Còrsega. Aquí deia la senyora que potser és una mica estret. Jo crec que pot assumir-ho perfectament. No serà problema, això, però ho hem de decidir, i és una decisió que hem de compartir amb els del barri de dalt, però aquesta és una discussió que hem de poder fer.

I llavors, ens han preguntat pel tema de les parades. A veure, aquí hi ha un tema que és, en principi, si jo vull anar d'aquí a l'Estació de Sants, per dir una

distància, si paro cada 200 metres trigaré més per arribar a l'Estació de Sants. Si paro cada 300, doncs trigaré menys, tindrè més velocitat, i és una discussió. Aquest és el criteri. Quan em parla del criteri, és aquest. Una altra cosa és el criteri d'acabar-les de posar exactament. Aquest també ha de ser un dels temes de discussió en el procés participatiu de la nova xarxa de bus. El dia 30 de gener és quan ho tractarem molt específicament, amb les demanades de la gent, i ens haurem estudiat això que ens ha plantejat vostè. Aquí el criteri és que en fem desaparèixer una perquè així va més ràpid, però la pregunta és on han d'estar exactament les parades i anem a parlar-ho. Aquesta la correm un tram i així pot estar davant del... aquesta és la discussió que hem de fer. També una mica fem una hipòtesi. Vostè, quan surt de casa, fins a la parada de bus ha hagut de caminar. Quants minuts ha caminat? Si vostè ha caminat 100 metres per anar fins a la parada de bus, home, li puc demanar que camini 100 metres fins a...

Sra. Pilar Marçal

Jo puc caminar...

Sr. Francesc Magrinyà

No entràrem a discutir. Vostè m'ha demanat el criteri. Aquest és el criteri que fem, però després entre tots hem d'acabar de definir les parades. És una mica el debat. No té sentit que tothom demani que sigui davant dels equipaments, perquè en principi vostè quan ha sortit de casa ha caminat 50 o 100 metres, i també pot caminar 50 o 100 metres fins al lloc on va. I en principi també s'ha de preveure el bon funcionament de tot el sistema, i que les parades amb els semàfors coincideixin bé, i que tinguem una velocitat més elevada. És un equilibri entre aquestes dues coses per trobar la solució. Aquest és el punt.

El Paco abans ha fet una pregunta. Jo crec que amb el procés participatiu de *superilles*, no és només la planificació, és també tot l'equipament. Estem definint tot l'equipament i l'ús de tot l'espai públic, no és que pacifiquem perquè els comerciants guanyin espai. No, no, farem el control de tots els elements a l'espai públic. Comptant amb el cas que ha plantejat el Jesús, el tema aquest dels entorns, precisament nosaltres ho fem per això, és a dir, aquí posem com a groc l'espai al voltant de Sagrada Família que quedi lliure. Per això volem a la llarga pacificar Provença i Mallorca, i comencem ja a pacificar Marina i també el del costat, perquè així comencem en aquesta línia. Però també al mateix temps limitar el nombre de visitants a la Sagrada Família per al bé dels veïns. I també tenim molt clara una cosa, ja hi ha un equip treballant en el tema de turisme i ha d'anar alhora amb el tema de *superilles*. Amb aquestes dues maneres de treballar amb Casa Gran anirem trobant la solució perquè tots dos elements ajudin que finalment la qualitat de vida dels veïns no quedi tan afectada pel tema del turisme.

Això és el que estem plantejant amb aquesta proposta. Per tant, fem Provença i Mallorca, i també estem fent Marina i Sardenya. Seria l'entorn amb què treballàriem.

Sr. Jordi Matas

Algun aclariment més?

Sra. Maria Jose (Associació veïns i veïnes Sagrada Família)

Falta respondre al Joan què fem amb els cotxes privats si no tenim el tramvia...

Sr. Francesc Magrinyà

Nosaltres l'aposta clara que creiem que en aquest mandat es pot aconseguir perfectament és que el tramvia pugui per Glòries i arribi fins a passeig de Sant Joan, això segur. Aquest és el gran guany que tindrà Sagrada Família. És aquí on ho hem d'entroncar amb Enamorats, amb Marina, i és el moment de guanyar qualitat de l'espai públic. Nosaltres apostem perquè si els altres partits polítics estan tan per la labor i entre tots plegats som capaços de fer les estacions de metro de Zona Franca i fer el tramvia per la Diagonal, el primer gran guanyador del tramvia pel que fa a la qualitat de l'espai públic, i que s'ho mereix molt, és Sagrada Família. Guanyarà molt l'avinguda Diagonal perquè desapareixerà molt de trànsit en aquest sentit, i és on hem d'organitzar l'eix de Marina, l'eix d'Enamorats, l'eix de Cartagena, que són els que ens donen bona comunicació cap als entorns del barri.

Sr. Jordi Matas

S'havia preguntat també el tema del tall de Marina i el carril bici. És a dir, no és que les bicis no puguin passar, sinó que és un espai per a vianants i, per tant, la bici ha de cedir prioritat al vianant. Així és com està muntat.

Sr. Albert Pérez

Tenir prioritat vol dir que està tallat per les bicis?

Sr. Jordi Matas

Vol dir que si hi ha un vianant per allà el mig, tu has de parar.

Sr. Francesc Magrinyà

Seria més de l'estil d'Enric Granados entre Consell de Cent i Diputació, per entendre'ns.

Sr. Jordi Matas

I llavors, el tema del carril de baixada no està definit encara, l'hem de trobar durant tot aquest procés. Hi ha d'haver òbviament carrils de baixada.

I el que preguntaves, Maria Lluïsa, justament l'altre dia des de Gràcia ens feien la mateixa petició, i això és arran d'haver mogut la parada que hi ha davant del Fructuós Gelabert pel camí escolar, i llavors, han mogut correlativament totes les parades, i va bé que des del territori s'aixequi la mà i es digui: és que la següent parada estava molt ben col·locada a un lloc on fa falta. Ara el que hem d'ajustar amb Mobilitat és que treure o moure una parada anterior no ens modifiqui altres parades que funcionaven.

Ens queden set minuts més per si algú... convidaria que si hi ha algú que encara no ha parlat, si vol fer algun comentari, ho pot fer. Veig quatre paraules i després tanquem torn. Han de ser aportacions curtes.

Ciudadana 1 (no s'identifica)

Jo he de dir que quant a l'autobús de Marina és una opció molt senzilla, perquè hi ha les parades del 19, al carrer València i al carrer Padilla. O sigui, només s'ha de desviar. Jo he vist moltes vegades els diumenges que la gent s'està esperant a la parada del carrer Marina sense saber-ho. És una cosa que és important fer-la com més aviat millor.

I l'altra cosa que volia dir és que en el carrer Marina, davant de la Sagrada Família, que està plena de turistes, els turistes baixaran de la vorera, vindrà un ciclista i s'emportarà algú. Haurien de posar unes tanques o alguna cosa, o si més, pintar bé que és per a bicicletes, perquè algun dia hi haurà un accident.

Sr. Francisco Nogués

Veig que tothom parla de les bicis, però a mi em preocupa més el trànsit dels cotxes. Em sobta molt... o sigui, penso que tots els veïns tenim dret a voler que els carrers estiguin més tranquils, i la pacificació i tot això. Llavors, no ho entenc molt bé, si es talla el carrer Mallorca, heu pensat on aniran a parar tots aquests cotxes? O sigui, el carrer Aragó està absorbint tot el trànsit de Meridiana que abans anava cap a Glòries. Absorbeix el trànsit de Diagonal que pujava cap a Glòries. Si talleu Mallorca, absorirà tot el trànsit que va per Mallorca, més els busos que voleu posar. Dins del procés participatiu que es va fer, el del PAM, molta gent demanava per exemple limitar la velocitat de circulació dels cotxes. A tot això es va dir que no. No sé si s'ha plantejat o si hi ha algun altre motiu.

Voldria saber com penseu absorbir tot aquest trànsit, i què passa amb els veïns que no estem dins de les zones que es pacificaran. Perquè, és clar, pacificar el carrer Provença... és que em fa una mica de gràcia. Està molt bé, jo passejo per allà molts cops, però la gent hi viu, a les cases, no només passeja. Tu dorms al carrer València, dorms al carrer Aragó, i hi ha un soroll, hi ha

contaminació. Tots tenim dret a... ja sé que en un futur potser arribem a tot, però potser s'hauria de veure un pla més global. Aquesta és la meva pregunta. Moltes gràcies.

Ciudadana 2 (no s'identifica)

Jo volia dir que de carril de baixada ja n'hi ha un, i molt perillós, que és el del carrer Sicília. Baixen les bicicletes sense respectar els semàfors ni res. Algun dia tindrem un problema els veïns, perquè els nens vénen de les escoles del passeig de Sant Joan, creuen València i van cap a Sardenya. I baixen a tope. Vull dir que de carril de baixada n'hi ha un. Em sembla que no fa gaire que hi és.

I després voldria saber una cosa, Sardenya fins a Aragó com quedarà, això? Al carrer Sardenya amb València o Aragó, allà els veïns a vegades no podem sortir de casa. No he sentit res respecte a aquest carrer.

I després, estic d'acord amb aquell senyor. El carrer Aragó sempre va molt ple, no entenc com poden posar-hi més cotxes, encara. I el carrer València, igual. I el bus turístic fa el tomb a València, tot just Sardenya-València, i és molt perillós perquè allà hi ha molta gent, el bus és molt gran, i a vegades fa pànic passar amb criatures per allà. Jo recomanaria que alguns tècnics, o personal de l'Ajuntament, es dediqués a passar pels barris, i fins i tot anés a les cases, i els explicaríem ben bé... els convidaríem que veiessin els problemes que tenim reals tota la gent al carrer València, al carrer Sardenya, fins arribar a Aragó. És insostenible, això. Per tant, jo recomano que es passegin molt pel barri a les hores puntes. Gràcies.

Sr. Steve Taylor

Hola. Mi nombre es Steve Taylor. En relación con esto, solo quería comentar que he visto recientemente en el *Línia Eixample* que el barrio es el más contaminado de la ciudad, y también que Barcelona es la ciudad más contaminada en Europa. Por esto, realmente las medidas de las *superillas* ayudarán a bajar esta contaminación. ¿Realmente el Ayuntamiento de Barcelona piensa que esto va a tener un gran efecto o tenemos que tomar más medidas?

Sra. Elena Huerta

Hola, buenas tardes, mi nombre es Elena Huerta. Yo quería hablar de la calle Marina. Me gustaría que se replanteara la posibilidad de que las bicicletas cuando suban a la acera no puedan circular. Pueden ir acompañadas del ciclista andando, pero no circulando por las aceras. Con el gran colapso de gente que hay allí, a mí me preocupa mucho la previsible accidentalidad. No creo que podamos evitar que muchos de los turistas se vean atraídos por visitar la ciudad en bici, con todas las facilidades que se están poniendo para ir

en bici. Hay gente que ya está pidiendo que los autocares de turistas lleven un remolque para las bicis.

Yo veo un peligro que un turista, que de por sí es una persona despistada, porque está relajada, está fuera de su casa, viene con mucha ilusión y no sabe por dónde va, vaya en bici. Lo veo un poco complicado. Y en los entornos turísticos creo que debería hacerse algún tipo de plan especial para lo que es la circulación en bici. Porque no es lo mismo el ciudadano que habitualmente hace un recorrido para ir al trabajo, que domina el recorrido que tiene que hacer, que alguien que visita la ciudad por primera vez y que, una vez ha aprendido cómo debe hacerlo, ya marcha de la ciudad y no sirve de nada que haya aprendido el asunto.

Cuando comentabais que hemos de convivir el peatón con la bici, yo no digo que no, porque no podemos ofrecerles un carril bici en condiciones, pero creo que se les debería obligar a bajar de la bici y andar acompañados de la bici. No tienen por qué ir circulando sobre la bici, en las aceras.

Sr. Jordi Matas

Per això posem el carril bici.

Continua parlant la Sra. Elena Huerta

Sí, pero me refiero cuando no hay carril bici, dices que hay que compartir. Sí, compartamos, pero todos peatones, que bajen de la bici y anden.

Sr. Jordi Matas

Als entorns de la Sagrada Família no sé si hi van gaires bicis per la vorera.

Sra. Elena Huerta

Bastantes. Parece una cosa increíble, cosas que de verdad son de aplauso, pero sí.

Yo he estado doblemente atropellada por bici en esta zona, en la Sagrada Familia, porque como vengo a menudo por trabajo, pues resulta que ya me han atropellado dos veces. Me gustaría que no me ocurriera una tercera. Gracias.

Sr. Jordi Matas

Gràcies.

Pel que fa al tema de bicis i vianants, tothom ha de complir les normatives. Les bicis s'han de parar als semàfors i els vianants, també. Si tothom para a temps, no hi ha atropellament. Si algun dels dos se salta un vermell, tenim problemes.

Sr. Joan Itxaso (Associació veïns i veïnes Sagrada Família)

Jordi, jo no vull polemitzar, però mentre no se sigui rigorós i se sancionin els infractors, no farem res, perquè sempre són els mateixos. A més, això va *in crescendo* perquè com que no es fa res... És a dir, infraccions de bicicleta, zero, i això s'ha d'acabar, perquè o acabes amb els que són infractors...

Sr. Jordi Matas

Avui el tema no és aquest, si voleu un dia ho discutim.

Sr. Joan Itxaso

No és aquest però el que estàs dient... oblida-te'n. Que han de complir la normativa i tal, sí, però que s'apliqui la normativa.

Sr. Jordi Matas

Hi estic d'acord.

Al carrer tenim unes normes de conducta, oi? I els vianants tenim uns semàfors i els ciclistes tenen un semàfors.

A la vorera no hi ha dubte, a la vorera el vianant té prioritat. Punt. Ja està.

Parlen tots alhora

Sr. Francesc Magrinyà

Jo crec que una de les coses que ens emportem del debat d'avui és que, així com s'ha hagut de fer en el grup de turisme un tema de reubicar la circulació dels busos turístics, també haurem de fer un control molt més estricte de les empreses que porten bicicletes per aquí per l'entorn, els donarem consignes. I és un dels temes que hem de pujar a Casa Gran. Ens centrem, també, evidentment en el comportament general, però específicament en les empreses que lloguen bicicletes i podríem arribar a treballar per poder multar una empresa si els seus usuaris no compleixen específicament les regles.

Parlen tots alhora: també son els particulars...

A veure, la qüestió és que crec que en aquest barri s'està fent un camí de participació i s'està intentant donar resposta des del Districte, hem de treballar molt més i en els propers mesos i anys espero que hi hagi un canvi significatiu en els entorns de la Sagrada Família i en els impactes dels conflictes de

mobilitat. Queda molt clar que, precisament, el fet de fer un carril bici per Marina és perquè es prohibeixi la circulació específica en voreres i sobretot en els entorns del temple, i al barri on hi ha més condensació de gent.

El que també volem dir és que en el marc del procés que farem d'implementació de les *superilles*, en aquest cas dels eixos cívics, hi haurà una avaluació ambiental abans i després. Tenim els equips preparats per a això. Nosaltres hem de definir els projectes i, una vegada definits, mesurarem contaminacions, acústica i ambiental, i farem la valoració després. Això està previst en el programa.

Quant al que deien dels cotxes, els poso un exemple. Si tu tens 75 persones que van en un autobús, aquestes 75 persones ocupen en trànsit... aquí veieu les diferències: la gent anant amb cotxe a l'esquerra, o anant amb autobús, o anant amb un tramvia o anant a peu l'espai que ocupen. Us dono la clau. Un autobús via articulat que té 120 places i n'hi ha 75 que van dalt de l'autobús —una ocupació raonable— implica carrers amb dos carrils, cinc trams de carrer de l'Eixample. Si jo aconseguixo que els cotxes de cinc trams del carrer de l'Eixample de dos carrils pugin a un autobús, allò queda lliure. Per tant, tot aquest procés va lligat, primer, a una aposta clara per estendre la bicicleta a la ciutat i poder incrementar un percentatge la bicicleta, però sobretot perquè gràcies a la nova xarxa de bus quan funcioni de forma estructurada —esperem que el 2018— puguem reequilibrar aquests espais que hem guanyat a l'espai públic, perquè un va en contra del fet que introduïm la nova xarxa de bus. Això és un tema important. No podríem fer transformació a carrers per a vianants si en paral·lel no estem millorant la nova xarxa de bus. I com preguntava el company, a més ja estem amb mesures per començar a impedir vehicles que entrin a la ciutat, farem *park and ride*, estem treballant des de l'Àrea Metropolitana en un pla de mobilitat neta de l'àrea metropolitana. És veritat que l'àrea metropolitana de Barcelona, com que és de les més denses del món, perquè l'Eixample és molt dens, és on hi ha més trànsit de vehicles, gairebé el doble, 6.000 cotxes per km², quan en altres ciutats estem a 3.000. I és en aquest sentit que nosaltres apostem clarament pel transport públic.

Nosaltres prendrem mesures per als carrers amb més trànsit i per als de menys, en tots. També estem preparant mesures de doble vidre, d'implementació d'aïllament als carrers, però el que sí que tenim clar és que hem de disminuir el nombre de persones que moren prematurament cada any. Són 3.500 morts prematurs cada any només pel tema de la contaminació ambiental. El tabac és el 7% de les causes de mort, la contaminació ambiental el 3%, la meitat del tabac però és una part molt important. Nosaltres hem de prendre mesures. Reduïm trànsit a les vies principals i també guanyem en els carrers a pacificar. Aquesta és l'aposta que fem.

Llavors, el que fem al carrer Marina ho hem de traslladar al carrer Sardunya. La mateixa lògica, Marina i Sardunya. Per tant, és Marina i Sardunya i, a més, és Mallorca i Provença. I en aquests entorns podrem començar a tenir més qualitat de vida, als entorns del temple.

No sé si m'he deixat alguna pregunta.

Sr. Jordi Matas

Aquest és un primer debat, és a dir, a la comissió de seguiment se seguirà tractant el tema, i a partir del gener s'obrirà el procés participatiu a escala de ciutat. D'acord?

Per tant, seguim l'ordre del dia.

Des de la comissió per l'ateneu de la Sagrada Família faran una presentació de les conclusions de la jornada que van fer el 5 de novembre.

Com a informació prèvia, dir que la Comissió de Govern de l'Ajuntament ja ha aprovat l'adquisició del local de Nàpols i, per tant, tot el procés segueix endavant.

Sr. Joan Itxaso (Associació veïns i veïnes Sagrada Família)

Molt breument.

Com ja sabeu, l'ateneu, o el casal de barri, com també n'hi diuen, és una reivindicació històrica del barri. A l'associació se'n parlava a finals dels anys vuitanta i durant els noranta. Des d'aleshores, moltes de les necessitats que hauria de cobrir aquest ateneu estan sense cobrir, al barri: les arts escèniques, les arts musicals i tota la branca de coneixement i formació, però sobretot, nosaltres pensem que l'ateneu també ha de ser un referent de les entitats i dels veïns del barri a l'hora de trobar-nos, discutir, planificar i, fins i tot, fer festes millor fetes.

És per això que creiem que aquest projecte és molt important i així ho hem sabut fer entendre a l'Ajuntament perquè donés aquesta sortida, un local al carrer Nàpols, entre Rosselló i Provença. El local té 1.400 m² a peu pla. És un lloc molt accessible, força cèntric. I a partir del mes de juliol d'enguany, quan es va fer una consulta al barri sobre si l'ateneu havia d'anar al Niza o aquí, es va decidir optar per aquest ateneu i ens vam posar en marxa. Vam estructurar-nos creant un grup promotor de l'ateneu. És un grup que en aquests moments és bastant ampli, possiblement amb més de 50 persones. Ens hem anat trobant i hem fet entrevistes. Segurament ens queden dues, tres o quatre entitats, però ens hem entrevistat amb les entitats més significatives del barri, més d'una vintena. Hem fet una enquesta de necessitats, perquè cadascú plantegés les necessitats bàsiques, per a les quals podrien utilitzar aquest ateneu. I paral·lelament, tenim una petita comissió perquè l'actuació també comprèn la zona enjardinada de l'illa interior de Niza, que serà un espai públic en el qual també volem que les activitats que es facin en aquesta zona enjardinada tinguin una relació més enllà de la típica plaça o interior d'illa, sobretot tenint en compte la història del Niza i del barri.

Després d'aquestes enquestes, vam fer unes visites a experiències d'ateneus d'altres indrets de la ciutat, en concret un senyor de l'espai Calàbria 66 va venir a explicar-nos la seva experiència i la comissió vam visitar els ateneus de Nou

Barris i de l'Harmonia. Pensem que tenen coses interessants. La idea és que aquí es faci l'ateneu de Sagrada Família, però també és bo conèixer aquestes circumstàncies.

Ara amb el company us explicarem el que vam fer. De tot el que vam preguntar a les entitats, vam fer un llistat de les necessitats. Posteriorment, el dia 5 de novembre es va fer una jornada participativa oberta al barri en la qual van participar al voltant de 50 persones.

Del plànol inicial que us ha ensenyat el Gerard... S'ha de dir que això ho ha fet la gent de BIMSA, que és l'empresa municipal de l'Ajuntament, i pensem que ho va fer amb bastant criteri. Des de la primera proposta, ja era una proposta bastant assenyada. A partir d'aquí i de les reunions que hem anat tenint amb les entitats, i sobretot a partir del procés participatiu, vam arribar al plànol resultant. Fonamentalment, s'ha respectat molt la proposta de BIMSA, però hi hem introduït tres o quatre elements importants.

Un primer element és que s'ha trobat un espai, a mà esquerra, a les sortides, que és com un aparador. Si veieu on són els gegants, ens han demanat si podien posar allí els gegants. Ho vam mirar i és possible tenir-los en aquest aparador. La raó dels gegants és que com que surten molt, quan tornen a altes hores de la nit, han de tenir un lloc molt accessible i que ells hi puguin accedir de manera fàcil. Aquest seria un element.

Un altre element important és que abans, a la zona de les aules, s'hi entrava per baix de tot i ara, com veieu, hi ha un passadís a través del qual pots entrar a l'auditori o la sala polivalent i també a les aules. Aquí a baix hi ha tres aules, i aquesta última aula puntualment, perquè coincideix amb els caps de setmana, té la peculiaritat que ha de ser una aula totalment insonoritzada perquè ens hem trobat amb una realitat, que tenim bastants grups musicals i necessiten un espai, són grups musicals que es belluguen. I al final, hem transformat una d'aquestes sales perquè pugui tenir uns 60 m², que són les necessitats que ells tenen, perquè puguin assajar-hi durant els caps de setmana.

S'ha incorporat l'ascensor a la proposta inicial, perquè té un soterrani on hi haurà uns bucs d'assaig. S'ha de dir que aquest projecte ja ha passat el vistiplau, com a avantprojecte, de Bombers.

El que nosaltres voldríem dir és que aquest procés participatiu continua obert. Les persones que us vulgueu incorporar al grup promotor, està obert. Normalment ens reunim un cop al mes, orientativament.

El camí a seguir que tenim ara és que hem de traslladar tot això al Districte, per acabar de rematar què farem i què no farem, que hi hagi un consens en aquest sentit. I després de Nadal iniciarem l'elaboració de la proposta de gestió. Una proposta de gestió que nosaltres pensem que ha d'estar molt vinculada a les entitats del barri, col·laborativa, participativa, etcètera.

Finalment, dir-vos que recentment hem posat en marxa un blog sobre l'ateneu per anar recollint informació i publicar notícies, informes i iniciatives sobre aquesta qüestió. Així és com ho tenim fins ara.

Sr. Jordi Matas

Moltes gràcies, Joan.

Ara obriríem un torn de paraules. Tenim un quart d'hora. Abans hi hem dedicat una estona més, si recuperem temps, tampoc no passa res.

Hi ha dues paraules. Digueu el vostre nom.

Sr. Josep Ramon

Josep Ramon. Jo vull saber si el quiosc que hi ha al carrer Mallorca amb Padilla ha de continuar sent monument historicoartístic, a part de lavabos, com és ara, perquè la gent fa les seves necessitats al costat del quiosc.

Sr. Jordi Matas

Perdona, és que estàvem en el punt de l'ateneu. Qüestions relacionades amb l'ateneu de la Sagrada Família, si us plau.

Maria Jesús.

Sra. María Jesús Peláez (AMMBAR)

Soy otra vez María Jesús. Quería hablar como ciudadana del barrio. Quería felicitar a la asociación de vecinos, al grupo promotor, a todos, porque al final se va a conseguir el ateneu para el barrio, una cosa necesaria. Lo digo como ciudadana.

También soy presidenta de AMMBAR, y en la última reunión con la regidora ella comentó que en este espacio cabríamos todas las entidades. Me he dado cuenta de que sí, todas las entidades, pero AMMBAR lo que necesita es una sede, por lo tanto, AMMBAR, no. Quería solicitar a ver cómo podemos conseguir esa sede. No pedimos nada que sea grande, si es grande mejor, pero con pocos metros cuadrados y un lavabo, que podamos tener una mesa de reunión, que podamos tener un armario con llave. No sé qué soluciones podéis dar. Alguien me habló que podría ser una solución un espacio en el mercado, no lo sé. Sé que es algo que no corresponde al Distrito, sino que depende de otro nivel, pero necesitamos una respuesta. Ya que no nos quieren alquilar locales porque somos enfermos mentales, ya hemos intentado alquilar tres espacios, al menos que desde el Ayuntamiento nos digan algo, nos den una salida. Son cinco años y medio.

Sr. Jordi Matas

Ha quedat clara la petició. Gràcies, María Jesús.

Sr. Albert Pérez

Hola.

Estic una mica desconnectat de l'ateneu i vull preguntar si el grup promotor ja sap els usos que es donaran a l'ateneu o si està tot molt obert. Si ens pot fer alguna pinzellada del que hi haurà.

Sr. Jordi Matas

Gràcies.

I Ricardo.

Tanquem el torn.

Sr. Ricardo (Associació de veïns i veïnes Sagrada Família)

Yo voy a ser muy rápido.

Dos cosas muy concretas, que son un llamamiento a todo el vecindario. Uno, abriremos un proceso participativo, lo que ha dicho Itxaso, sobre qué tipo de gestión, qué tipo de programación, cómo participará la gente, qué tipo de valores defenderá el ateneu y qué tipo de nombre. Para esos cuatro apartados abriremos un proceso y la gente ya puede ir pensando propuestas para cada uno de esos apartados.

Dos, el ateneu será más importante y más grande en tanto en cuanto los vecinos lo hacen suyo. Y esto es clave. Necesitamos un sitio que fortalezca la cultura a todos los niveles. Necesitamos un sitio de información. Necesitamos un sitio de debate. Necesitamos un sitio de cultura a todos los niveles, de educación y de formación. Y necesitamos un sitio donde la gente también pueda divertirse. Todos estos ámbitos serán importantes siempre que los vecinos, todas las organizaciones y todo el barrio se lo haga suyo. Y eso lo quiero remarcar, y es importante que hagamos esa tarea pedagógica para que el ateneu sea un centro de cultura fundamental para la Sagrada Familia.

Sr. Jordi Matas

Gràcies, Ricardo.

Paco.

Sr. Paco Gonzalez

Yo, abundando en lo que decía Ricardo, esto es una reivindicación que en el barrio se viene oyendo desde hace mucho tiempo. Es algo que hasta ahora los consistorios, uno tras otro, han desoído a los vecinos. Es la primera vez que tenemos al Ayuntamiento de nuestro lado. Siempre he sido muy crítico con los ayuntamientos, pero esta vez tengo que felicitar al Ayuntamiento por la apuesta que ha hecho y por estar al lado de los vecinos. Esta pelea que ha habido en el barrio para conseguir esto, sobre todo la asociación de vecinos, que ha sido fundamental para este trabajo, pienso que hay que reconocer este trabajo, y dentro de la asociación en la persona de Joan Itxaso, y que esto no caiga en saco vacío, que esta reivindicación se llene de contenido.

Como decía Ricardo, esto va a ser para el barrio un motor en el que todas las reivindicaciones que hasta ahora se han desoído sistemáticamente, de alguna forma las vamos a poder encauzar con todas las entidades del barrio. No solo con la asociación de vecinos, sino que todas las entidades del barrio, al unísono, van a poder plantearlas. Esto nos va a dar más fuerza a nosotros y también va a dar más fuerza al Ayuntamiento por la apuesta que hizo en su momento de ser un ayuntamiento que escucha al barrio. Felicito al Ayuntamiento y felicito a la asociación de vecinos y a las entidades que en este momento ya están participando. Y a las que no, las animo, como decía Ricardo, a que se sumen porque esto es algo nuestro.

Sr. Jordi Matas

Gràcies, Paco.

Sra. Agnès

Hola. Em dic Agnès.

Jo sóc veïna del barri però no formo part de cap entitat del barri, potser em falta informació. Voldria preguntar si dins d'aquest ateneu està previst que hi hagi algun espai veïnal, com crec que és el cas de Calàbria 66, que estigui obert a persones que no formin part de cap entitat, que puguis fer ús d'aquest espai independentment de la seva gestió.

Sr. Jordi Matas

Gràcies.

Si voleu respondre.

Sr. Gerard Muñoz (Associació Joves del Poblet i membre de la Plataforma de l'Ateneu Sagrada Família)

Començo per aquesta última pregunta.

Jo crec que és una cosa que és clara des del principi, és un espai del barri i el barri no només està format per entitats, per tant, ha de ser clarament un espai on els veïns no només puguin ser-ne usuaris sinó també apoderar-se en la presa de decisions i el funcionament de l'ateneu. Per tant, sí i comença ja, i et convido a participar a les assemblees on es començarà a debatre quins són els usos que es volen donar a l'ateneu. És cert que fins ara ens hem centrat en una part molt d'infraestructura, perquè és el que ens corria més pressa, però els que hem tingut la sort de poder veure l'espai, és molt versàtil i dóna cabuda a moltes de les tipologies d'activitats que hi podem dur a terme. Ara, a part del model de gestió que deia el Joan, també hem de començar a treballar el tipus d'activitats que volem fer-hi i la visió de l'ateneu.

Sr. Jordi Matas

Vau fer una reunió amb Calàbria 66, no?

Sr. Gerard Muñoz

Sí, però vam parlar més aviat del model de gestió

Sr. Joan Itxaso

Les propostes d'activitats encara estan obertes. Com ha dit el company, ens hem centrat en el que era més important, perquè l'Ajuntament —i nosaltres també ho vam entendre així al principi— ha de fer un projecte i si hi volem participar, hem de dir què volem. També he de dir que això ens ha servit molt per veure quins tipus d'activitats farem, però la llista no està tancada. És més, hi ha activitats que potser el mateix ateneu les ha de posar en marxa perquè al barri no hi ha cap entitat que les faci.

Sr. Gerard Muñoz

Segurament cap de vosaltres podeu veure què diuen aquestes lletres, però la idea és que, aprofitant que fa poc hem obert aquesta web, demà o demà passat penjaré aquest PowerPoint i, com dèiem abans, penjaré qualsevol documentació que es vagi avançant. I els que vulgueu anar seguint els avenços que fa el grup, envieu un correu i se us afegirà a la llista de correu on estem dinamitzant tot el tema.

Sr. Jordi Matas

Des del Districte agraïm la feina que heu fet. Recollim aquestes conclusions i seguim treballant plegades per poder-lo fer realitat al més aviat possible. Gràcies.

Entrem en l'últim punt, que és el de diversos. Teníem algunes intervencions col·lectives.

Les veïnes i veïns afectats per les vibracions de l'L2. Han vingut?

Sr. Joan Itxaso

Nosaltres, després de les últimes actuacions, vam adreçar un escrit a la regidora de Mobilitat i al conseller de Territori, perquè entenem que és un problema de tots dos, en el sentit que ens havíem sentit enganyats per tot el procés que havíem seguit i que al final va quedar en no-res. Volíem que ens diguessin per què es va donar tota aquesta situació i quina solució tenien. Cap dels dos ens ha contestat. Sabem que el Districte va prendre una iniciativa en la direcció que expliquessin com estava el tema, però no hem tingut notícies.

L'únic que puc dir és que entre el veïnatge hi ha una decepció important.

Sr. Jordi Matas

Màxim? Les últimes novetats...

Sr. Màxim López (Gerent districte Eixample)

El que hem fet és rebre l'encàrrec de la regidora i del conseller de Districte. Com sabeu, vau tenir reunions, una estructura més tècnica de la línia, que va plantejar unes solucions que després no es van executar i no es van escoltar altres propostes que havíeu fet.

El que hem fet nosaltres és anar directament a dalt. Hem anat a la gerència operativa de metro, línia 2 i 5. Vam plantejar una reunió amb ells. Vam tenir una primera discussió sobre aquest tema, per veure què havien fet. El que ens van plantejar és que, a efectes d'estructura física de la línia, no troben quin pot ser el motiu. Però és igual, si aquest no és el camí, cal que en plantegem un altre. Us vam demanar, i ens ho heu fet arribar... no anar fent reunions, és a dir, el contacte directe del veïnatge, que hem traslladat a la gerència de metro, per analitzar específicament la problemàtica de cada un dels veïns que té aquest problema. Perquè si no pots detectar des de l'origen quina és la causa de la vibració, i això és el que ens diuen —i perdoneu però no sóc tècnic en infraestructures ferroviàries—, el seguiment que hem fet amb els tècnics del Districte planteja unes coses i tampoc sabem veure el camí. Hem decidit fer-ho des del punt de vista de l'operativa de metro. Temes de velocitat, temes d'impacte dels combois, de freqüència. Són diferents temes, però segurament també cal analitzar el destí, on està arribant aquesta vibració, quina és la causa, quin és l'horari.

Ara no serà senzill resoldre-ho, això ja us ho puc dir. A diferència d'altres actuacions que hem fet pel que fa a aquest tema de vibracions, aquí mateix a la Sagrada Família i a Sant Antoni, ràpidament es va diagnosticar el problema,

van trigar més o menys a fer les intervencions, però es van valorar i es van executar. En aquest cas, aquest diagnòstic tan clar no el tenim. Cal veure si hi ha altres accions que són de més de molt detall. És a dir, en quins horaris es provoquen, quines motivacions, veure si podem reduir les velocitats de freqüència i freqüència del metro en determinats moments, sense afectar l'usuari principal del metro. Això és el que ens vam plantejar. Per tant, estem insistint en aquest contacte directe amb el veïnatge, i reconec que encara no hem aconseguit que ho facin, però hi continuem insistint.

Sr. Jordi Matas

Gràcies.

Hi havia altres qüestions. Si voleu, Angeleta Ferrer i després tu havies proposat, Joan, un comentari sobre habitatge i tema de llicència del temple.

Tema Angeleta Ferrer.

Sr. Albert Pérez

Simplement, donar a conèixer que entre pares i mares del barri hem mirat d'engegar una plataforma per demanar ampliació de les places públiques que hi ha a secundària al barri de la Sagrada Família. Concretament, el que fem és voler crear aquesta plataforma per reivindicar un solar que ja està previst fa moltíssims anys, el d'Angeleta Ferrer, que és al carrer Marina per sota d'Aragó. Demà, finalment, ja comencem a caminar per constituir la plataforma. És una reivindicació de pares i mares però, òbviament, hi ha totes les entitats d'AMPA d'escoles públiques del barri, instituts no només del barri de la Sagrada Família sinó d'altres a què estan adscrites les escoles del barri, associacions de veïns, partits polítics i altres entitats que creguin que hi poden participar també seran benvingudes. Demà a les 18.30 h es fa aquesta reunió a l'Espai 210 per posar en comú uns mínims amb els quals tots ens sentim reconfortats i puguem tirar endavant aquesta petició. La petició no és només per demanar l'institut Angeleta Ferrer i ja està, sinó que també demana una millora de les places públiques pel dèficit que en breu hi haurà, ja s'han fet els números. Per tant, s'ha d'omplir aquest institut i alhora donar força a la resta d'instituts que estan adscrits al barri i que actualment encara tenen oferta per donar, però que estem segurs que s'ompliran amb les peticions que hi haurà suposadament d'aquí dos anys.

Que sapiguen que comencem a caminar en aquesta direcció i esperem que ben aviat puguem assolir aquest nou institut per al barri de la Sagrada Família, perquè no en tenim cap en un barri tan densament poblat com aquest. Gràcies.

Sr. Jordi Matas

Gràcies, Albert.

Felicitats, per avançat, per demà. Dir-vos que al Districte hi ha consens entre totes les forces polítiques sobre la necessitat d'aquest institut. Així ho hem traslladat al Consorci, i el Consorci, dins dels plans dels propers quatre instituts que cal desenvolupar a Barcelona, un d'ells és l'institut Angeleta Ferrer. Per tant, us animo a seguir avançant i pressionant fins que no tinguem les portes obertes de l'institut, perquè ja sabem que aquestes coses des que s'incorporen en els plans fins que s'executen, a vegades costen, per tant, tota empenta és benvinguda. Però que sapigueu que hi ha aquesta perspectiva. Sobretot hem de veure quan es fa efectiu realment.

Sabeu que l'Ajuntament ja té el solar, per tant, qui ha de construir és del Departament de la Generalitat. Des del Districte, així com paral·lelament estem treballant en l'oferta de centres de primària, que sabeu que el curs passat va ser totalment insuficient, treballem perquè aquest curs vinent puguem ampliar l'oferta de primària i puguem seguir treballant per l'oferta de secundària. Gràcies.

Joan? Acabem amb les paraules que ens havien arribat i després tenim... no sé fins a quina hora, Olga? A les 21.30 h ens fan fora d'aquí, per sort de tots els que volen anar a sopar.

Sr. Joan Itxaso

Seré molt breu. He plantejat dos temes, més que per discutir-los avui... hi ha un tema que crec que s'ha de tractar al Consell de Barri al més aviat possible, que és el tema de la incidència del turisme al barri. Ho vaig plantejar perquè quan l'actual Ajuntament va anunciar que exigiria la llicència d'obres del temple, des de l'associació vam pensar que ja era hora, però volem matisar que amb això no s'acaba el problema, ni molt menys. Perquè una llicència d'obres porta un acompanyament, que és l'estudi de la mobilitat generada, diversos aspectes que afecten l'entorn. I a més, en aquest entorn hi ha una problemàtica important que és com es resoldran les previsions del Pla general metropolità de l'any 1976.

Més aviat era per recordar això i demanar, que crec que ja és la intenció del Districte, que al més aviat possible, jo demanaria que com a molt tard a inicis de la primavera, poguéssim fer un debat extraordinari al Consell de Barri perquè crec que el barri s'ha de posicionar clarament a l'entorn del que significa tota aquesta disbauxa de visitants que tenim. Per aclarir-ho, des de l'associació no som contraris, ni molt menys, al turisme, al que som contraris és al model i a la gestió del turisme que, en concret i parlant del barri, s'està fent i s'està fent fonamentalment per part de la Junta del Temple. Nosaltres pensàvem que la Junta del Temple podria ser un factor per resoldre el problema, quan hem vist les últimes dades, que arriben als quatre milions de visitants que paguen entrada, ens sembla que ja comença a ser un gran i seriós problema.

L'altra qüestió, molt breument, és arran de la notícia que el Govern municipal pretén tirar endavant un objectiu d'habitatge social en deu anys, uns 8.000 o 10.000 habitatges, jo volia recordar que tenim un solar al carrer Sant Antoni Maria Claret, als jardins de la Indústria, que en el seu dia es va acordar que s'hi

fes habitatge social per a joves. Jo de moment ho mantinc, però no sé si seria habitatge social per joves o fer-ho més ampli. Em sembla una mica vergonyós que després de 16 anys, quan es va pactar, després que a principis del 2000 es va aprovar que això fos habitatge dotacional, encara no s'hagi fet res. No s'ha fet res. Jo veig que van passant successius programes i plans i aquest no es mou. Aquí, jo diria que el Districte ha de resoldre el problema de reubicar temporalment la guarderia, però no veig que s'estigui fent res. Allí tenim un solar mort des de fa molts anys i no s'hi fa res.

En aquest sentit, demanaria al Districte, primer, que posi fil a l'agulla i resolgui aquests problemes i, segon, la guarderia es pot fer als baixos. No es perdria guarderia, sinó que guanyaria, perquè actualment només hi ha una línia.

El que estic demanant és, primer, que mirem aquesta iniciativa que pren l'Ajuntament, perquè els habitatges socials en aquest barri són imprescindibles. No sé si ho sabeu, però els lloguers cada cop estan creixent més i més, i no hi ha aturador. Això què significa? Gent desnonada, joves que han d'anar a viure a un altre lloc perquè aquí no poden viure pels preus dels lloguers, etcètera.

Sr. Jordi Matas

Gràcies.

Recollim el tema de la incidència del turisme i ho treballarem a la comissió de seguiment, aquí hi ha diversa gent de la comissió de seguiment. Recollim la demanda. Jo crec que sí que és important, a principis de la primavera, que el proper o el següent Consell de Barri el dediquem al tema del turisme. D'acord.

Quant a la qüestió dels habitatges, hi ha aquest pla, no està calendaritzat aquest equipament, efectivament. Per sort, hi tenim una guarderia i una pista de bàsquet, per tant, hi estan fent alguna cosa. No s'ha avançat més pel que fa a aquest tema.

No sé si ara hi havia alguns comentaris.

Sr. Ramon

M'agradaria saber si el quiosc que hi ha al carrer Padilla amb Mallorca s'ha de quedar aquí tota la vida, quan davant meu l'amo d'aquest quiosc va dir a l'Ajuntament que no l'obriria mai. A part, s'ha convertit en un lavabo per al veïnat, perquè la gent fa les seves necessitats aquí. Això és una cosa.

Una segona cosa. Les voreres les escombren, però res de fregar-les.

Pel que fa al que deies abans de les bicicletes, les bicicletes no tenen lloc per passar i passen per les voreres, però les motos sí que tenen lloc per on passar, i passen també per les voreres. Motos, bicicletes, patinets, i gent que carrega i descarrega i deixa totes les coses a les voreres, i els tràilers que vénen a descarregar al carrer Padilla. El veïnat es va deteriorant any rere any, i l'Ajuntament no fa res, ni vosaltres ni els anteriors.

Sr. Jordi Matas

Hi havia una paraula aquí, primer.

Ciudadà 3 (no s'identifica)

Només voldria preguntar si ens podeu explicar, en cinc minuts, com està el *timing* del Niza, explicar-ho una mica per sobre, o fins on sabeu vosaltres. Tothom en pot haver llegit alguna cosa a les revistes del barri. Jo sóc un dels veïns afectats, visc dins l'illa, el meu pis dóna allà i voldria saber una mica l'execució d'obres, el que hi ha, el que ve, que ens en feu cinc cèntims.

Sr. Jordi Matas

Et refereixes a l'interior d'illa?

Ciudadà 3

Del que se sap fins ara, del Niza, el que s'hi farà.

Un altre tema. Jo llanço una proposta. Ja que ara també s'està parlant de les obres, proposaria que per cada entrada el barri es quedés 20 o 25 cèntims, uns diners que quedin per a nosaltres, per a les millores, per a l'ateneu, 10, 15, 20 cèntims per cada entrada, serien uns diners per al barri.

(Parlen tots alhora en relació a aquest tema)

Sr. Steve Taylor

La pregunta que yo tengo es sobre la limpieza del barrio. Yo estoy aquí desde hace tres años. Quiero pedir lo mismo que, por ejemplo, la calle Enamorats. La zona donde suben y bajan los turistas, las calles Lepanto, Marina y Sardenya están muy limpias, la zona está muy limpia para ellos. Pero tengo el gran disgusto de que cuando llevo a mis hijos a la escuela dels Encants y caminamos por la calle Enamorats, encontramos muchas cacas de perros, bolsas de basura, básicamente hay una falta de limpieza en toda la zona. Ya sé que es la época del año cuando caen las hojas, pero se está convirtiendo en un problema, porque el viento las sube a las caras de los niños. Creo que tenemos que mejorar la limpieza, especialmente en esta época del año.

Sr. Jordi Matas

Gracies, Steve.

Ciudadà 4 (no s'identifica)

Al Barcelona decidim vaig presentar un projecte d'editorial de poesia i assaig d'autors i editors literaris per generar una cooperativa d'iniciativa social sense ànim de lucre, amb el propòsit de generar activitat cultural: presentació de llibres, cicles de conferències, xerrades sobre diferents temes relacionats amb les obres publicades. Com que ja ha quedat inclòs en la primera part, que és el primer pla d'inclusió de projectes, ara demano el suport en la prioritització de projectes, a tots els assistents i companys de l'assemblea.

Sr. Jordi Matas

D'acord. Es refereix a la prova pilot dels pressupostos participatius, que ell va fer una proposta concreta en l'àmbit de cultura. Diu que us les mireu totes, i la seva especialment amb *carinyo*.

Màxim, si vols respondre.

Sr. Màxim López (Gerent districte Eixample)

Ja no hi és... és difícil respondre, ha esperat molt i dos minuts més no ho ha fet.

El quiosc és una concessió a un privat, aquest especialment el tenim controlat. Segons ell manifestava que no el pensa obrir mai però, quina casualitat, cada vegada que li obrim un expedient per tancar-lo, l'obre momentàniament per aturar l'expedient.

Passo a la següent. Pel que fa a l'ateneu i el projecte de l'antic cinema Niza, el projecte de l'antic cinema Niza és un projecte d'habitatge i establiment comercial que té llicència concedida però que executa un privat. És a dir, l'execució i les obres les determinarà... el moment concret de l'inici i la durada del treball ho determinarà ell. Té la llicència concedida, hi ha un establiment de possibles pròrrogues d'inici d'obra, en principi pot iniciar les obres en un any i, si no, pot demanar algunes pròrrogues. Fins ara sempre ens manifestaven un interès concret d'iniciar les obres ja fa una mica de temps, a l'octubre, però això no s'ha produït. També és veritat que estem treballant col·laborativament el projecte de l'interior d'illa. Quant al comentari que feia el Joan Itxaso de possible aprofitament com a espai cultural i de record de la memòria del cinema Niza, aquest procés entra dins el pla especial que recollia aquesta execució de projecte, però ho ha d'executar el promotor. Jo entenc que vol tenir tancats tots els elements per començar l'obra, però ja et dic que la iniciativa és d'ell.

Ciudadà 3.

Era per si sabíeu si seran habitatges de venda al públic, si seran apartaments, si serà un hotel.

Sr. Màxim López

He dit habitatges, i superfície comercial en principi de venda de multiproducte, en altres paraules, supermercat.

(Parla algú amb el micròfon apagat.)

Ho porta ell quan vulgui, però dins del marc que preveu la concessió de la llicència, en principi. Hotel, no. Hi pot haver converses, entenc que seran habitatges de lloguer, però és una decisió que prendrà... no hi ha cap limitació perquè sigui de lloguer, els turístics són una altra cosa, o habitatge en venda perquè puguin comprar propietaris.

Quant al tema de l'ateneu, la Comissió de Govern del 17 de novembre va aprovar la dotació pressupostària per la compra, és un element positiu en aquest sentit. Per tant, la compra s'executarà d'aquí a final d'any, de moment el procés va en regla. S'està definit el projecte bàsic per treballar el procés que té l'Administració per executar un projecte d'aquests, que és sobre els requeriments físics i un avantprojecte, elaborar el projecte executiu —això aproximadament són uns quatre mesos—, procés de contractació —uns altres quatre mesos—, i després l'execució d'obra —18 mesos. Això és la previsió inicial, que no s'acaba concretant fins que no adjudiques, fins que no contractes l'obra, que és quan realment algú ens diu que executarà aquest projecte en el termini que li hem donat o en un termini inferior, mai superior del que hem previst inicialment. Per tant, és previsible que les obres comencin a finals de l'any 2017, al darrer trimestre. Si podem avançar, doncs avançarem. Això és el que tocaria, els calendaris.

Neteja i Enamorats, en el barri en concret. Has dit que falta neteja, però has focalitzat els problemes, no tant les fulles sinó les caques de gos i deixar les bosses al carrer. Per tant, primer, falta civisme. Això és la primera actuació. El procés de neteja és subsidiari. No té la casa més neta qui neteja més sinó qui embruta menys. Aquí la pena és que qui embruta no té la responsabilitat de després netejar. Però un cop dit això, nosaltres tenim una contracta de neteja que intenta ser subsidiària d'aquest mal ús de l'espai públic i després mantenir l'espai en les condicions d'ús normal, tant en els llocs d'ús intensiu com en els llocs que no són d'ús tan intensiu, però que són camins d'escola o el que sigui, l'ús diari que en fan els veïns. I això té una distribució estable de servei, que és el que es planteja. On hi ha ús més intensiu, normalment a la planificació ja es preveu més dotació. I en un ús normal, un servei habitual: un dia de neteja, dos dies d'escombratge, la neteja amb aigua que dius que a vegades no n'hi ha. A partir d'aquí també hi ha altres recursos, que no són recursos concrets sinó que quan detectes que en un espai hi ha més problemes perquè s'embruta més, envies brigades especials per fer una neteja. Per això t'he dit Enamorats. El que no fem és incrementar la neteja a tot arreu, ho hem de focalitzar i està bé que ens diguis que en aquesta zona s'està embrutant més. A partir d'aquí, nosaltres ho comentem, el Districte no fem la neteja directament, ho fa la contracta central de l'Ajuntament, i a partir d'aquí intentem millorar els dos elements. El civisme, amb presència d'agents cívics i informadors per evitar

aquest tema, fins i tot sancions de la Guàrdia Urbana, campanyes que hem fet perquè la gent reculli els excrements dels gossos al carrer, i netejar més. Per tant, recollim el tema d'Enamorats i ho focalitzem en això.

El tema del projecte dels pressupostos participatius. I torno al tema del quiosc. Has dit que havies parlat amb el propietari...

Sr. Ramon (veí del barri)

No, no, el propietari... quan l'Ajuntament va posar el quiosc aquí, al costat de la Sagrada Família, el Manolo, davant meu, va dir al responsable de l'Ajuntament: «Aquest quiosc no el posis aquí perquè no l'obriré mai». Ara farà quatre anys i el quiosc està tancat des del primer dia. La Guàrdia Urbana ho sap, a dins hi dorm gent.

Sr. Màxim López

Tenim un problema, com que no hi eres ja he donat la resposta, tu no l'has escoltat i tota la resta, sí. Si em deixes, te l'explico.

(El senyor Ramon comenta que ha sortit a parlar a fora per tal de no molestar)

Cap problema. Et dic que hi ha una situació que tota la resta ha sentit la resposta.

Intento contestar. Ell manifesta que no obrirà però cada vegada que li obrim expedient, inicia un procés per aturar aquest expedient de sanció, obre temporalment. Hem tingut molts problemes.

Sr. Ramon

Esta tancat des del primer dia. *(continua parlant sense micro i per tant no hi ha un bon registre del que parlar)*

Temporalment no ha obert mai. Està tancat des del primer dia. Heu de tenir en compte que la gent dorm a dins i qualsevol dia hi haurà foc i morirà algú. Fix.

Sr. Màxim López

Doncs recollim el tema d'aquesta perillositat manifesta del lloc. Jo t'he explicat quins són els nostres problemes però hi estem a sobre. Ja veus que conec perfectament la problemàtica d'aquest quiosc, de totes les gestions que estem fent per retirar aquest quiosc, i en el moment en què puguem tancar operativament —som una Administració i hem de complir drets i deures de tothom—, aquest quiosc serà retirat.

Sr. Jordi Matas

Ara no fem una discussió sobre el quiosc... (*se sent parlar*)

Hi ha una última paraula. És gairebé l'hora d'acabar. Tanquem el torn, us donem un minut a cadascuna.

Sra. Maria José (Associació veïns i veïnes Sagrada Família)

Continuant el tema de la brutícia que deia el company de la zona d'Enamorats, jo continuo dient el que vaig dir aquí fa dos o tres anys, el tema de la brutícia del mercat, brutícia externa. Per dins fa olor de mercat, com la majoria, però la brutícia d'aquest mercat és impressionant. Tota l'entrada de la biblioteca, la rampa... vull dir brutícia externa, de la rampa. El que ha dit abans el gerent, jo no he vist netejar amb aigua mai. Un parell de vegades vaig parlar amb les persones que netegen els carrers: «Escolta, no hi passeu mai aigua o alguna cosa pels vidres?», «No, has de parlar amb el mercat». Vaig parlar amb la responsable del mercat, no recordo com es deia —hi era abans, no sé si continuarà— i va prendre nota. Va dir: «Sí, sí, ja ho passaré perquè algunes persones també han dit el mateix». És increïble, hi ha com dos dits de *mugre* a la banda del mercat. Era això.

I després, a part d'aquesta brutícia, que és impressionant, què passarà amb el mercat? Perquè cada vegada està més parat. Sembla ser que s'han fet unes petites obres de desubicació més que d'ubicació, i tant els paradistes com les persones que vénen a comprar... Jo cada vegada el veig més buit de gent, més trist.

Era això. Una queixa i una pregunta.

Sr. Jordi Matas

Gràcies, Maria José.

Marta.

Sra. Marta

Només és una informació. Un grup de persones que estem preocupades per la situació que pateixen els refugiats i aquests temes que darrerament han sigut tan greus. Aquí al barri voldríem fer una mica visible la causa d'aquesta situació i el dia 6 a les 11 h del matí pensem decorar una tanca que hi ha al carrer Lepant cantonada Aragó, al voltant d'aquests jardins, fent una mica visible aquesta situació. Us convidem a participar-hi, perquè la decoració la farem entre totes. Hi podem posar el que vulguem, des de versos a roba, el que us sembli per fer una mica visible el rebuig a la guerra, sobretot, que és la causa de les causes.

Sr. Jordi Matas

Gràcies, Marta.

Sra. Matilde

Hola, em dic Matilde. Després del tema de les refugiades, el que diré semblarà egoisme.

Jo visc en plena zona turística, al principi de l'avinguda Gaudí. Jo sé que el permís dels apartaments turístics està limitat a les finques, però l'altre fenomen que està començant és empreses estrangeres que compren edificis sencers i els converteixen en apartaments. És a dir, ara ja no es faran hotels, o està limitat el tema dels hotels, però a l'avinguda Gaudí hi ha un edifici sencer a Rosselló-avinguda Gaudí, amb el que això comporta. Ja no hi ha molèstia per als veïns, perquè és tot l'edifici. Al meu costat hi ha un edifici sencer, el 14 de l'avinguda Gaudí. Això comporta un problema de maletes als veïns. La gent que lloga apartaments té dret a venir a l'hora que vulgui, no és com una entrada a hotel. El que ens està passant a l'avinguda Gaudí és molt soroll de maletes amunt i avall.

Jo sé que això és una cosa menor, però no sé si els permisos que es donaran per comprar finques senceres i convertir-les en apartaments... aquest tema no l'he sentit mai, he sentit la limitació d'hotels, i he rebut la carta per si a la meua finca hi ha algun apartament il·legal. Nosaltres tenim dos apartaments turístics, són legals, i els veïns de moment hi estem d'acord... bé..

Sr. Jordi Matas

Ho suporteu.

Sra. Matilde

Exacte. Gràcies.

Sr. Jordi Matas

Gràcies.

Començant pel final, i per tancar, pel que fa al tema dels pisos d'ús turístic, sapigueu que l'Ajuntament de Barcelona està pendent d'aprovar el Pla especial urbanístic d'habitatges d'ús turístics. L'equip de govern està posant una proposta sobre la taula on aquí, a la Sagrada Família, seriem zona dos, que vol dir que no es podria augmentar el nombre de places per a ús turístic. Per tant, aquí faig una crida a la resta d'organitzacions polítiques perquè siguin conseqüents amb les problemàtiques que viuen els barris centrals de Barcelona i puguem tirar endavant aquesta mesura. En principi, si s'aprovés el PEUAT, no podrien... si no tenen una llicència prèvia, ara saps que hi ha la moratòria i no

s'han pogut fer més coses, que afecta qualsevol negoci que afecti el dret a l'habitatge, també edificis sencers.

Quant al tema del mercat, és un tema que tenim pendent i que s'ha d'encarar dins de la remodelació íntegra de tot... Sabeu que en aquest pol d'equipaments que tenim biblioteca, centre cívic, hi ha el centre de serveis socials que cal moure, i el mercat, i estem demanant a les diferents àrees implicades des del Districte és asseure'ns i fer una mirada integral de com tot això pot encaixar. Avui no ho hem dit però els companys de l'espai de gent gran també demanen que se'ls pugui traslladar de la cinquena i sisena planta cap avall per facilitar l'accés de tots els seus usuaris, per tant, crec que aquí hi ha qüestions a repensar. Veurem què es pot fer.

(Maria José recorda el tema de la brutícia del mercat.)

La brutícia del mercat, ens ho apuntem i ho traslladem al mercat.

Sr. Màxim López

Ja ho hem mirat. Si ho heu vist, he hagut de sortir per una trucada i està ple de llaunes de cervesa. Torna a ser el mateix, s'embruta perquè la gent ho embruta.

Traslladem al referent que porta aquest tema la millora de la neteja. Però cal que entenguem que és responsabilitat de tots. En això no hi deixaré d'insistir.

Sr. Jordi Matas

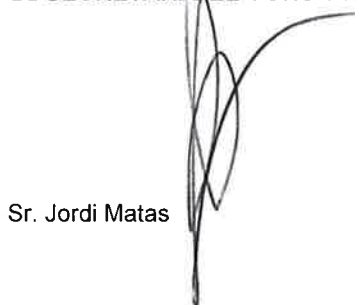
Gràcies a totes per haver vingut i per haver aguantat fins al final. Hem acabat set minuts tard.

EL PRESIDENT DEL CONSELL DE BARRI



Sr. Francesc Magrinyà

EL SECRETARI DEL CONSELL DE BARRI



Sr. Jordi Matas