

## **Acta del Consell de Barri de la Dreta de l'Eixample**

**Data:** dimarts 7 de juny del 2016  
**Lloc:** Sala d'actes de La Casa Elizalde, c. València, 302  
**Hora:** 19.10 h

### **Ordre del dia:**

- Retorn del procés participatiu del PAD
- Mesura de govern de les Superilles/Eixos verds
- Precs i preguntes

### **Presideixen la Taula:**

#### **a) Membres de la taula**

- Sra. Carme Méndez Bota. Consellera Municipal BComú-E. Consellera Dreta Eixample, qui presideix el Consell de Barri
- Xavier Llobet. Vicepresident del Consell de Barri
- Sr. Màxim López. Gerent Districte Eixample
- Sr. Joan Ramon Riera i Alemany – Conseller PSC-CP – Actua com a secretari
- Sr. Francesc Magrinyà Torner – Consell Municipal BComú-E. Conseller d'Urbanisme i Ecologia Urbana Districte Eixample

#### **b) Persones excusades**

- Sra. Montserrat Ballarín. Regidora Districte Eixample

#### **c) Altres assistents. Consellers i conselleres municipals**

- Sr. Joan Rodríguez Portell – CiU
- Sra. Laia Canet Sarri – CiU
- Sr. José Luís Soldevila Cabau – CiU
- Sr. Xavier de Gispert Díez – CiU
- Sra. Isabel Pallejà Milà – CiU
- Sr. Pedro Juan Sánchez Murillo – C's
- Sra. Paloma Jiménez de Parga Maseda – C's
- Sr. Eduard Cuscó Puigdellívol – ERC-AM
- Sr. Óscar Zayas Sadaba - PP

## **Sra. Carme Méndez**

Si us sembla, comencem ja. Han passat ja deu minuts, perquè acabés de passar tothom.

Bona tarda a tothom i benvinguts al Consell de Barri de la Dreta de l'Eixample. En primer lloc, voldria felicitar els veïns i veïnes i totes les entitats per la festa major que s'ha celebrat aquest cap de setmana i que ha sigut tot un èxit.

Us presento la taula que hi ha avui. Tenim, a la meva dreta, el gerent del Districte, Sr. Màxim López. Tenim el vicepresident del Consell de Barri, el Sr. Xavier Llobet, i a la meva esquerra el conseller d'Urbanisme i Ecologia Urbana del Districte de l'Eixample, el Sr. Francesc Magrinyà i jo mateixa, que sóc la consellera del barri de la Dreta de l'Eixample.

Abans de res, disculpar que avui no tenim la regidora del Districte, la Sra. Montserrat Ballarín, que per qüestions de salut ha sigut impossible que pogués assistir en aquest acte. Ella s'ha incorporat des de fa una setmana, o deu dies, com a regidora del Districte de l'Eixample, en substitució del Sr. Agustí Colom. A partir d'ara ja serà la nova regidora que estarà amb tots nosaltres.

En l'ordre del dia de la convocatòria del Consell de Barri teníem dos punts i un apartat de precís i preguntes. El primer punt és la devolució del PAD i el PAM que hem estat treballant durant aquests últims mesos. Molts de vosaltres, bàsicament la Comissió de Seguiment i les entitats que tenim a la Dreta de l'Eixample, heu rebut per correu electrònic el document que recull un primer esborrany —això no vol dir que siguin el PAD i el PAM que implementarem en el districte ni a la ciutat— on s'ha fet un primer buidat de totes les aportacions que s'han realitzat a través de les sessions presencials, a través del web Decidim Barcelona i a través de tots els espais que participació que hi ha hagut des del mes de febrer fins al tancament el mes d'abril.

Aquest document, els que l'heu pogut veure, contempla una sèrie d'aportacions que van vinculades als cinc eixos que nosaltres definíem en el PAD. El primer eix és el de «la Barcelona diversa que assegurí el bon viure», el segon eix és «una Barcelona amb empenta per a una economia plural», un tercer eix és «una Barcelona més humana i en transició ecològica», un quart eix que és «una Barcelona participativa que garanteixi el bon govern», i el cinquè és «una Barcelona oberta i compromesa al món.»

Jo, per no explicar tot el que s'ha recollit en aquest document, sí que vull remarcar aspectes que estan recollits, propostes d'aquesta participació, i que ja consten en aquest primer esborrany. Són sobretot aquells aspectes que ens afecten com a barri Dreta de l'Eixample i en què em vull centrar per donar aquesta primera informació.

El que sí que vull que quedi clar és que això no és ni el PAD definitiu, ni és el que tancarem o aprovarem, és un esborrany, és un document provisional,

perquè tothom ja tingui una primera aproximació de què és el que han fet les quasi 14.000 aportacions que s'han fet des dels diferents espais participatius.

En el primer eix que us he comentat, hi ha un tema que ens afecta perquè és al barri però que no és propi de l'Ajuntament però si que nosaltres tenim l'obligació d'instar la Generalitat perquè ja en el seu dia se'ls va proporcionar el sòl, que sí que és obligació de l'Ajuntament, per fer equipaments en aquest barri. Aquests equipaments corresponen a la Generalitat, però en aquests moments continuen sense fer-se. En primer lloc, es demana que s'insti la Generalitat a construir la residència i el centre de dia públic que en aquests moments està en el carrer Rosselló amb Nàpols, i en aquests moments tenim el solar amb el Pla Buits al centre de Can Roger. Aquest centre està amb un conveni de col·laboració amb el que abans era Qualitat de Vida o Hàbitat Urbà, i mentre la Generalitat no construeixi la residència que està definida en aquest espai, ells continuaran estant-hi com un espai del Pla Buits, amb un projecte que té el suport de l'associació de veïns, pel Banc del Temps de la Dreta de l'Eixample i altres entitats que hi estan col·laborant.

També tenim dos solars més, un que ens afecta aquí en el barri de la Dreta: diu instar la Generalitat a fer l'institut Angeleta Ferrer. En aquests moments tenim el solar al carrer Marina, a tocar de Consell de Cent, on actualment també hi ha unes pistes de bàsquet perquè hi puguin jugar el jovent i la canalla del barri.

També, dins d'aquest eix, tenim temes d'educació. S'ha constatat que la gent demana més places públiques a les escoles del barri. Hem constatat que en aquest curs 2016-2017 falten cinc línies de primària per donar sortida a la demanda de plaça pública a les escoles del districte. I, en concret, en el barri de la Dreta també s'ha constatat la necessitat —i nosaltres hem recollit aquesta proposta que bàsicament ve de la xarxa d'AMPA del districte— d'instar a buscar com resoldre el problema de les cinc línies de primària que ens falten.

També ens hem trobat propostes perquè cal implementar més escoles bressol a la Dreta de l'Eixample i al barri de Fort Pienc. En aquest cas, la Dreta de l'Eixample compta amb una escola bressol i hem de buscar solars per poder fer escoles bressol al barri.

En el tema de la gent gran, molt important a la Dreta Eixample, on, com tots sabeu, més del 25% de la població és gent gran que està vivint en aquest barri, ha sortit una proposta. La proposta venia ja també de l'equip de govern, i ha tingut el suport, que és que hem d'obrir un nou casal de gent gran al barri de la Dreta de l'Eixample, o bé a compartir a la frontera amb el barri de Fort Pienc. També la proposta de reubicar el Casal Carlit, ja que no té les condicions per ser un espai de gent gran, com demana el funcional que correspon.

També hi ha la proposta de consolidar i ampliar en aquest barri el projecte Radars, que és un programa de gent gran que fa prevenció de situacions de risc per l'aïllament social que pugui tenir la gent gran. I també s'incrementen el nombre d'equipaments per a àpats en companyia.

Una altra de les propostes que també es recull és que cal construir un nou CAP que doni servei a la part sud de la Dreta de l'Eixample i a la part de Fort Pienc. Sobretot amb servei de pediatria, com es té actualment. Aquesta proposta correspon a l'Ajuntament, el fet de buscar el sòl, i suposo que si tira endavant en el PAD, ens hi posarem perquè això sigui factible.

Una altra proposta que sortia és que cal dinamitzar el passeig de Sant Joan. Quan diem dinamitzar el passeig de Sant Joan ens referim a dues vessants: com un eix cívic cultural i com un eix comercial al barri. Aquesta és una proposta que està recollida i que, si s'implementa, la tirarem endavant en el barri de la Dreta.

També es recull que cal preservar el comerç de proximitat i desenvolupar mesures amb l'objectiu de preservar aquest comerç de proximitat i fer-lo compatible amb les noves activitats econòmiques que es desenvolupen a l'entorn del turisme. Tot això significa que caldrà fer també un pla estratègic del barri pel que fa al comerç de proximitat i adequar-lo a les noves exigències.

També tenim el compromís, ho posa a la proposta, de treballar per millorar la qualitat de l'aire i la qualitat acústica del barri de la Dreta de l'Eixample. Això ho entomarem després quan presentem el segon punt, que ens tocarà ja més de prop.

I també hi ha una proposta que és la possibilitat d'estudiar i promoure l'aprofitament dels terrats comunitaris com a eixos verds que estiguin en els edificis o en altres espais i equipaments.

Una altra proposta, que seria una de les més importants, és que cal revisar el Pla d'equipaments de la Dreta de l'Eixample. És un barri que té precarietat d'equipaments públics i cal treballar per començar a revertir aquesta situació. Manca de casals, que falten espais per a la gent gran, casals de barri, de joves, educatius... En definitiva, un pla d'equipaments que caldrà començar a implementar.

També hi ha la proposta de l'ampliació de les voreres del carrer Balmes, de la part de Gran Via fins al carrer Pelai, com a continuació de la que ja s'ha fet a la part de Gran Via cap a Aragó.

I també una de les propostes que ha sortit és que cal definir un eix verd, dins del marc de la proposta de superilles en el barri. En aquest entorn ha sortit que el carrer Girona pot ser un possible eix verd, que caldrà estudiar, i veurem com això acaba en proposta dintre del PAD.

Jo he fet un petit resum de tot allò que afecta directament el barri, perquè també hi ha programes en temes de serveis socials, en temes d'infants, en temes de salut, que també s'implementen com a propostes que ens afectarien al barri com mesures a aplicar per tot el districte.

Si us sembla, ho deixo aquí i podem obrir un petit torn de paraula sobre aquest punt en concret.

### **Sra. Adela Ferron**

Hola, bona tarda. És la primera vegada que vinc i potser diré alguna cosa que no és aquest el moment. Però parlant de les mancances i dels problemes del barri, a mi em sembla que un dels problemes més grans que tenim és el que passa a les voreres. No sé si és aquest punt on puc parlar d'això o no. No he sentit a dir res de les motos, de les bicis, d'aquestes coses, que són molt preocupants en aquest barri. No cal més que sortir al carrer i veure l'espai que tenim els vianants.

S'ha parlat de la canalla, s'ha parlat de la gent gran, i això és una cosa que els afecta moltíssim. Ens afecta a tots, també. No sé si és aquest el punt, ho sento.

### **Sra. Carme Méndez**

Hi ha propostes recollides en el PAD i en el PAM amb relació a la mobilitat, però no estan materialitzades o concretades encara en el barri de la Dreta de l'Eixample. Sí que és un tema que com a mobilitat el tenim previst i quan es defineixi el PAD ens afectarà i farem accions concretes pel que fa a la mobilitat, les motos, les bicicletes i tot allò que sigui necessari. Si el que vol preguntar alguna cosa concreta, en l'últim punt de precis i preguntes, allà qualsevol pot preguntar sobre qualsevol tema del qual vulgui parlar en aquest Consell de Barri.

No hem tancat encara el PAD. Ja he dit que això era un primer esborrany de la recollida que s'ha fet a través dels diferents llocs on s'ha participat.

### **Sr. Francesc Magrinyà**

Suposo que ara no és el moment, que és el que deia la companya, però en qualsevol cas, faré un apunt. Hi ha un projecte que ja s'ha arrencat, dels 350 quilòmetres de carrils bici, que és el que permetrà començar a impedir que les bicicletes circulin per les voreres. I també està previst en els propers mesos començar a encarar el tema de polítiques de ser més estrictes amb les ordenances quant al compliment de les motos a l'hora d'aparcar, perquè aquesta coexistència amb el vianant sigui més agradable i el vianant tingui finalment espai per circular. Aquestes són dues de les mesures que aquest govern ha iniciat per tractar aquest tema que planteja. Però en principi això ho hauríem de tractar a precis i preguntes.

### **Sra. María Abad**

Yo quería preguntar, aparte de lo que ha preguntado esta vecina...Mi nombre es María Abad y soy vecina de la calle Bruc. Quería hacer una pregunta: ¿qué pasa con las sillas públicas en toda la zona? Yo ya he hecho alguna

reclamación por escrito, porque si vas con una persona mayor tienes que entrar en un bar o en algún sitio para que se siente, porque no hay. Me dijeron que hay sillas y bancos en la Gran Vía. ¿Y si no vas en dirección de la Gran Vía? Tienes que entrar en cualquier sitio, porque el señor se cae.

Y segunda parte, cómo está la zona de deportes en esta zona. Para ir a hacer natación tenemos que coger un autobús siempre, hasta la zona más próxima.

### **Sra. Carme Méndez**

Sí que pregaria, si us plau, que les preguntes siguin vinculades al tema que hem comentat de les propostes del PAD i les accions. Ho dic perquè en l'apartat de les preguntes al final sí que podem parlar de qualsevol tema.

### **Sra. Charo Martínez**

Bona tarda. Sóc la Charo Martínez, de l'Eixample Sostenible. He vist que no s'ha posat sobre la taula, i m'estranya molt, la qüestió dels Transformadors. Els Transformadors, indiscutiblement, ha estat per a nosaltres un èxit, i parlant amb la gent gran que seu als bancs del passeig de Sant Joan per poder parlar i descansar, estan contentíssims de tenir a prop, al costat, un lloc on poder anar, on poder seure, etcètera. Volem donar les gràcies per l'esforç que s'ha fet perquè Transformadors sigui una mica per a tothom. Gràcies.

### **Sr. Francesc Magrinyà**

En el punt 3.3.13 surt «Construcció nou equipament de barri Transformadors», i el que es diu és: «Definir els usos i construir el nou equipament de Transformadors en base al consens i l'acord de col·lectius del barri —s'ha iniciat ja el procés participatiu en aquest sentit— i potenciar la gestió cívica al futur equipament, i aprofitar el debat sobre els usos del nou equipament per revisar les mancances d'equipament de proximitat, que són joves, cultura, gent gran, lúdic, educatiu i adolescents.»

### **Sra. Carme Méndez**

De totes maneres, fer un petit matís, que és que l'equipament de Transformadors és fronterer entre el barri de la Dreta i Fort Pienc, i que no sorprengui a ningú que s'hagi fet un procés amb la gent de Fort Pienc, perquè l'equipament és de Fort Pienc, malgrat que l'utilitza tot el veïnat que té el districte.

### **Sr. Antonio Mañes**

Jo volia comentar un dels punts que s'ha dit, de promoure els terrats comunitaris. Jo fa més de deu anys que treballo en l'àmbit vegetal i de sostenibilitat i sóc especialista en fitoquímica.

Des de fa anys a Nova York, a París, a moltes ciutats europees, el tema dels terrats és un tema importantíssim. Col·laboro amb Can Roger, però és un tema que no té res a veure amb això. Nosaltres necessitem verd a la ciutat. Aquest districte, jo visc aquí al costat, és formigó, no hi ha ni una punyetera planta. O sigui, s'ha passat dels geranis dels balcons a no haver-hi res. I sí que he sentit políticament a vegades comentar el tema aquest, però les comunitats de veïns no tenen ni idea del tema, no els arriba aquesta informació. Quan es fa una reunió de veïns, aquest tema... a mi no se m'acut preguntar això perquè em diran si estic malament del cap, parlant clar. Jo crec que simplement amb informació al veïnat, o sigui, no costa gens de passar un *flyer* a les comunitats, que és una inversió no gaire important, per conscienciar la gent que té un terrat magnífic on no es fa res absolutament, i si la gent es posa d'acord, sobretot gent gran, poden fer-hi coses. No entraré en temes tècnics, sobre si la terrassa està suficientment protegida, etcètera. Això seria una segona part.

Potser els administradors de finques, que no sé si saben de què va, potser tampoc saben de què va, però potser ells també haurien de fer arribar aquest tema. Simplement és un apunt.

### **Sr. Francesc Magrinyà**

En aquest sentit, que sàpiga que en aquesta línia, i totalment d'acord amb vostè, en l'Acord del canvi climàtic, Barcelona s'ha compromès amb aquella signatura de París que hi va haver a finals de l'any passat... arran d'això, Barcelona + Sostenible, que és un grup de treball lligat al tema de les Agendes 21, en aquests moments... No sé si coneix Barcelona + Sostenible? Doncs Barcelona + Sostenible ha definit nou projectes a construir abans del 2017. Ha creat uns grups de treball i un dels nou grups de treball es diu «cobertes mosaic», i va en la línia que diu vostè. Aquestes cobertes mosaic poden ser combinacions de tres possibilitats, de verd a la coberta, plaques fotovoltaïques i retenció d'aigua. Per a aquest projecte s'ha fet un equip de treball, que ha treballat aquests darrers dos mesos, i una de les idees que ha sorgit, que està en vies de concretar-se, és que es vol fer un concurs de cobertes a la ciutat i anar en la línia que plantejava vostè. Llavors, s'iniciarà una campanya perquè l'Ajuntament oferirà uns fons i subvencions. És a dir, es muntarà un concurs de propostes i les propostes que surtin guanyadores tindran uns ajuts per tirar endavant aquest projecte. Volem que això sigui un pas en la línia que plantejava vostè. I si vol, vostè podria participar-hi. S'adreça a Barcelona + Sostenible i podria participar en aquest grup de treball, si volgués. Si vol, li podem donar el contacte i ho podem tirar endavant.

### **Sr. Jaume Artigues**

Bona tarda. Sóc en Jaume Artigues i parlo en nom de l'Associació de Veïns de la Dreta de l'Eixample.

Només volia fer unes preguntes i unes certes puntualitzacions. M'ha semblat molt bé, perquè és un tema que no apareix en el document del PAD, aquest primer capítol que heu fet de memòria, és a dir, els temes que estan pendents al districte i que no s'han resolt des de les anteriors legislatures, i que, a més a més, estan en un *bypass* pel tema de la crisi econòmica. Per tant, són elements que estan sempre pendents d'executar.

També he trobat a faltar un altre aspecte. Jo crec que és una experiència dels anteriors ajuntaments que no s'ha de malmetre i no s'ha d'oblidar, que és el tema dels espais interiors d'illa. En el PAD no hi ha absolutament cap referència a aquest tema. Jo crec que com a política municipal no es pot oblidar, s'ha de fer el que sigui possible fer, probablement amb altres criteris que no afavoreixin l'especulació i l'increment de volums dels edificis, però és un tema que ha d'estar sempre present en un Programa d'actuació municipal.

I després un altre aspecte. Un Programa d'actuació municipal hauria de tenir no només un capítol de memòria, de no oblidar-nos del que està pendent, sinó també un capítol de previsions de futur i d'estudis. És a dir, jo crec que s'hauria de tenir una programació que anés més enllà del 2019. Per exemple, ara el nostre company comentava el tema de l'envelliment de la població. Ens podem trobar que en pocs anys el nombre de població de gent gran sigui el doble de la que tenim ara. I si això no es preveu, ens trobarem en poc temps amb una nova problemàtica molt més seriosa.

I, finalment, en la direcció que ara estàveu parlant dels terrats verds, jo crec que és un aspecte molt interessant, i també ho segueix sent tota la política de rehabilitació de l'Eixample, que s'ha de seguir mantenint. Per tant, jo diria que un dels problemes més greus de les noves polítiques que es volen implementar, com la dels terrats verds, és com portar-les a terme. Jo crec que sense una bona oficina d'habitatge que pugui transmetre aquestes idees i pugui afavorir, a través de convenis, la realització d'aquestes experiències de terrats verds, de millora dels serveis comuns dels edificis, si no hi ha aquesta oficina d'habitatge dotada econòmicament i amb una dinàmica perquè ajudi els propietaris a posar-se en marxa, crec que quedarà només en paraules. Gràcies.

### **Sra. Carme Méndez**

Amb relació als interiors d'illa, en el document que us he passat, que es va enviar, en el punt 3.3.12 sí que es parla dels interiors d'illa com a propostes recollides en el PAD i en el PAM. Diu: «Recuperar la planificació per a nous interiors d'illa públics a l'Eixample; treballar conjuntament amb departaments de gestió del sòl». Abans he comentat que, com que això ens afecta a tot el districte de l'Eixample, no hi he fet esment pròpiament com una cosa concreta de la Dreta.



Amb relació al tema de l'envelliment, és evident que des de Cicles de Vida i Gent Gran estan fent propostes —que tampoc he llegit— en el sentit que ho recullen per a tota la ciutat. I, si més no, quan tinguem el PAD, tot allò que no quedi recollit, veurem com ho podem incorporar en el treball del barri.

I amb relació a la rehabilitació, en el tema d'urbanisme també es recull tota la proposta, i no hi he entrat a parlar perquè també afecta a tot el districte. Ho dic perquè no us penseu que si no hi ha elements esmentats és perquè no es recullen, sinó que ens afecten a tots els barris de la mateixa manera, malgrat que en alguns sí que hi ha coses molt més concretes, que són les coses a les quals jo he fet referència.

### **Sr. Joan Valls**

Hola. El meu nom és Joan Valls. Era una mica una prèvia. Ens han entregat aquest document, i jo hi vaig participar amb algunes propostes, però el que vull saber és: a partir d'ara com s'anirà treballant aquest document per part de l'Ajuntament, per part dels veïns, per part de les associacions, o sigui, quins passos es faran a partir d'ara, després d'aquestes propostes. Com segueix, això?

### **Sra. Carme Méndez**

Ara han de sortir, a mitjan aquest mes, les propostes i accions definitives del PAM i del PAD. Ara hi ha el procés de discussió amb els diferents grups polítics municipals. És a dir, aquesta és la proposta que es vol portar a Plenari de cara al mes de setembre o octubre, però això significa que primer s'han de posar... és a dir, perquè això tiri endavant, ha d'estar aprovat pel Plenari de Casa Gran. Per aprovar qualsevol acció a Casa Gran, s'han de posar d'acord grups municipals perquè hi hagi majoria. Amb la qual cosa, això significa que ara s'obrirà un període de negociació amb els grups municipals per posar-nos d'acord i veure què és el que podem tirar endavant.

### **Sr. Jaume Alcántara**

Hola, bona tarda. Sóc en Jaume Alcántara, del Consell Ciutadà de l'Eixample. En la línia que comentava aquest senyor ara, volia un aclariment. Aquest PAD que ens heu entregat és un esborrany de totes les propostes rebudes o de les propostes que fa l'equip municipal i les assumeix com a seves? La primera pregunta. A partir d'aquí, en funció de la resposta, crec que hi ha mancances en aquest PAD de temes importants.

Per altra banda, m'ha cridat l'atenció quan s'ha parlat del tema de necessitats educatives. Heu parlat que les AMPA havien detectat. Ho heu dit textualment, una «mancaça de línies educatives al barri». M'agradaria completar-ho. Quan estem parlant de zones d'influència, quan haurien de ser les entitats, les

escoles, tot el teixit educatiu o la Comissió d'Educació qui ho marqués, m'ha cridat l'atenció que fos per part de les AMPA que sortís aquest tema.

I hi ha un tercer tema que també voldria remarcar, que és el tema de la participació. Aquí hi ha alguns punts de participació, sobretot en aquest PAD de l'Eixample, no del barri, es parla d'una participació remarcada del barri de Sant Antoni. Sí que vull fer constar la sorpresa que als membres del Consell Ciutadà se'ns va vetar per formar part de la Comissió de Seguiment del Consell de Barri. Es poden adduir normatives, etcètera, però entenc que quan s'està demanant més participació a tothom, més participació a totes les entitats, que als membres del Consell Ciutadà se'ls digui que a la Comissió de Seguiment no hi poden participar... Ja no entro en normatives o no normatives, perquè aquí he portat moltíssima normativa que diu blanc i negre. Només aquests punts a remarcar. Gràcies.

### **Sra. Carme Méndez**

Amb relació a la pregunta d'on surten aquestes propostes. He anomenat les AMPA perquè no sé si teniu el document, i si no, el podeu consultar, són 80 pàgines on surt la proposta i qui l'ha proposat. És a dir, tenim...

*(Parla el Sr. Jaume Alcántara sense micròfon.)*

A veure. D'entrada, primer és això. És buidatge de les propostes que han sortit a través de la web i dels espais on s'han fet els debats de participació. I en aquest segon document, si algú el vol consultar és aquí, posem les propostes que hi havia, perquè d'entrada hi havia propostes formulades per l'equip de govern, i altres que han anat fent els ciutadans. Totes les propostes tenen un enllaç on posa qui les fa, quin suport han tingut i qui ha fet aquesta proposta i on s'ha debatut. És a dir, si després ho vol mirar, no hi ha cap inconvenient. El que passa és que enviar un document de 50 pàgines...

### **Sr. Francesc Magrinyà**

Sí, però sobre el que pregunta vostè, el raonament és el següent. Nosaltres hem fet un procés participatiu i s'han fet tot un seguit de propostes, que és a Barcelona Decidim. Què ha fet l'Ajuntament a partir d'aquest moment? Ha agafat les propostes, totes elles, i les ha agrupat en temes i ha creat tots aquests punts en les propostes que vostès tenen. Llavors, aquest document, que és consultable, a Decidim Barcelona, diu exactament que cadascuna d'aquestes agrupacions forma part d'una sèrie de propostes que s'han fet en el procés participatiu.

Per tant, nosaltres hem recollit, com a primer element, totes les propostes del procés participatiu i estan totes recollides. Qualsevol persona que hagi fet una proposta, o hagi donat suport a alguna proposta feta, les seves propostes surten en algun dels temes que hem posat. Nosaltres el que hem fet ha sigut reordenar i organitzar totes aquestes propostes en una sèrie de temes que són

els que hem fet a l'hora d'elaborar aquest PAD. Per tant, primer punt, nosaltres hem recollit la participació de cadascú, i hi ha la traçabilitat, en cadascun d'aquests elements. Evidentment, això ara té dos processos en paral·lel. Un és l'acció de govern: totes aquelles accions que necessitin per legislació una aprovació en plenari, s'hauran de validar i hauran de tenir el suport dels grups polítics perquè es puguin portar a terme. Per altra banda, en paral·lel, evidentment, es farà un procés participatiu amb les comissions de seguiment, que es validaran en els consells de barri, d'aquelles accions que es prioritzen des dels districtes, que és l'altre element de participació en aquest procés. Per tant, serien les dues respostes.

Quant al tema que deia vostè sobre aquesta figura que existia, nosaltres vam fer una sessió de participació en el Districte, i en els diferents districtes s'ha vist, que aquesta figura que existia precedentment del Consell Ciutadà havia anat decaient en la seva presència i en la seva lògica en el procés de presa de decisions. Aquesta és la conclusió a la qual com a equip de govern hem arribat. Per tant, nosaltres, que iniciem un procés creiem que molt més directe i molt més interactiu, hem canalitzat aquest procés primer amb la formulació del PAD i, segona, amb les comissions de seguiment dels barris. I és en aquests canals on nosaltres projectem el valor i la força més clara en el procés participatiu. I, en aquest sentit, en cada barri s'han generat unes comissions on s'ha intentat buscar la representativitat d'aquelles entitats i d'aquelles persones que són proactives i representatives del barri. I per a nosaltres, l'element de referència en aquesta nova etapa del procés participatiu és el consell de barri, que a més a més es vol que sigui bastant deliberatiu. I, en aquest sentit, el que és important és que estigui ben preparat i per això hi ha la força de les comissions de seguiment. Aquest és el nou esquema que nosaltres hem reprès en aquest nou Govern. Evidentment, hi ha algunes figures que han quedat... també perquè la seva pròpia funcionalitat quedava molt anecdòtica i poc efectiva en la presa de decisions. De fet, hi havia moltes queixes de gent que havia sigut membre d'aquests consells ciutadans perquè no veien quin sentit tenia aquest element. Llavors, nosaltres, davant d'aquest fet, hem bolcat el procés participatiu en les comissions de seguiment i en els consells de barri.

### **Sr. Jaume Alcántara**

Disculpeu, a mi em sembla una barbaritat. És a dir, si no funciona, ho canviem. Digueu-nos quin és el marc de participació, com s'articula, i doneu-nos la normativa de l'articulació. Fins ara, si n'hi havia un, que funcionava més o menys, doncs el suprimim o el deixem. Però aleatòriament que es digui que no... home, jo he vist reunions de seguiment en què hi havia tres persones. I aquí si traiem els consellers municipals i alguna associació, som vint persones. Sapiguem tots les normes amb les quals juguem, deixem-les clares i sapiguem quines són les normes perquè sigui realment participatiu.  
Gràcies.

### **Sr. Francesc Magrinyà**

El que li voldria dir, en qualsevol cas, és que la presència en els consells de barri ha canviat radicalment. Nosaltres estem contents amb la participació que hi ha en els consells de barri.

**Sr. Pere Sánchez**

Bona tarda. Sóc en Pere Sánchez, conseller de C's. Volia saber, respecte al tema d'Angeleta Ferrer, si teniu una data exacta de quan començarien les obres.

**Sra. Carme Méndez**

Ja ens agradaria, la veritat, però qui construeix és la Generalitat. Cada any instem la Generalitat que posi en marxa Angeleta Ferrer. Suposo que aviat «l'agafarà el toro», perquè la població jove ho necessitarà. Per això hi estem treballant, però no tenim data.

**Sr. Pere Sánchez**

Tot i que és Generalitat, vosaltres teniu idea de si aquest curs es podrien començar les obres?

**Sra. Carme Méndez**

Crec que en el pressupost de la Generalitat no entrava aquest institut. Sí que vam tenir la sort, si no m'equivoco, que el de Viladomat sí que té pressupost per començar l'any que ve. Angeleta Ferrer continua en *stand-by*.

Si no hi ha més preguntes passariem al segon punt, en què volem presentar la mesura de govern «Omplint de vida els carrers: implantació de les superilles de Barcelona», que va ser aprovada a la Casa Gran el mes de maig del mes passat.

Això ho presentem avui perquè dintre del barri de la Dreta hi ha una de les accions que l'equip de govern vol tirar endavant, que està també en proposta i que també era de programa nostre, que és estudiar la viabilitat que el carrer Girona pugui esdevenir un eix pacificat en el barri.

Ara en aquesta mesura s'han posat ja les pautes de com es desenvoluparà en l'àmbit de ciutat. Si no m'equivoco, el mes de juliol entrarem una mesura en el Plenari sobre com això afecta el districte de l'Eixample. I ara voldríem que tothom comenci a sentir parlar de què són les superilles, què són els eixos verds, i com ens pot afectar la vida quotidiana de tota la ciutat i, en concret, dels barris.

També informar que a partir del mes d'octubre volem començar ja el procés participatiu, de forma lenta, pausada, però ordenada i organitzada, per veure

què pot esdevenir el carrer Girona. Farem un grup impulsor amb la Comissió de Seguiment per anar treballant aquests temes i per treballar-ho posteriorment en el Consell de Barri.

Com us he dit, el Francesc Magrinyà, que és el conseller d'Ecologia Urbana, i expert en aquest tema, ens explicarà aquesta mesura de govern que ja s'ha aprovat a Casa Gran.

### **Sr. Francesc Magrinyà**

Aquesta mesura es va presentar el mes de maig, està disponible al web de l'Ajuntament de Barcelona. Aquesta implantació del model de superilles continua una mica la traça iniciada en el mandat anterior, el que passa és que ara se li dóna una volta més. Sobretot aquesta volta més va associada amb el tema d'estendre-ho a tot el municipi de Barcelona, a tots els districtes, i donar-li una aplicabilitat i, per tant, una concreció en els projectes.

Nosaltres aquesta mesura l'hem titulat «Omplint de vida els carrers: implantació de les superilles de Barcelona». Us faré algunes indicacions seguint aquest document, del qual podeu disposar. Començarem per l'índex.

Aquest índex dóna una mica la línia de com plantegem aquesta mesura. Partim de la idea que estem en una ciutat compacta i, per tant, tenim uns reptes.

Per tant, aquests reptes els passem a través del concepte de superilles. El concepte de superilles és un concepte que ja fa uns anys que s'ha anat plantejant i el Pla de mobilitat 2013-2018 ja l'incorpora i ara es desenvolupa.

Per tirar endavant aquest projecte plantegem un marc estratègic, uns objectius, unes directrius generals i uns criteris tècnics i una metodologia de treball en què hi ha àmbits territorials d'actuació, agents implicats, nivells de transformació i procés d'implantació. I hi haurà un procés participatiu de superilles, amb un calendari i un pressupost, i una avaluació i millora contínua d'aquests projectes.

Entraré en tres o quatre punts concrets. Una de les imatges clares que ajuda molt en aquest procés és aquest esquema. No sé si el coneixeu, o l'heu vist alguns de vosaltres, 175 cotxes posats sobre la Diagonal, els seus viatgers, si tots anessin en transport públic, i col·loquem dos autobusos, ocuparien aquest espai. Si hi hagués un cert traspàs de gent que va amb cotxe a gent que anés amb transport públic, o amb tramvia o a peu, aquí teniu l'ocupació de l'espai. La primera conclusió que se'n desprèn és que el vehicle privat és el mode de transport menys eficaç en l'ocupació de l'espai. O sigui, només que una petita part de la gent canviï de mode, podem guanyar espai públic. I aquest és el nostre repte. A part del tema central, que és el tema de la contaminació. No sé si ho sabeu, a l'estudi ja s'ha dit i molts de vosaltres ho coneixeu, però cada any moren prematurament 3.500 persones associat explícitament al fet de la contaminació ambiental, que en un 50% està associada al vehicle privat.

En aquest escenari, com que en aquest mandat està previst que en el període final 2018-2019 implantarem la nova xarxa de bus que serà més eficaç, i, per tant, està previst i és probable que hi hagi un transvasament de modes de transport cap a aquest mode, podem guanyar eficiència i eficàcia en l'ocupació de l'espai i, a més a més, en aquest mateix escenari s'ha fet l'aposta per construir 350 quilòmetres de carril bici, i, a més, en aquest escenari es planteja de forma combinada el tramvia, que pot captar 110.000 passatgers nous, amb la proposta que es planteja. És a dir, estem en un entorn en què en aquesta part central de la ciutat podem fàcilment passar de l'escenari dels 175 cotxes a uns escenaris combinats que en qualsevol cas ocuparan menys espai del que ara està ocupant el cotxe. Des d'aquesta perspectiva, a més d'introduir la nova xarxa de bus i a més d'haver introduït el tramvia i els carrils bici, introduïm a més la proposta de les superilles, que en el cas de l'Eixample la concretem amb una proposta d'eixos verds. Aquest és l'esquema que plantejem per anar caminant cap a aquesta millora.

Els reptes de la ciutat compacta: tenim el model Cerdà, que és el nostre referent, i, a partir d'aquí, passem a aquesta figura, que seria la de les superilles, que vindria molt representada per aquesta imatge. Aquesta imatge ens mostra molt bé que hi ha uns carrers de xarxa bàsica, que serien aquests vermells. Aquí tenim el carrer València, el carrer Aragó, i la Gran Via, i després tenim uns carrers entremig, en què s'aposta clarament perquè hi hagi uns eixos verds, que són els eixos verds o cívics, que estaran molt més pacificats, verdificats i amb activitats al carrer. I un carrer de xarxa local, en què es pot combinar una xarxa de bus, un carril bici, de forma organitzada. Per tant, hi ha una jerarquia de tres tipus de carrer. En aquests moments tenim que tots els carrers de l'Eixample sembla que siguin de xarxa bàsica, perquè en aquests moments estem conquerits pel cotxe. Aquest seria l'esquema amb què treballarem.

Per tirar endavant això es parteix del Pla de mobilitat urbana 2013-2018, que és l'esquema de referència. És a dir, partim d'aquest esquema que ja es va aprovar per part de l'Ajuntament en el mandat anterior. En aquest escenari, hem de passar d'un escenari en el qual el cotxe té prioritat, i al vianant i a la bicicleta li fem fer tots els recorreguts, a un escenari en el qual el que va recte, el que té la facilitat és el vianant, la bicicleta i l'autobús, per què? Perquè són modes sostenibles, són modes que ocupen menys espai i que ens permeten guanyar el carrer. En canvi, al cotxe li donem un pas, perquè hi ha la xarxa bàsica que es manté, però és un pas endavant en aquest sentit.

Llavors, en aquest escenari, per omplir de vida els carrers nosaltres el que plantejem... Bé, com a referents tenim el compromís pel canvi climàtic. Aquest és un dels elements que, com he dit abans, amb aquesta correlació entre morts i contaminació atmosfèrica, es posa en evidència. I, per altra banda, la ciutat està treballant el Pla verd i de la biodiversitat de Barcelona 2020, que és el que aposta per cobertes verdes, però també per verdificar els carrers. I és en aquest marc en què entra el Programa de superilles del mandat anterior, 2011-2015, que nosaltres ara relancem amb més força. Recollim aquesta experiència positiva, jo crec que va ser un gran pas que es va fer en el mandat anterior, i ara li donem més força en aquesta línia.

A partir d'aquí, apareixen possibilitats d'ocupar l'espai de forma diferent. Sembla anecdòtic, però amb l'ocupació de Glòries teniu una referència. I també introduir altres modes de transport. Estem parlant d'augmentar i millorar el verd urbà i la biodiversitat. Aquesta seria la referència. Aquí ja teniu una experiència de reflexió, que és el passeig de Sant Joan. Ha sigut una aposta per verdificar el carrer. Per tant, hem anat evolucionant cap aquí, i jo crec que hem d'evolucionar més amb noves formes, però consolidant les bones pràctiques. I, a més, hi ha possibilitats de conquerir el carrer, que sigui un espai gestionat pels mateixos veïns, escoles, i que utilitzem aquest espai per a jocs i per a altres activitats. Quan veiem que amb un petit traspàs modal podem guanyar espai, aquest espai l'hem d'ocupar amb altres activitats.

En aquest escenari, aquí veiem la xarxa ortogonal, la xarxa de carrils bici, que és fonamental. I ens preguntem on s'implantarà, qui acompanyarà el procés, quin caràcter tindran les actuacions i com serà el procés de definir això de les actuacions.

Aquí es parla d'àmbits ja iniciats en el programa 2012-2015. Tenim diverses experiències que es continuen, però la que ens toca en el nostre barri, és sobretot el cas de la trama Cerdà, que comprèn la totalitat de l'Eixample, part de Sant Martí i el barri de Camp d'en Grassot, a Gràcia. Serien els tres àmbits en els quals implementem això. La centralitat i la singularitat fan que sigui impossible la implantació del programa inicial però llavors anem a una posició sobre una visió global de tota la trama. I és en aquest escenari... bé, aquí teniu, perquè ho veieu, el mapa de les diferents superilles, i en el cas de l'Eixample ara us ensenyaré el plànol. Aquí es veu en groc els sectors que s'han considerat en cada districte. I en aquest escenari hi ha els iniciats, els nous, i els que estan situats més en la trama Cerdà.

En aquest escenari, els agents implicats són: veïns i entitats de la ciutat, els districtes, l'Àrea d'Ecologia i experts. Aquests són els elements de referència.

Es parla d'un nivell bàsic. Consolidar un canvi en la funcionalitat, per tant, primer és una mica la reorganització del trànsit, que permet fer aquesta aposta. Després hi ha un plantejament tàctic, que és fer un programa d'accions... és a dir, abans de consolidar una urbanització, podem posar jardineres, podem organitzar l'espai provisionalment, que ens permeti veure quins són els usos que se'n fan a l'hora d'omplir el carrer d'activitat. I, a partir d'aquí, consolidaríem aquesta urbanització més perenne, quant a estructura.

Una vegada establert això, parlarem per tant d'actuacions bàsiques, actuacions tàctiques. Això ho teniu explicat a la mesura i, per tant, ara no hi entraré, però hi faré referència. Per exemple, en aquesta cruïlla, una organització tàctica seria un tipus d'intervenció com aquesta. Amb pocs recursos de seguida veuríem una organització diferent d'aquest espai i això ens permetria veure com la població de proximitat vol apropiarse d'aquest espai, i després ja consolidaríem una intervenció. Aquesta seria una visió més definitiva, més estructurant, del cas del passeig de Sant Joan.

Quant a les fases, hi ha una fase de diagnosi, d'aplicació dels criteris tècnics, una definició del pla d'acció de l'àmbit concret de les superilles, una prioritització de les actuacions proposades al pla d'acció, en la segona fase, una definició de projectes executius de les actuacions del pla d'acció, i pròpiament l'execució. Ja estariem entrant en la segona fase.

Llavors, evidentment, del que partiríem... no m'han donat gaire temps, per tant, vaig a exemples concrets. Per a aquesta fase de diagnosi del pla d'acció hi haurà tallers de diagnosi i tallers de propostes. Nosaltres, en el cas del Districte, proposarem uns tallers de diagnosi que comencem a treballar-hi ara, i farem uns tallers de proposta, que en el cas del carrer Girona, perquè és el cas que a la Dreta de l'Eixample es planteja com una de les demandes recollides sobretot al voltant de l'Associació de Veïns i de diferents entitats que fan aquesta proposta. Farem un taller de propostes, i el que proposem és fer un taller de propostes a partir del setembre com a experiència pilot. I ja pròpiament entrarem en els projectes i execucions.

Aquest seria una mica l'esquema. En cada districte es genera un grup impulsor. Nosaltres articularem un grup impulsor abans del setembre. De fet, el comencem a preparar ara. I aquest grup impulsor el que farà és començar a elaborar un material, que és el que servirà per al procés. Aquest procés parteix d'una presentació del programa de superilles, dels seus criteris, i del marc del procés del pla municipal; una diagnosi participada en cada àmbit d'aquestes superilles, tallers oberts, una proposta per treballar conjuntament, unes sessions de treball sobre la proposta, i una proposta definitiva d'execució i seguiment dels projectes. Aquest seria una mica l'esquema amb què treballarem. Per tant, per a nosaltres serà molt important aquest grup impulsor de tot el districte i, després, aquest grup impulsor es relacionarà amb les comissions de seguiment, que prepararan propostes per plantejar-les en el Consell de Barri. Aquest és l'esquema amb què treballarem.

El calendari i el pressupost. Bàsicament diríem que la primera fase de definició de criteris i disseny de cada àmbit es farà durant el 2016. Pel que fa al procés, ara que arrenquem amb el grup impulsor fins a final d'any, ja hauran quedat bastants clars els criteris. I llavors ja entrarem en la segona fase, i a la Dreta de l'Eixample estem en aquest debat que s'ha de fer en un Consell de Barri sobre el cas del carrer Girona. I entrariem ja en projectes executius a elaborar entre el 2016 i el 2018, i execució d'obres a desenvolupar des del 2017 fins al 2019. Per tant, podríem fer intervencions tàctiques ja des del 2017 i projectes executius que arribessin al 2019. Aquest seria una mica el plantejament.

En aquest esquema, la proposta de referència que vam elaborar a partir del procés de superilles... Em diuen que tinc tres minutets més. Perquè entengueu la proposta d'on venim i on arribem, nosaltres tenim aquest model. Això és el Pla de mobilitat 2013-2018 que, a l'hora d'expressar-ho, aquesta és la grafia, amb blau fosc, dels carrers que en principi serien a pacificar, aquests eixos cívics. Nosaltres el que hem fet, amb aquesta aproximació, és definir aquells que per les condicions de trànsit no afecten qualitativament el funcionament del trànsit, i a partir de l'aportació de la nova xarxa de bus a implementar, i del tramvia, i de la introducció dels carrils bici, comptem que ho podem implantar



sense problema. Això sempre es farà de forma progressiva. Aquest és el plantejament que es fa.

Tot això havia sortit de la reflexió que hi havia hagut en el procés participatiu de l'anterior mandat a la superilla de l'Esquerra de l'Eixample, ens apareix aquesta proposta d'eixos cívics. En el que és l'organització de la xarxa bàsica, veieu que en els altres districtes hi ha molt de groc, una mica de vermell i una mica de blau. El blau és la xarxa bàsica, el vermell la xarxa secundària i el groc els carrers pacificats. En el cas de l'Eixample només hi ha blaus i vermells. Llavors nosaltres el que proposem és que hi hagi grocs, que són aquests eixos a pacificar. Aquesta és la proposta. És l'escala que teniu aquí.

I sobre aquesta base, a més a més, aquesta proposta va molt associada a donar connectivitat al sistema d'escoles del districte.

Amb aquesta proposta, en un primer procés participatiu en què han participat les entitats i associacions de veïns, de qui hem recollit propostes, s'ha anat recollint per propostes per a cada barri. En el cas de l'Esquerra de l'Eixample hem recuperat el procés participatiu que hi va haver en el mandat anterior, que és l'aposta per un tram de Consell de Cent, avinguda Roma, un tram de davant del Clínic, Casanova, un tram de Londres, sempre al voltant d'escoles, que són espais que es guanyen. En el cas d'Enric Granados, al voltant de la creu entre Borrell i Tamarit, i un tram de la ronda de Sant Antoni; a la Dreta de l'Eixample, al voltant de l'eix de Girona; a la zona de Fort Pienc, al voltant de la creu de Sicília amb Ausiàs March i també la carretera de Ribes; i en el que és la zona de Sagrada Família, amb Provença, Cartagena, Marina i Enamorats. Seria una mica l'estructura.

De totes aquestes propostes, s'ha d'anar decantant. Per què? Perquè hi ha uns diners per a cada districte i també hi ha unes prioritats per a cada barri. I és en aquest escenari en què ens movem. Per tant, partint d'això, ara, a través d'aquest procés participatiu, anirem decantant allò que decidim.

### **Sra. Carme Méndez**

Gràcies, Francesc. Obrim un torn de paraules.

### **Sra. Francina Vila**

Bona tarda. Agrair aquesta exposició extensa sobre aquesta futura mesura de govern. Entenc que la tesi d'aquesta mesura es fonamenta en el fet que hi ha uns carrers on ja hi ha molt trànsit de vehicle rodat i que, per tant, són aquests els que seguiran tenint el vehicle rodat, i aquells per on passaven menys vehicles, són els més òptims per a pacificar, que hi hagi més arbres, bicicletes, etcètera. Fins aquí correcte. Ahir, però, en el Consell de Barri de l'Esquerra de l'Eixample sortia el dubte dels carrers d'on ja hi ha un nivell molt alt de trànsit, què passarà? És a dir, entenc que absorbiran el trànsit que expulsen aquests altres carrers pacificats, com el carrer València, o fins i tot el carrer Mallorca,

que tindran molt més trànsit que no pas abans. Per tant, això ho hauran de suportar els veïns i veïnes. Per tant, quines mesures es pensen fer en aquests carrers?

I, després, si ens pot explicar, ja que vostè és expert en la matèria, quina és la correlació de l'efecte... és a dir, entenc que l'objectiu és que hi hagi menys vehicles a la ciutat i, per tant, es prenen aquest seguit de mesures, però no acabo de veure que es prenguin aquestes mesures i que la gent no continuï venint a la nostra ciutat amb cotxe, o que ens seguim movent amb cotxe també a la nostra ciutat. Per tant, fóra bo potser fer també altres mesures perquè, si només fem això, l'únic que fem és traslladar els vehicles d'un carrer a un altre, i els que ja estan molt contaminats, encara en tindran més.

I, finalment, com que ha fet referència a la xarxa ortogonal i a la xarxa d'autobusos, la pregunta és si també pensen posar en marxa la línia D30, que és la línia d'autobusos que havia de completar una part de la xarxa ortogonal i que havia de fer el servei d'autobús per la Diagonal. Gràcies.

### **Sr. Francesc Magrinyà**

Em sembla molt bé la intervenció. Aquí, per l'especificitat de la proposta, evidentment això és un plantejament metropolità, per tant, i perdoneu perquè potser no us he explicat la reflexió metropolitana, el que és clar és que en aquests moments també s'està fent una proposta de millora metropolitana de xarxa de transport en superfície. És a dir, hi ha tota una sèrie d'inversions previstes a escala de l'àrea metropolitana. S'està plantejant que l'àrea metropolitana tingui una oferta en els 36 municipis. També hi ha una sèrie d'inversions previstes amb remodelació de les estacions i crear *park-and-rides*. Aquesta és la idea. Però també, per altra banda, a veure, jo també vull aquí fer una reflexió. És a dir, primera, els cotxes funcionen com els gasos, hi ha una fórmula, per si algú ha estudiat física de segon de batxillerat, que diu que  $P \times V$  és igual a una constant, és a dir, la pressió i el volum és una constant. Si els cotxes els deixes anar, t'ho ocupen tot. Si els cotxes els constrenys una mica més, es constrenyen. A Gràcia vam fer aquesta experiència, hi havia una sèrie de cotxes i després vam veure que no eren tants. Primera conclusió, no traurem tants cotxes, en traurem molt poquets, de cotxes. La foto d'abans ens demostra que el cotxe és el menys eficaç en l'ocupació de l'espai. Ens sembla que la ciutat funciona bàsicament amb el cotxe i només hi ha un 25% de la mobilitat que és amb cotxe.

És veritat que hi ha uns cotxes que vénen de fora, i són uns 350.000. Nosaltres estem parlant d'uns 50.000 que deixarien de venir, no és que deixarien de venir, la gent continuaria venint però vindria amb altres modes. I és aquest repte d'aquests 50.000 el que ens permetria aquesta reordenació. El que ha passat a ciutats com París i Londres i altres ciutats del món és que d'una manera o altra es penalitza el fet que aquests cotxes puguin entrar, i la gent es reorganitza per moure's, evidentment si nosaltres els estem oferint una nova oferta. La xarxa ortogonal permet connectar-te d'un lloc a un altre de forma competitiva quan abans no era possible. Ara vosaltres agafeu un bus per anar

a Horta, i potser si algun de vosaltres hi aneu sovint sabreu quin número és, però ningú sap quina línia d'autobús ha d'agafar per anar a Horta o per anar a qualsevol barri. Aquest és el canvi.

En aquest escenari nosaltres comptabilitzem que al carrer València no hi aniran més cotxes, no n'hi caben més, ja són els que passen ara. Al carrer Aragó hi volem treure un carril. Per què? Perquè volem fer-hi passar l'autobús. A la Meridiana li podem treure dos carrils, en un procés progressiu. El que farem és que a les vies d'entrada a la ciutat hi entrin menys cotxes, perquè com que els hi deixarem menys espais, hi podran entrar menys cotxes. I a partir d'aquí hi ha una reorganització. Això està passant. París és un cas paradigmàtic. Van fer els carrils bus i ara el problema s'està resolent a la zona de la perifèria, i és la dinàmica amb la qual funcionen la majoria de ciutats. Per què? Perquè cada any moren 3.500 persones prematurament. Vostès, per viure a l'Eixample, i sobretot si viuen al carrer Aragó i al carrer València, viuran un any menys de vida. És molt greu, això.

Ara s'estan prenent mesures a escala metropolitana i estem prenent mesures a escala urbana. I és en aquest escenari que ens movem. Des d'aquesta perspectiva, el que és veritat és que haurem de millorar la vegetació del carrer València i d'aquests carrers, perquè són els que capturen la contaminació. Hem de prendre mesures perquè la contaminació que cau de les renovacions de finques no l'aixequi el cotxe. Hi ha una sèrie de mesures que els països nòrdics estan prenent per abaixar aquesta contaminació.

Segona, el que em deia de la D30. En aquests moments, quantes línies d'autobús passen per la Diagonal? Com a mínim sis o set línies. La Diagonal té una capacitat molt més elevada que la que pot suportar una línia d'autobús, perquè en un autobús hi caben 60 persones, en un articulat n'hi caben 120, i en un tramvia n'hi caben 250. Per tant, com que la línia de la Diagonal té una càrrega de moltes línies d'autobús, ara només en passarà una, que és el tramvia. I el tramvia té capacitat, i encara anirà just, però és clar que l'autobús no podria assumir aquesta capacitat que el tramvia pot assumir. Aquesta és la raó per la qual nosaltres defensem fer el tramvia abans que una línia d'autobús, perquè en una línia d'autobús hi caben la meitat de passatgers que al tramvia, i per cada pas de pas semafòric pot passar un tramvia i, en canvi, no hi poden passar dos autobusos. El tema del mode de transport no el defineix una decisió «jo vull fer un tramvia o jo vull ver un autobús», el defineix la capacitat. Quan hi ha un trànsit de fins a 5.000 vehicles sentit/hora cada dia, estem parlant de 2.000 a 5.000, parlem d'un autobús. Quan hi ha un trànsit de 3.000 a 10.000 o 15.000, parlem d'un tramvia. Quan parlem de 10.000 a 40.000 parlem d'un metro. Quan estem entre 20.000 i 70.000 parlem de Rodalies. Cada demanda de trànsit ens diu quin mode és el més adequat. En el nostre cas, és molt més adequat el tramvia que l'autobús, perquè hi passen sis o set línies d'autobús i nosaltres en fem passar una. Simplifiquem la xarxa d'autobusos i això fa que el sistema sigui molt més eficaç. Aquesta és la defensa del cas del tramvia.

**Sra. Carme Méndez**

Sou molts els que heu demanat la paraula. Intentaré seguir un ordre.

*(Parlen amb el micròfon apagat.)*

**Ciudadana**

Volia preguntar dues coses. Una és pel que fa a l'execució de les obres de les superilles. Depenen de la Generalitat? Aquesta és una de les preguntes.

**Sr. Francesc Magrinyà**

El tramvia, sí.

**Ciudadana**

No, per pacificar un carrer, per fer les superilles.

**Sr. Francesc Magrinyà**

No.

**Ciudadana**

Ho fa directament l'Ajuntament. I l'altra pregunta és si han estudiat pagar indemnitzacions a les empreses que no siguin compatibles amb les pacificacions. Gràcies.

**Sr. Francesc Magrinyà**

Contestaré al final.

**Ciudadà**

Primer, una cosa que crec que és important. Heu fet una anàlisi del que significa el transport dins de Barcelona i d'on vénen els cotxes? Crec que seria un element importantíssim per determinar l'èxit de la pacificació. Si no s'ha fet una anàlisi prèvia per fer zones dissuasives perquè no puguin entrar, serà complicat que no hi entrin, perquè entraran d'una manera o altra. Des del punt de vista metropolità, s'hauria de fer la planificació de zones dissuasives perquè puguin entrar.

I un altre punt important, el fet de limitar el trànsit significarà... Jo visc a la Gran Via, i la contaminació tant pel que fa a gasos i a so, perquè és evident que hi ha una contaminació acústica important, és directament proporcional a l'alçada del

pis. És a dir, si veiem la distribució d'aquesta contaminació és així. Què passa després de les últimes modificacions? Que la Gran Via està força més contaminada perquè la reducció del trànsit actual és suficientment important perquè hi hagi un increment de la contaminació, tant acústica com de gasos.

M'ha sorprès una cosa del mapa, que és que la Gran Via no es toca, ni el carrer Sepúlveda. M'agradaria saber quins han sigut els criteris que s'han seguit.

I l'última pregunta. El tema del trànsit a través de la Gran Via, igual que altres vies que són ràpides, no s'ha planificat el tema de les bicicletes, el tema dels vianants i el tema dels cotxes, i evidentment els autobusos. Sembla que hi hagi una disbauxa d'aspectes creatius en aquest sentit.

### **Ciudadà**

Buenas tardes. Yo he oído bien esto de los transportes, y está muy bien que cada vez vayan haciendo más autobuses, carriles bici y sobre todo el metro. Creo que la gente de Barcelona para hacer desplazamientos cortos o con buena combinación de autobuses y metro, lo haremos. Pero creo que el problema viene de la gente que trabaja fuera. La mayoría de gente que entra y sale de la ciudad es gente que viene a trabajar. Creo que por muchos autobuses y muchas líneas que hagan, si los trenes de la Renfe, sobre todo, y de Cercanías, no funcionan bien, sin cortes porque ahora hacen huelga..., la gente no los cogerá. Podrían hacer que mucha gente no viniera en coche, siempre que los trenes funcionen bien. Hay mucha gente que viene en coche porque el transporte les va muy mal. No se resolverá el problema si no ponen buenos autobuses y, sobre todo, las líneas de tren de Cercanías, porque cada dos por tres se estropean. Lo veo por la tele y la gente se queja con toda la razón del mundo. Muchas gracias.

### **Sra. Carmen Larraz**

Em dic Carmen Larraz, sóc de l'associació Dones Mundi i volia comentar el que ha dit aquest senyor. A la Diagonal voleu posar el tramvia, però als altres llocs no passen prou autobusos, has d'esperar un quart d'hora, i s'haurien de posar més autobusos perquè la gent deixi el cotxe.

### **Sr. Jaume Alcántara**

Hola. Hem acabat parlant del tema del tramvia, però és un tema de ciutat, jo pensava que parlariem més de temes de barri, i que parlariem de les superilles. No m'ha quedat clar en quines superilles d'aquest barri es preveu actuar. O fem extensives les superilles de l'Esquerra de l'Eixample a la Dreta? Pel que fa als eixos verds, he entès que de retruc es parla del carrer Girona. Si parlem del carrer Girona, concretem. Entenc que el debat del tramvia és un debat de ciutat i que aquest no és l'àmbit per parlar-ne.

Pel que fa a la contaminació, a part de mesures de mobilitat, s'ha de parlar d'altres coses, de mesures pel que fa als vehicles, del vehicle elèctric, i altres mesures que també serien més importants, a part del tema de la mobilitat, perquè s'ha de mirar des de diversos eixos. Gràcies.

### **Sr. Óscar Zayas**

Bona tarda. Sóc l'Óscar Zayas, conseller del PP.

Consellers, el pensament màgic està molt bé i sé que està molt de moda, però en una mesura d'aquesta transcendència, que no només afecta el districte sinó que afecta tota Barcelona, nosaltres com a partits polítics encara estem demanant i encara no tenim el pla d'impacte del comerç, com impactaria aquesta situació al comerç, i potser la cosa més important, aquests càlculs que has fet, nosaltres no els hem vist. M'has comentat personalment que això funcionarà, que el carrer València no tindrà més cotxes. Per què el carrer València no tindrà més cotxes, o el carrer Mallorca? Inicialment has dit que és un canvi de mode, penso que és molt agosarat dir-ho. Hi ha gent que ve per necessitat, potser perquè els transports de l'àrea metropolitana no funcionen normalment. El que em sorprèn és que es faci aquesta mesura sense tenir aquests números, perquè nosaltres no els tenim, per tant, per mi és pensament màgic mentre no els vegi, o mentre els partits no els tinguem, i després, el tema del tramvia, que depèn de la Generalitat. Per tant, plantejar tot això sobre la base del tramvia, que és un tema que no és pacífic, ni entre els partits polítics, ni entre el barri, ni entre la ciutat, em sembla com a mínim arriscat.

### **Ciudadà**

Bona tarda. Jo visc al carrer Aragó, per desgràcia, i volia comentar una sèrie de temes. En primer lloc, ha comentat que la implantació de la xarxa ortogonal d'autobús disminuirà el trànsit. On jo visc, al carrer Aragó, la xarxa ortogonal ja està implantada, perquè per Gran Via circula l'autobús, circula per València, circula per Mallorca, i el trànsit no ha baixat gens, segueixen passant els mateixos cotxes que passaven fa sis mesos, un any o dos anys, exactament igual, hi ha una estació d'aforament a Bailèn-Aragó i es pot comprovar.

També vull dir una altra cosa, fa anys que sento parlar del *park-and-ride*, a les estacions de Rodalies n'hi ha quatre i estan col·lapsats. Això no és una solució, no s'ha implantat i no hi ha voluntat política d'implantar-ho. Tampoc depèn de l'Ajuntament. Amb la qual cosa, estem fent una mesura que no funcionarà perquè hi ha moltes coses que no depenen de l'Ajuntament.

Diu que no hi pot haver més trànsit al carrer València, potser no perquè està col·lapsat, igual que el carrer Aragó. Sí que hi pot haver més hores en què el carrer València o el carrer Aragó estiguin col·lapsats, això sí que passa. El carrer Aragó no només està col·lapsat de 7 a 9 h del matí, a les 12 h del matí encara està col·lapsat, cada dia.

No he trobat aquest document, perquè l'he buscat, ara el buscaré amb més calma perquè en tinc el nom. He vist les mesures que es prendran per a la gent que viu en aquests eixos viaris, i diuen que es muntarà una xarxa de detecció de soroll. Fantàstic. Ja els dic que s'excedeixen totalment els límits, no cal que muntin la xarxa. Hi haurà ajuts per als aïllaments. Jo no vull aïllaments, jo vull poder obrir la finestra. Amb 140 micrograms per metre cúbic jo no puc obrir la finestra, amb les superilles seguiré tenint els 140 micrograms per metre cúbic. Jo preferiria que fessin el carrer Aragó per a vianants, hi estic totalment d'acord, sóc el primer, però això que han fet a mi no em soluciona res. Ja està.

### **Sr. Francesc Magrinyà**

Intento contestar unes quantes preguntes perquè, si no, al final perdrem una mica el sentit. La primera cosa que vull dir, aquesta mesura no seria possible sense l'aprovació que es va fer en el mandat passat del Pla de mobilitat 2013-2018. Aquest pla està aprovat, i preveia una disminució del vehicle privat d'un 21%, que és el que permet totes les superilles. Nosaltres som menys agosarats. Per tant, si vol la justificació quantitativa dels estudis, la trobarà en el Pla de mobilitat 2013-2018 que es va presentar en el mandat anterior, perquè quedi clar.

Nosaltres som partidaris de fer-ho de forma progressiva, a poc a poc, no volem fer tot el canvi d'avui per demà. Per tant, les especificacions anirien en aquesta línia, a poc a poc. La nostra aposta és començar per aquells llocs que les associacions i els teixits de cada barri han proposat, hem partit d'aquí.

Una vegada plantejat aquest tema, el darrer intervinent té tota la raó, és veritat. El que pot passar és que s'allarguin les hores d'ocupació del carrer València, però no estarà més ocupat que ara. En aquests moments el carrer Aragó està a 140 micrograms per metre cúbic. L'aposta que nosaltres fem davant d'aquesta situació de 3.500 morts cada any és que avui només hi ha espais a menys de 40 al carrer Borrell, aquí tenen la referència, és a dir, a tots els carrers tenim 30 o 40 micrograms a tota la superfície i només els carrers per a vianants o pacificats són els que estan al voltant dels 30 o 40 micrograms per metre cúbic. El que nosaltres plantejem és que com a mínim generem un espai perquè cada tres carrers vostès puguin passejar per uns carrers amb un nivell de contaminació acceptable. Aquesta és l'aposta.

Quant als autobusos, vull aclarir un tema. Ara estem en el pitjor moment de la implantació de la xarxa d'autobusos. Els faig uns grans números, hi ha 1.000 autobusos i unes 104 línies. El que nosaltres proposem és que aquests 1.000 autobusos es reparteixin en 28 línies. Què passa en aquests moments? Hi ha molts autobusos que històricament fan unes voltes, però hem vist que donem la mateixa cobertura amb 30 línies però fent intercanvi. Això què vol dir? I responc a la senyora. Vol dir que tindrem freqüències de quatre, cinc o sis minuts, quan ara són de dotze, i segons com, més. Però ara estem en el pitjor moment, perquè hem eliminat algunes línies però el repte és abaixar les altres línies per donar bona cobertura a les que amb un intercanvi ens permetran anar a tot

arreu. Aquesta és l'aposta de la nova xarxa de bus. És un esquema senzill que, amb un intercanvi, pots anar a qualsevol lloc i de seguida t'ubiques en el mapa de la ciutat, igual que fas amb el metro. Passem d'un espagueti de línies a una xarxa, aquest és el concepte.

Quant al tema de les superilles, hem passat del concepte. En zones com, per exemple, les superilles de les Corts, de Gràcia, de Sant Andreu o de Sants, hi ha una tipologia de teixit molt diferenciat i és més fàcil definir un àmbit. En aquest cas, és a la inversa, fem el negatiu, guanyem el carrer que pacifiquem. Per tant, quan parlem de superilles a l'Eixample parlem d'aquests eixos que pacifiquen. En la mesura s'especifica, perquè es donen les dues modalitats, i a l'Eixample optem per aquesta línia d'establir aquests eixos.

Quant al tema de la Gran Via, que algú ha plantejat abans. Fixeu-vos en una cosa, hi va haver un canvi important. Ara a la Gran Via hi ha dos carrils bus en el tram entre plaça d'Espanya i Universitat. El repte per a aquesta ciutat és que a la Meridiana hi hagi dos carrils bus en un sentit, dos carrils bus en l'altre, que incrementem l'oferta de la Diagonal i a la Gran Via s'estengui cap a les dues bandes. Així oferirem els interurbans amb bona capacitat i constrenyerem el cotxe. El cotxe és com els gasos. No és com ho ha presentat el senyor, en termes de dissuasió, la dissuasió finalment és l'espai que deixes al cotxe per al flux. Si al final el nombre de carrils que té la ciutat multiplicat pels quilòmetres és menys, hi caben menys cotxes. No hem de fer cap dissuasió, la dissuasió és l'espai que has deixat al cotxe, i el que estem fent és reduir-ho una mica i progressivament.

Ja s'estan donant fenòmens de *park-and-ride* informals. Hi ha molta gent que aparca a prop de les línies 9 i 10, a Santa Coloma o a Badalona, i després ve amb metro. Hi ha molta gent que ara aparca a la zona de la Zona Franca, de la línia 9, i després entra a la ciutat. S'estan donant aquests fenòmens informals del *park-and-ride*, d'aparcar i pujar a la línia de transport, i nosaltres ho estem promocionant des de l'Àrea Metropolitana. És una aposta clara i de llarg recorregut.

Quant al tema de la indemnització, no hem d'indemnitzar ningú mentre assegurem la seva accessibilitat. Aquí ningú ha donat cap regla de joc i no hi ha cap regla de joc escrita en aquest sentit. Nosaltres no hem tallat cap accessibilitat a cap activitat econòmica de la ciutat. I a més, no hem fet cap canvi de planejament. Per tant, no hi ha cap indemnització.

Sí que estem totalment d'acord que, a més, la solució en el cas dels espais de contaminació és l'aposta pels vehicles elèctrics, la substitució dels vehicles per vehicles elèctrics. I aquí sí que hem de fer una aposta, i en aquest sentit l'àrea metropolitana de Barcelona és bastant referent, que s'ha de reforçar. Aquesta política ja va començar en el mandat anterior 2012-2015 a l'àrea metropolitana, nosaltres ho reforçarem, hi ha una proposta d'electrolineres, s'ha de fer que el taxi sigui rendible perquè s'ha de poder carregar en un dia, ara ja hi ha ofertes de vehicles que fan 300 quilòmetres, i hem d'incrementar els punts de recàrrega ràpida. Per tant, hi haurà un increment important de vehicles elèctrics, i nosaltres començarem a fer polítiques en aquest sentit, sobretot



associades a la contaminació, perquè és el punt clau. Però Aragó no baixarà dels 140, ni pujarà, està en aquest límit, és aquest, el tema. Nosaltres estem intentant donar una resposta mínima per començar a conquerir uns espais on estiguem a 30 i 40 micrograms per metre cúbic, perquè ara estem a 140 i a 80 en gairebé tots els carrers de l'Eixample. El problema que tenim és que aquest problema el tenim concentrat al nostre districte. Com que el nostre districte té molts carrers de dos, tres o quatre carrils és el lloc on hi ha més contaminació de la ciutat. Hi ha la Ronda del Mig, les Rondes, però el lloc de més concentració i contaminació és l'Eixample, per això hem començat a donar un intent de resposta en aquest sentit, perquè el cotxe ens està matant.

### **Sra. Carme Méndez**

Queden paraules?

### **Ciutadana**

Queden tres paraules.

### **Sra. Carme Méndez**

Tanquem amb aquestes tres paraules i passarem al punt de precís i preguntes.

### **Sr. Josep Soldevila**

Pep Soldevila, conseller de CiU. En primer lloc, felicitar-vos per l'exposició, molt didàctica. No repetiré algunes coses que ja s'han dit. Preguntes, pel que fa a aquest plantejament, a quants anys vista? A una legislatura? A dues? El tema de la xarxa de bus es va plantejar com un... i vostès tenen el compromís de mantenir-ho en dues legislatures.

Per altra banda, la part teòrica, la part sobre el paper del plantejament de les superilles està molt bé, però ahir ens vam trobar una notícia a *La Vanguardia* que deia que la fantàstica superilla s'implantarà a l'Esquerra de l'Eixample, i ara quan venim aquí, a l'àmbit de la Dreta de l'Eixample, se'ns diu que només serà en un carrer, que és el carrer Girona, quan ahir sortia publicat que en el cas de l'Esquerra de l'Eixample es farà al carrer Casanovas, al carrer Rocafort, al carrer Consell de Cent. Si això ho unim al que ha dit del tema de la contaminació, estan creant ciutadans de primera i ciutadans de segona, al districte de l'Eixample. Estan penalitzant en particular el barri de la Dreta de l'Eixample que suporti carrers amb molta més contaminació.

Jo demanaria que no fossin tan tremendistes, ni que llancem tantes campanes a l'aire amb el fet que el tramvia ho solucionarà tot, perquè el trànsit privat que tregui el tramvia de la Diagonal, que l'obligui a circular per la trama de l'Eixample, provocarà com ha dit el veí més hores de congestió, i quan hi ha

més congestió, les emissions són més fortes. Per tant, en aquest sentit, agreugem el fet de crear ciutadans de primera i ciutadans de segona. No és una qüestió de passejar, és una qüestió de viure en un carrer que tingui un alt trànsit o en un carrer que estigui pacificat.

### **Sra. Aurora Moreno**

Hola, bona tarda.

Sóc l'Aurora Moreno, de l'Associació de Veïns i Veïnes de la Dreta de l'Eixample. Et donaré un respir, Magrinyà, perquè no faré una pregunta sinó que, com que sabem que aquest és un tema importantíssim per al barri, tota la nova planificació que s'està fent, volem dir que nosaltres hem convocat un debat el proper dia 14 a la Casa Elizalde, en el qual l'artista convidat també és el Francesc Magrinyà, i tindrem més temps per parlar-ne. Ja prevèiem que avui tindriem un temps més acotat, però esteu tots convidats a aquest debat, estan convidades totes les entitats de la Dreta de l'Eixample, i potser tindrem més estudiat el document que ens han lliurat i més preguntes preparades.

### **Sra. Carme Méndez**

Última pregunta.

### **Sr. Lluís Castanyeda**

Hola. Lluís Castanyeda, de l'Associació de Veïns i Amics del Passeig de Sant Joan.

Una pregunta que es podria fer en el procés participatiu, però com saps, les entitats no podem arribar a tot arreu, potser quan s'enceti el procés participatiu hi podrem ser o no. En tot cas, com que estem parlant de les superilles, volem fer una pregunta molt breu. La part de dalt del passeig de Sant Joan, que m'afecta més, de Mallorca fins a Travessera, que afecta el barri de l'Eixample en tres pastilles, fins al carrer Còrsega, queda com a eix bàsic. Hi haurà cotxes, hi haurà autobusos, etcètera, però permet una petita pacificació? El que hem demanat l'associació de veïns al PAD, que no sé si ha quedat recollit —suposo que al de Gràcia sí, perquè vam entrar per Gràcia més propostes—, és que ara té un carril de bus o de cotxes aparcats més dos carrils de trànsit, i vam demanar suprimir un carril físicament i que quedés només un carril bus i un carril de trànsit, perquè els carrils de bicicletes ja estan en la part central. Tot i que el passeig de Sant Joan està definit com a xarxa bàsica, permet aquesta petita pacificació.

### **Sr. Francesc Magrinyà**

M'alegra que un company de professió em faci aquesta pregunta.

Quan fem això de primera i segona categoria, aquest debat ja es va fer a Gràcia, és exactament el mateix debat, torna a sortir, per tant, ja tenim l'experiència. Vam fer els carrers de Gràcia per a vianants i va sortir aquest debat, que hi ha carrers de primera i de segona. Què va passar en aquella experiència? Una vegada vam veure tots el guany que s'havia generat, vam veure que el guany global de tot el procés era tan gran que aquesta discussió —que és veritat, sí que hi ha uns carrers teòricament de primera i de segona— quedava en un segon terme. Aquest és el plantejament en el que estem. Aquí hi ha un guany gran per la quantitat d'espai que podem guanyar. Mireu l'ocupació de la Festa Major del barri, el guany que seria tenir sempre aquest carrer organitzat d'una altra manera sense cotxes. És un guany en qualitat de vida. Per tant, la quantitat de carrers que es guanyen és tan potent, és tan potent la força, que d'alguna manera aquest tema, que és veritat, queda en un segon terme. Aquesta és la qüestió.

Quant a terminis i plantejament. Suposo que el company està més ben informat i més ben relacionat que jo amb *La Vanguardia*, perquè de fet el ponent principal d'aquest article era del PP, però l'únic que van fer va ser agafar les línies grogues i vermelles i ho van pintar d'un sol color. En aquests moments, el gran avantatge és que sabem on volem anar, perquè ja tenim clar aquells carrers que raonablement... perquè ho hem treballat amb els serveis de Casa Gran, amb Circulació, hem validat la proposta, s'han fet simulacions i, sobre la base de l'estudi del mobilitat del mandat passat, ja està consolidada aquesta proposta. El que hem fet és decidir en aquest període... jo avui no m'atreveixo a implantar el model del 2018, però sí que ens marca cap a on podem anar. I nosaltres el que hem fet és començar a arrencar aquest camí, i hem definit un de cada tres, i quins són els que raonablement en els propers deu o quinze anys es poden aconseguir. M'imagino, algun dia, tot el carrer Consell de Cent o tot el carrer Mallorca pacificats, ho poden ser, però és un tema progressiu. Ho farem en la mesura que sigui raonable, no ens tirem a una piscina buida. Nosaltres començarem per un tram i per un altre tram i llavors aquest tremendisme no apareix.

Sí que tenim possibilitat que un percentatge molt elevat de totes aquestes propostes... nosaltres podríem fer un canvi de circulacions l'any que ve o d'aquí uns mesos, el podem fer ja, això es pot fer demà mateix —evidentment tindria un cost de senyals de circulació—, però nosaltres preferim anar a poc a poc, no volem crear un col·lapse, volem que sigui una cosa progressiva, que el sistema es vagi readaptant i vagi avançant, i que a mesura que els guanys siguin evidents, es posi en evidència que val la pena continuar en aquest sentit. Aquesta és l'aposta que fem. Hem començat amb un procés participatiu als barris per decidir els carrers que la gent vol pacificar, i una vegada decidit això, emmarcar-los en un sistema general i sobre aquesta base començar a caminar, que és el que estem fent.

Demà mateix podem pacificar el carrer Consell de Cent fins a Urgell, i podem pacificar el carrer Girona. Ja els dic que poden estar ben tranquils que el carrer Aragó ni se n'assabentaria. Això és el que estem fent. Nosaltres el que farem és un tram del carrer Consell de Cent, el carrer Girona, i la ciutat no se

n'assabentarà, potser alguna gent. Però el guany serà tan gran que aquest és el plantejament. Sempre que es fa qualsevol intervenció hi ha algú perjudicat, però el bé comú es millora.

*(Parla algú amb el micròfon apagat.)*

Contesto l'última pregunta. Jo crec que estariem en aquesta línia que això que vostès plantegen és força raonable. S'han de fer simulacions de trànsit per veure què es produeix i què no. Crec que la proposta que vostès van fer pot ser perfectament factible, però cal acabar-la de confirmar. Jo pateixo més pel tema de les places d'aparcament, però s'han d'anar avaluant els guanys amb la pacificació. Crec que és perfectament raonable, però cal estudiar-ho bé. Jo no he estudiat aquest cas en el districte de Gràcia, però és possible.

### **Sra. Carme Méndez**

Gràcies. Entrem, si els sembla, al punt de precís i preguntes. Si algú vol intervenir, que aixequi la mà.

### **Ciudadà**

Jo només volia comentar que el passeig de Sant Joan ha quedat perfecte, ha quedat molt bé. L'únic que jo no trobo gaire bé són els parcs que han fet, que estan davant els col·legis dels Maristes i del Sagrat Cor, a plaça Tetuan. Crec que els han fet molt petits, perquè avui en dia hi ha molts nens petits. Ja sé que és fins a cinc anys, però el podrien haver fet força més gran, perquè hi ha lloc. Pel que fa a la resta, està tot molt bé.

### **Sr. Josep Maria Gilabert**

Bona tarda. Josep Maria Gilabert, veí. Jo més que una pregunta faré un comentari. Em sembla molt bé que es parli d'eixos pacificats, però crec que també és important que la resta de carrers es dignifiquin una mica. Crec que és molt important que es reguli adequadament el tema de les terrasses i altres espais. Abans s'ha citat, i és cert, que pràcticament en tot el districte de l'Eixample no hi ha bancs perquè la gent gran pugui seure i descansar, per gent que es troba malament, ni bancs individuals ni allargats. També hi ha una ocupació molt exagerada de terrasses, que també és important. I en tercer lloc, al carrer Aragó o a altres carrers es poden posar jardineres, es poden fer eixos de xarxa bàsica però a la resta de carrers també es poden fer petites intervencions que dignifiquin i que facin que siguin més habitables. També crec que s'ha de regular el tema de les motos, perquè ocupen molt d'espai i no permeten posar cap banc perquè la gent pugui seure, no permeten posar jardineres.

Demana que també es tingués en compte que els carrers sense pacificar també es poden humanitzar. Gràcies.

**Sr. Francesc Magrinyà**

Si hi hagués propostes concretes i justificades d'algun grup de veïns demanant alguns bancs, crec que és un tema que podem començar a encarar. Treballaríem en aquesta línia.

**Sr. Lluís Castanyer**

Lluís Castanyer, una altra vegada, de l'Associació de Veïns i Amics del passeig de Sant Joan. Al passeig de Sant Joan de dalt, el que va de Mallorca a Travessera, tenim la capa de rodament del passeig central molt malmesa, hi ha uns forats enormes, i he vist gent que queia. L'últim any de mandat de CiU ens van assegurar que es faria una intervenció amb pedaços, no de refer-ho tot nou, però va acabar el mandat, va arribar un nou Govern, ho vam dir directament a les trobades amb el conseller tècnic, tant de Gràcia com de l'Eixample, als consellers de barri, al Consell de Barri del Camp d'en Grassot se'ns va assegurar que hi estaven al damunt però que hi havia un problema de coordinació entre els dos districtes, perquè afecta des de Travessera fins a Mallorca. En quin punt estem? Perquè Déu n'hi do que la gent vagi caient caminant...

**Sr. Francesc Magrinyà**

En qualsevol cas, el passeig de Sant Joan pertany a Casa Gran, no és un tema de coordinació de districtes, això que quedi clar.

**Sr. Màxim López**

El conseller es refereix com a xarxa viària. El manteniment correspon als districtes.

**Sr. Francesc Magrinyà**

Prenem nota del que diu i ens posarem en contacte amb el Pere.

**Sr. Lluís Castanyeda**

Us passarem les factures de l'hospital.

**Sr. Francesc Magrinyà**

D'acord.

### **Sr. Màxim López**

Ja ens les passen.

### **Sr. Arnau**

Hola, em dic Arnau i sóc veí de l'Eixample. És la primera vegada que vinc aquí.

Ara que s'ha parlat del passeig de Sant Joan, m'agradaria fer un comentari. A mi també m'agrada molt com ha quedat, però volia fer un comentari pel que fa als bancs. La meva àvia és una persona gran i li agrada molt passejar per allà i asseure's als bancs. Però s'ha trobat amb una cosa, ella és una persona baixeta i, com que el banc és molt alt, li costa molt aixecar-se. No només li ha passat a ella sinó també a la meva germana. Crec que és un tema que s'hauria de tenir més en compte perquè en especial a la gent gran li pot costar aixecar-se. Sabeu a quins bancs em refereixo, als nous que s'han fet, que estan molt bé, però quan t'hi asseus quedes com així, i a la gent que és baixeta li costa aixecar-se.

### **Ciudadà**

Hola, bona tarda. Un parell de coses. En primer lloc, felicitar-vos perquè hi ha unes floristeries prop de la seu del Districte que fins fa poc temps feien una ocupació totalment abusiva de l'espai públic, i ara sembla que el tema està més controlat. Però no abaixeu la guàrdia perquè quan et despistes allò és com un gas, que deia el Sr. Francesc Magrinyà, ho ocupen tot.

### **Sr. Francesc Magrinyà**

Perdoneu, però jo me n'he d'anar perquè tinc un compromís.

### **Ciudadà**

En l'últim mandat socialista passaven un fullet dels equipaments que teníem al districte de l'Eixample, i curiosament en l'apartat d'equipaments esportius constava una taula de ping-pong al passeig de Sant Joan com a únic equipament esportiu. Jo volia preguntar si, després dels anys, hi ha més equipaments esportius al barri o seguim comptant només amb la taula de ping-pong del passeig de Sant Joan?

### **Sra. Carme Méndez**

Abans hem comentat, quan hem parlat de les propostes i accions, que el barri de la Dreta té molt pocs equipaments i no hi ha cap poliesportiu municipal. També hem comentat el treball que s'ha de fer per fer aquest pla d'equipaments entre la Comissió de Seguiment, l'Associació de Veïns, l'Associació del Passeig de Sant Joan i totes les entitats per veure quines són aquestes necessitats. M'alegro molt que ho proposi, perquè totes les entitats que estan aquí, els membres del Consell de Barri i de la Comissió de Seguiment prenem nota que és d'interès per a la gent del barri tenir un poliesportiu municipal.

## **Xavier Llobet**

Ara voldria parlar jo. Sóc en Xavi Llobet, sóc vicepresident del Consell de Barri, i sóc el president de CorEixample.

En repetides vegades heu parlat del fum, dels cotxes, de pacificar, etcètera, i hi ha una cosa que és molt important, que és l'enllumenat. En el nostre barri, com heu comentat, a la nostra piràmide d'edat hi ha molta gent gran. S'han de rehabilitar les cases i s'han de fer moltes coses, correcte. Sempre que hi ha una rehabilitació, les voreres es fan malbé perquè s'hi posen materials i altres coses. La gent gran necessita dues coses: tenir un terra unificat, i la segona, si vosaltres us bellugueu pel districte, un dels problemes que hi ha és l'enllumenat. La gent gran té una capacitat visual més reduïda, perquè tenen cataractes o algun problema visual, i l'enllumenat és insuficient. Tenim dos carrers modèlics, que són Consell de Cent i Girona, però és clar el districte té altres carrers. Les persones necessitem veure-hi per caminar, i que el terra estigui bé. Si el terra està malament i no hi veuen, aquestes persones cauen.

Una altra cosa són els separadors del carril bici, que serveixen molt per a les bicicletes, però a la gent gran què li passa quan surt d'un taxi? No els veu, ensopega i cau. I també els passa a l'entrada del metro, quan la gent surt del metro a vegades no va a buscar el pas de vianants sinó que fa la diagonal, per tant, en algunes zones s'haurien de deshabilitar algunes gomes del carril bici perquè la gent fa aquest camí, que és el camí natural. Això s'ha pensat? Hem de pensar que cada persona que cau és una persona que es fa mal. Quan cau una persona gran, no és el mateix que quan ho fa un xicot jove, li costarà més recuperar-se, i potser no es recuperarà del tot. Hem de pensar una mica en ells, i a més tenint compte que la piràmide de creixement del districte és un bolet, hi ha molta gent gran i poca gent jove. Això és important, com ho és l'enllumenat i les gomes del carril bici.

I una altra cosa, els bancs. Jo des que sóc a CorEixample i faig coses amb l'Ajuntament sempre he demanat bancs. La senyora té tota la raó del món, s'estan posant les parades d'autobús, les cafeteries. Però hi ha una altra cosa, a vegades es posen bancs però qui els ocupa? Els joves. Ens trobem que segons quin tipus de bancs s'haurien de fer per a ells, tenint en compte la piràmide de població que tenim. Hem de pensar una mica en la gent gran, i en la gent jove perquè vingui.

### **Sra. Carme Méndez**

Hi ha més preguntes?

### **Sr. Joan Morei**

Em dic Joan Morei, és la primera vegada que vinc i només volia fer un comentari. Al carrer Aragó, entre Bailèn i passeig de Sant Joan, cantó mar, hi ha una concentració de motos aparcades increïble, es menja mitja vorera. Ho poso de manifest per saber si això és correcte o no.

I a la cruïlla d'Aragó amb passeig de Sant Joan hi ha una línia de contenidors, hi ha cinc contenidors, i al davant hi aparquen les motos, i fan que la gent de més edat no hi tingui accés. Gràcies.

### **Sr. Jaume Alcántara**

Només una proposta. Jo inclouria al PAD la proposta de l'enllumenat que ara s'ha posat sobre la taula. Entenc que s'hauria d'incloure al PAD el tema de l'enllumenat.

### **Sra. Soledad Paredes**

Hola, em dic Soledad Paredes. Joestic als Maristes, a Roger de Flor amb Diagonal. Allà es pensa fer alguna cosa per solucionar el neguit de la gent del dia a dia? Hi passa una quantitat increïble de cotxes, una passada, suposo que el soroll està fora de la normativa, suposo que la contaminació està fora de la normativa, i mai no es fa res.

En aquella part fa anys que no es fa res, ni l'altre Govern, ni aquest, sempre estem en una part en què mai es fa res, i això és una miqueta preocupant, perquè estem una mica cansats. Fa 40 anys que hi sóc i he vist l'evolució, i cada vegada és pitjor, i cada vegada hi ha més gent. Hi ha la mateixa quantitat de gent que cuida el carrer, i per allà passen milers de persones que fa un, dos o tres anys no hi passaven. No estem actualitzant ni optimitzant els recursos de l'Ajuntament en aquesta part.

A mi m'agrada molt que es facin coses noves, però les que estan fetes també s'han de mantenir. Perquè nosaltres estem pagant uns impostos, t'agradi o no. La gent que és en un altre barri no pateix el tema del turisme, que em sembla molt correcte que visquem d'això, però s'hauria de fer alguna cosa.

### **Sra. Carme Méndez**

Perdó, però potser no l'he entès. El problema és de vehicles?



**Sra. Soledad Paredes**

El problema és de tot, de vehicles, de contaminació i de quantitat de gent. Jo quan surto de casa gairebé no tinc vorera. Al costat hi ha cotxes que entren i surten contínuament en un túnel de rentat, passen els nois dels Maristes. Hi ha una acumulació que qualsevol dia passarà alguna cosa.

**Sr. Xavier Llobet**

Delimita quina zona és exactament.

**Sra. Soledad Paredes**

Els Maristes.

**Ciudadà**

Però és que és clar, l'illa dóna a Aragó.

**Sra. Soledad Paredes**

No, la part de mar és la que està més plena. València, Roger de Flor i Diagonal.

**Ciudadà**

La part on està la parròquia.

**Sra. Soledad Paredes**

No, el col·legi.

**Sra. Carme Méndez**

És en la confluència entre València i Diagonal.

**Sra. Soledad Paredes**

I cada vegada va a més. Parlen del tramvia, però ens morirem i encara estarem amb els autobusos. Les solucions han de ser ràpides, perquè una solució d'aquí a 20 anys per mi no és una solució.

**Sra. Carme Méndez**

En prenem nota.

**Sr. Xavier Llobet**

El tramvia havia passat pel carrer Roger de Flor. Antigament havia sigut així, perquè jo havia estudiat als Maristes i l'havia agafat, per anar a Horta.

**Sra. Carme Méndez**

De totes maneres, en la intervenció anterior s'ha explicat quins són els motius de la situació a la qual hem arribat, la quantitat de cotxes i la contaminació que tenim a l'Eixample, i per què estem proposant una primera acció, que és la pacificació del carrer Girona. És evident que el carrer València té un trànsit increïble, com la Diagonal. Abans hem explicat que quant a la quantitat de cotxes, amb el foment del transport públic que es vol fer, amb la trama ortogonal i amb la implantació del tramvia, s'intentarà que hi hagi una reducció dels vehicles, perquè això es minimitzi una mica a tot l'entorn. Nosaltres en prenem nota. Si vol que li donem resposta, pot deixar el correu.

**Sr. Sergi López-Grado**

Hola. Quan es va parlar del tramvia per la Diagonal es va dir que potser tindria una parada a prop de la parada de Verdaguer de la línia 5. Jo he vist, per altres motius, un projecte d'ascensor a la parada de Verdaguer de la línia 5, un projecte de la Generalitat, potser té set, vuit o deu anys. Es pot reprendre aquest projecte? És molt necessari, perquè aquesta estació no està adaptada, i si el tramvia passa per allà i hi coincideix la parada, potser seria un motiu per reactivar i pressionar la Generalitat, perquè era un projecte de la Generalitat.

**Sra. Carme Méndez**

En prenem nota. De totes maneres, no sé si encara està planificada l'estació del tramvia. Pel que fa als ascensors que col·loca la Generalitat, si això està planificat, tindrà un calendari i es pot preguntar.

**Sr. Màxim López**

De projectes sobre millores d'accessibilitat al metro identificant punts, projectes bàsics, n'hi ha força. Segurament hi ha una idea de com millorar l'accessibilitat de cada parada, però hi ha una prioritització d'accessos. Per exemple, Universitat seria un altre punt que s'hauria de millorar de manera important, i en aquest Consell ha sortit en repetides vegades. Aquesta política la porta la Generalitat, a través GISA i Política Territorial, en aquest moment concentra els treballs en la millora de l'accessibilitat al nucli de passeig de Gràcia i Provença, que és on ara està treballant. Pel que fa a la resta d'actuacions, que jo sàpiga, encara no tenen calendari. La idea que es podria millorar, sí, però no té dotació pressupostària, per tant, no hi ha calendari.

Si voleu us comento algunes coses més. El tema de la il·luminació, com deia el vicepresident i altres persones, és un element essencial. En el mandat anterior es va definir una millora del Pla d'il·luminació com un element bàsic de treball. El Pla d'il·luminació combina dues coses, la millora de la percepció d'il·luminació, perquè a vegades no és tant la llum que fa sinó la percepció que tens de la llum que es posa, amb la renovació de la xarxa d'enllumenat. Tècnicament és una cosa que no veiem, però es fan mesures de seguretat, sistemes de control de l'enllumenat, i els cablejats. S'aixequen moltes rases al carrer per moltes coses, però intentem no aixecar-ne més de les necessàries, i el que es fa és combinar la millora del carrer, amb el panot, amb la rasa per a l'enllumenat. Ara mateix, en aquest moment, s'està començant l'execució de cinc trams al districte de l'Eixample per valor de 2 milions d'euros. No són molts trams però ho poso en l'ordre de magnitud de l'import que significa, 2 milions d'euros. A Gran Via, Diputació, carrer València, entorns de Sagrada Família, s'estan fent actuacions concretes. Per tant, és un pla que és constant. Penseu que tenim 8.000 fanals a l'Eixample, i la renovació de 8.000 fanals té el seu ritme, però és una política constant que ja s'havia desenvolupat anteriorment i que ara també s'està valorant. Per això, d'aquí a l'acabament de l'estiu, es farà aquesta inversió en l'enllumenat, i no s'aturarà aquí perquè continuarem renovant aquest tema.

Pel que fa al tema dels bancs que comentàveu. Cert, costa trobar el banc que busques en el teu camí, sobretot per a les persones grans. Però us donaré una informació, aquesta anàlisi la vam fer. Hem comptat els bancs que tenim a l'Eixample, i els vam comptar per crear un criteri, que segurament és millorable. En aquest moment ja hem mapificat tots els bancs de l'Eixample i qualsevol persona pot trobar un banc a 200 metres, combinant els llocs on col·loquem els bancs, que són els grans eixos, en aquest cas passeig de Sant Joan, passeig de Gràcia, rambla de Catalunya, més que les transversals, els interiors d'illa i bancs que a vegades es col·loquen als frontals d'equipaments, escoles, centres de culte, mercats. La problemàtica dels bancs és la combinació entre donar servei a aquesta necessitat i, a la vegada, no produir un problema de convivència a la nit per l'ocupació d'aquests entorns en una zona d'oci nocturn molt concreta. Que és millorable i en comptes de cada 200 metres en podem tenir cada 100 metres? Sí, però s'ha analitzat d'aquesta manera, i estan posats i no tenim cap ombra fosca on no hi hagi un banc a 200 metres l'un de l'altre, però s'ha de trobar el camí, i segurament t'has de desviar a l'interior d'illa perquè no es troba just en el carrer on ets. Millorable? Sí. Com deia el conseller, qualsevol proposta en aquest sentit intentarem encaixar-la. Ens

passa molt, posem bancs i algú ens demana que els traguem, perquè té un problema concret a la seva finca, algú a la nit s'hi posa i no respecta el descans.

I el tema de les motos i la normativa d'aparcament. La normativa és clara, en una vorera de menys de tres metres no pot aparcar la moto en vorera, entre tres i cinc metres ha d'aparcar en semibateria, i a partir de cinc metres, com la Diagonal, pot aparcar en bateria. Ara s'ha parlat de l'evolució dels models i cap on anem, però penseu que la moto va ser un dels primers passos per evitar la congestió. Per sort, a la ciutat de Barcelona fa un clima que fomenta l'ús de la moto, la gent cada vegada agafa més la moto, molta gent va amb moto, i això vol dir que hi ha menys cotxes, segurament no menys contaminació, però sí menys cotxes i menys ocupació. Per tant, s'ha respectat i s'ha fet la possibilitat que aparquin en vorera. Quan hi ha el foment del vianant i de l'ús de la bicicleta, aquesta reducció de la moto ha de ser plausible i en totes les reformes que fem en carrer i en pintura habilitem, segurament en detriment de l'aparcament de cotxe, més aparcament de moto en calçada, cada vegada més. I on hi ha aparcament en calçada, no pots aparcar a la vorera. Això és complicat perquè pot ser que un motorista arribi i no hi hagi cap lloc lliure, llavors aparca a la vorera. I això és multa. Per tant, és una evolució i continuarem evolucionant en aquest sentit i a veure si també es redueix la moto, i així la pressió de la moto en vorera serà menys elevada.

Pel que fa al tema del carrer València, intentem fer manteniment però la problemàtica que té és que la curvatura del carrer València, pel desguàs de calçada, és important. Per tant, hi ha reformes que són més senzilles, aquesta reforma del carrer vol dir excavar i tornar a fer el que diem la caixa, que és aquesta curvatura que té el carrer, de nou totalment. Per tant, és una inversió molt costosa per a l'ampliació de la vorera. És un tema de prioritització.

*(Parla algú amb el micròfon apagat.)*

El passeig de Sant Joan feia vint-i-cinc anys que ningú el tocava, i es va acordar amb els veïns, es va incorporar al PAD i es va fer. La proposta de València fa temps que surt, però no s'acaba de prioritzar. Nosaltres ho tenim previst, ho hem analitzat, però quan es posen costos i beneficis, és veritat que aquest tram queda aparcat. Segurament, amb l'evolució dels eixos verds es podran fomentar algunes actuacions en aquest sentit, però és una actuació bastant complicada.

No sé si m'he deixat alguna pregunta específica.

*(Parla algú amb el micròfon apagat.)*

Aparcar davant del contenidor no es pot fer. Si en la constant activitat que té la Guàrdia Urbana en aquell moment passa per allà i veu una moto aparcada davant del contenidor, la multa. Jo sóc motorista i intento no deixar la moto davant un contenidor perquè sé que et multaran, en algun moment, el que passa és que no és sempre.

*(Parla algú amb el micròfon apagat.)*

És lògic, tu poses la moto i resulta que no deixes accedir al contenidor. És claríssim. És el mateix que deixar un metre i mig al costat del passos de vianants, les motos no haurien d'aparcar-hi. És una acció incívica i sancionable, i si es detecta, la sancionem. Però és veritat que quan anem pel carrer trobem que uns quants incívics han deixat la moto on els hi ha anat bé.

### **Sr. Xavier Llobet**

Només voldria preguntar pel tema del *park-and-ride*, que és el pàrquing i després tren, si teniu previst fer-ne algun i quan el penseu fer, perquè molta gent que ve en cotxe ve a treballar, tenint en compte que Barcelona és una ciutat on la gent ve a treballar, penso que seria una bona opció. La meva germana, que viu a Collbató, va a Castellbisbal i va amb tren. És una bona opció, perquè si no ets un ciutadà de Barcelona, aparcar al carrer és caríssim i el cost d'arribar en cotxe a la ciutat és molt elevat.

### **Sr. Màxim López**

El conseller Magrinyà ho ha explicat una mica. És una actuació que s'emmarca en l'àrea metropolitana. A l'entorn de la ciutat de Barcelona gairebé no hi ha espai físic per fer aparcaments extensos, perquè no són aparcaments petits, són aparcaments extensos, dissuasius, en l'àmbit metropolità. També ha explicat que dins el pla de millores en l'àmbit de la mobilitat i canvis de modes a l'àrea metropolitana s'estan estudiant algunes d'aquestes actuacions de *park-and-ride*.

*(Parla algú amb el micròfon apagat.)*

Les coses sempre poden ser, però quan excaves, costa més diners. Tu has de combinar un aparcament a les rodalies, però que la gent hi porti el cotxe perquè no és car. Normalment, per fomentar-ho, es fa una tarifa bastant reduïda per deixar el cotxe. Si hi incorpores un procés d'excavació, l'aparcament serà molt més car, i s'hauran de treure recursos d'altres actuacions. S'estan buscant zones que no tinguin una pressió de desenvolupament important. Pensem que la necessitat d'habitatges, la necessitat de parcs, la necessitat d'equipaments es posa per davant de la necessitat d'aparcament. Però s'estan trobant alguns d'aquests elements que combinen nuclis d'intercanviadors de mode de transport i aparcaments, a la vegada que sistemes de compartir el vehicle, o sigui, combinar el *park-and-ride* amb un vehicle compartit, i estem esperant que l'Àrea Metropolitana ens faci arribar aquestes propostes per saber on es podrien localitzar aparcaments per a cotxes. I hi ha una altra problemàtica a la ciutat que tots coneixeu, que són els autocars de turistes. Per què han de circular per la ciutat quan hi ha un transport públic? Així no tindríem tants autocars als entorns de la Sagrada Família, del passeig de Gràcia, etcètera, amb aquesta pressió no només de circular sinó també d'aparcar quan es fa la visita. També aparcaments dissuasius d'autocars a les rodalies de la ciutat per

la gent que ve de la Costa Daurada o de la Costa Brava, que deixin l'autocar i utilitzin els modes de transport que utilitzem tots a la ciutat.

**Sra. Carme Méndez**

Si no hi ha cap paraula més, tanquem aquí el Consell de Barri. Moltes gràcies.

**LA CONSELLERA MUNICIPAL**



Sra. Carme Méndez

**EL SECRETARI DEL CONSELL DE BARRI**



Sr. Joan Ramon Riera