



## **Fòrum veïnal sobre l'urbanisme de Barcelona**

Informe sobre els qüestionaris subministrats  
a agents col·lectius veïnals  
2015

### **Autores:**

Alejandro Belmonte Díaz

Glòria García Ticó

Estefanía Macías Morán

Ancor Mesa Méndez

Andrés Morales Ortega

David Murillo García

# Index

Index.....	3
Introducció .....	4
Informe urbanístic: Les Corts .....	5
Informe urbanístic: Horta-Guinardó.....	9
Informe urbanístic: Eixample .....	15
Informe urbanístic: Gràcia.....	19
Informe urbanístic: Ciutat Vella.....	22
Informe urbanístic: Nou Barris .....	26
Informe urbanístic: Sant Andreu .....	29
Informe urbanístic: Sants-Montjuïc.....	38
Informe urbanístic: Sarrià - Sant Gervasi.....	44
Informe urbanístic: Sant Martí.....	47

## Introducció

Durant l'any 2015 (des del gener fins al setembre), la FAVB va impulsar un procés de consulta a les diverses associacions veïnals de Barcelona sobre l'estat urbanístic dels barris de la ciutat. Aquest procés tenia una naturalesa oberta i es van dissenyar dos tipus de qüestionaris, un amb més grau de detall i un altre més sintètic, que buscava respostes més generals i obertes. Això es va fer per tal d'agilitzar la recollida de dades en un procés metodològic de caràcter qualitatiu.

L'objectiu era que les pròpies associacions arrelades als territoris concrets de Barcelona adaptessin els seus diagnòstics a les formes d'entendre els barris des dels mateixos agents veïnals. No es tractava de compilar dades quantitatives tancades sinó de sistematitzar els anàlisis que ja fan les associacions en una forma més o menys estandarditzada, per facilitar l'anàlisi global de les principals necessitats, problemàtiques i vies de solucions i propostes. En alguns casos les respostes han estat directes i no massa desenvolupades i en d'altres s'han centrat en determinats temes per desenvolupar-los més extensament.

En total van ser consultades 52 associacions veïnals de la ciutat, de les quals més del 90% estan federades a la FAVB. En algunes ocasions els qüestionaris van ser omplerts de manera autònoma i en d'altres algun membre de la FAVB va acompanyar la consulta, donant peu a ampliar les línies traçades als guions dels qüestionaris, aprofundint en els temes que més els hi amoïnaven o que tenien ja molt més treballats. Per districtes, el número d'associacions consultades ha estat distribuït de la següent manera:

<b>Districte</b>	<b>Nº d'associacions que han contestat</b>
Ciutat Vella	4
Eixample	4
Sants-Montjuïc	7
Les Corts	5
Sarrià-Sant Gervasi	3
Gràcia	3
Horta-Guinardó	8
Nou Barris	6
Sant Andreu	6
Sant Martí	6

Un cop recollides totes les dades es va procedir a un anàlisi qualitatiu de les mateixes, buscant els temes més rellevants remarcats per les pròpies associacions. A partir d'aquí es va estructurar la informació segons 8 grans àmbits: reivindicacions principals, plans urbanístics vigents o pendents, accés veïnal als espais públics, equipaments, mobilitat, accessibilitat a l'habitatge, estat de les àrees industrials i incidència política del veïnatge a les intervencions urbanes. Finalment, es van sistematitzar les diagnosis de les pròpies entitats en aquests 8 àmbits que presentem a continuació.

## **Informe urbanístic: Les Corts**

### **1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques dels barris del districte**

Al districte de les Corts podríem destacar, en primer lloc, la necessitat urgent que es tingui en compte l'opinió dels veïns. Tot i que participen en molts debats relacionats amb projectes urbanístics, la seva veu com a interlocutors amb dret de participació a la presa de decisions públiques no s'acostuma a tenir en compte sinó quan molts dels projectes ja s'han aprovat. Per una altra banda, es demana recuperar diferents equipaments, com el Cinema Renoir, que va ser cedit a un grup de joves del barri de Gràcia (La Caldera). La situació no està clara i hi ha grups de veïns i veïnes que reclamen també el seu ús. També existeix una reivindicació clara sobre el projecte de les Superilles: es demana deixar participar més el veïnat i claredat amb el desenvolupament del projecte.

En segon lloc, es reclama amb insistència la conclusió de la reforma de la Colònia Castells i del pla Anglesola. També la construcció d'equipaments per part de la Generalitat, especialment la residència per a la gent gran. Es necessiten més places d'escoles bressol públiques. Inici del Pla Danubi (estudis, definició, etc.), ja que molts dels equipaments estan contemplats al pla.

Per als agents veïnals seria important considerar la previsió d'una residència pública per a persones amb discapacitats. Paral·lelament, es planteja considerar la ubicació de la pràctica religiosa en centres ecumènics a partir de l'aprovació de l'obertura d'una sinagoga amb capacitat per a 500 persones practicants en els baixos d'una escala residencial.

Per últim, existeix també una preocupació per temes de caràcter social i frustració i preocupació per la manca d'implicació que ha tingut l'Ajuntament sobre aquests àmbits al districte ja que, segons les associacions veïnals de les Corts, "l'Ajuntament ha fet fins ara més esforços en qüestions relacionades amb el turisme que no en temes que afecten directament la vida de les persones dels barris." Per una altra banda, també s'han de destacar molts casos de gent que no disposa d'habitatge i que ha de dormir als carrers o la necessitat de resoldre problemes de convivència (persones que fan mal ús dels equipaments, manca de densitat de vianants als carrers- agreujat a les nits-, sensació d'inseguretat, etc.). També podríem destacar la necessitat expressada de mantenir en millor estat els parcs de la zona.

### **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment als barris**

Al districte de les Corts trobem tres grans plans urbanístics que afecten la totalitat del seus barris. En primer lloc tenim el Pla Especial de Reforma Interior (PERI), que es troba en un procés molt avançat. D'altra banda hi ha el Pla de la Superilla de la Maternitat. La seva execució es troba també molt avançada.

S'ha de remarcar que existeix una forta demanda per part de les associacions veïnals del districte perquè es tinguin en compte les seves opinions sobre aquest pla. Així doncs, cal destacar la participació d'aquestes als diferents debats que s'han portat a terme, però sense cap tipus de poder de decisió. En tercer lloc, tenim el pla de reforma de la L9-10 de la xarxa de Metro. I, finalment, el Pla Metropolità sobre la central elèctrica Can Rigal amb l'Hospitalet (línia que passa per l'Hospitalet i Barcelona).

Pel que fa al barri de les Corts, trobem que està afectat per tres plans: el Pla Colònia Castells, Pla Europa-Anglesola i els futurs canvis a l'estadi del Barça i rodalies, denominat "Espai Barça".

### **3. Accés als espais públics**

L'accés als espais públics del districte de les Corts és avaluat de forma acceptable, tot i que encara hi ha carrers en construcció.

Caldria destacar la problemàtica que hi ha amb les tauletes dels bars, que obstaculitzen el pas dels vianants.

Zones verdes:

Quant a les zones verdes del districte, trobem els parcs d'Ernest Lluch, Josep Monte, els Jardins de Can Bacardí, el Clot d'en Salvi i el parc de Josep Codoll, parc de les tortugues, parc de les Corts, parc de les Infantes i parc Cervantes. En alguns parcs hi ha problemes seriosos de brutícia, i fins i tot de robatoris i baralles per la nit, a més de servir com a 'llar' per a les persones que s'han quedat sense casa.

### **4. Equipaments**

Els equipaments al districte de les Corts s'han quedat petits. Tot i que els que hi ha funcionen de manera correcta, hi ha una gran necessitat de més espai i de dinamitzar millor els espais que ja existeixen.

Hi ha, sobretot, una manca d'equipaments esportius i sanitaris, tot i que els que existeixen d'aquests últims es troben en molt bon estat i funcionen força bé. També hi ha una manca de casals d'avis, exceptuant al barri de Racó de les Corts (on l'equipament funciona correctament). En el cas de les residències de gent gran, podem observar que el problema és doble ja que, per una banda, són insuficients i, per una altra, les que hi ha són totalment privades. També trobem mancança de teatres, centres cívics, centres culturals i ateneus, així com una insuficiència d'habitatge de protecció i dotacional per a gent jove.

Respecte a les escoles bressol, escoles primàries i de secundària també hi ha mancança, ja que estan al perímetre i no al centre del districte, exceptuant les de la zona del Camp Nou. És important ressaltar que aquests equipaments educatius són majoritàriament centres privats.

També trobem equipaments que han estat aprovats però no iniciats, com l'Institut del carrer Anglesola i la residència d'avis del carrer Benavent.

## **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

La mobilitat al districte de les Corts és valorada molt positivament, ja que consta d'una gran i variada xarxa de transport. Actualment s'estan portant a terme noves construccions relacionades amb la xarxa de Metro (L9-10) que avui en dia semblen incertes, a més de la construcció frustrada de la parada d'Ernest Lluch de la L5. Pel que fa als busos, caldria una millora del bus 59 i el N-8, tant a nivell de regularitat com de freqüència.

Pel que fa als carrils bici, ens informen que poc a poc es va consolidant una via consistent de carrils per poder viatjar en bicicleta, però queda moltíssim per ser suficient.

## **6. Accessibilitat a l'habitatge**

L'habitatge al districte de les Corts és gairebé cent per cent privat, i hi trobem molt més habitatge de propietat que de lloguer. En general, els habitatges es troben ocupats i tenen més de 40 anys de mitjana. Tot i això, es troben en bon estat. Així doncs, podríem dir que trobem pocs habitatges buits i el fet que la gran majoria, per no dir tots, siguin privats, fa que hagi un accés difícil a aquests. Cal destacar que el Pla Anglesola, que té com a objectiu la connexió de la Diagonal amb la part més antiga del barri de les Corts, farà que hi hagi habitatges que hagin de ser enderrocats. El veïnat haurà de ser real·lotjat en dos edificis amb un pàrquing subterrani i hi ha por de les condicions d'aquest real·lotjament.

## **7. Àrees industrials**

El districte de les Corts no és considerat com a industrial. Hem de destacar que el petit comerç es troba en bon estat però és reduït i, entre la crisi i l'existència de grans centres comercials com El Corte Inglés o L'illa Diagonal, ha tingut dificultat per tirar endavant econòmicament i ha minvat.

## **8. Incidència política ciutadana a les intervencions urbanes**

A les Corts existeix una participació molt activa per part de les associacions de veïns i veïnes en els assumptes urbanístics, sent el tema que porta la major part de la seva activitat. Així, existeixen debats sobre de quina manera aquests plans urbanístics poden afectar el conjunt general dels barris i del districte. Tot i que les organitzacions ciutadanes participen en debats i donen la seva opinió, no hi participen directament en la presa de decisions. Els diferents processos

urbanístics s'han produït amb el diàleg, però no pas amb el consens necessari perquè les implementacions que s'han fet i es portaran a terme es facin d'una manera conjunta i participativa amb el veïnat.

## Informe urbanístic: Horta-Guinardó

### 1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques del barri

Les reivindicacions urbanístiques dels diferents barris d'Horta-Guinardó presenten unes característiques força homogènies en el conjunt del districte, tot i que també hi ha presència de problemàtiques amb un component més local.

Les reivindicacions de caire més general vénen, en part, determinades per l'orografia del districte i la presència de fortes pendents, que condicionen l'entramat urbà. Aquest fet és una premissa a tenir en compte per comprendre les reivindicacions en àmbits com la vialitat, l'accessibilitat i la mobilitat.

A l'àrea de mobilitat, el transport públic és un dèficit assenyalat per totes les AVV, amb una posició protagonista de l'autobús (sobretot el busos de barri), i el problema de la paralització de les obres de la Línia 9 del Metro. Es reclamen recorreguts més lògics i més freqüència, a més del funcionament del bus del barri els caps de setmana. Paral·lelament es reclamen més places d'aparcament, tant d'àrees verdes a la Font d'en Fargues i a Can Baró, com un aparcament soterrat al Guinardó, sobre el carrer Renaixença.

En temes vials, l'arranjament de carrers és una constant que es repeteix als barris del Guinardó, Baix Guinardó, Horta, el Carmel, i Can Baró. Els carrers són antics i estrets en molts cassos, i hi ha una sèrie d'obstacles que dificulten la circulació dels vianants. Demandes més concretes són les relatives a l'accessibilitat: a Montbau es reclama la concreció dels plans urbanístics que contemplin infraestructures com ascensors i escales mecàniques per a la gent gran, i al Carmel es denuncia la falta d'accessibilitat per a les persones de mobilitat reduïda.

Pel que fa els equipaments, els més demandats són els educatius i els sanitaris, ja que en ambdós cassos generen mobilitat obligada. En el cas dels equipaments educatius d'Horta, Can Baró i Guinardó, tot i tenir suficients escoles bressol i de primària, disposen únicament d'un centre de secundària, fet que priva als alumnes de continuar l'educació en el mateix barri o a prop. En el cas dels centres sanitaris, el trasllat d'especialistes entre el CAP d'Horta cap a la Vall d'Hebron, la sobrecàrrega dels dos centres i del CAP del Carmel, i la manca d'un CAP propi al Guinardó legitimen les reivindicacions que demanden un tercer a Horta i l'obertura del CAP del Guinardó.

En referència a les reivindicacions amb un component territorial més marcat, trobem el Pla dels Tres Turons, que afecta els barris del Carmel, Font d'en Fargues, Can Baró i el Guinardó. Aquest pla té un alt component polític, ja que fa més de 60 anys que existeix i no hi ha cap certesa al voltant de la seva resolució definitiva més enllà de la previsió d'acabament de la tercera fase l'any 2020. Per això els veïns i veïnes reivindiquen una resolució definitiva a través de dos punts claus: la desafectació urbanística de les àrees implicades i la recuperació de les vies de comunicació amb l'administració ja que, ara per ara, estan tancades.



Canviant d'escala, i en referència a les reivindicacions més locals o amb un component territorial més marcat, trobem cassos com la plaça Sanllehy o el Parc Güell. La plaça Sanllehy ha estat inaccessible per les obres del Metro de la Línia 9-10, amb la consegüent afectació dels comerços limítrofs, i es reclama la seva recuperació per a l'ús dels veïns i vianants. D'altra banda, el Parc Güell ha patit una forta privatització que ha allunyat el públic més proper per atreure el més llunyà, fins al punt que es duen a terme restriccions horàries que impedeixen el gaudi dels habitants.

## **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment el barri**

- Pla dels Tres Turons: afecta al barris del Carmel, Font d'en Fargues, Can Baró i Guinardó. El Pla fa més de 60 anys que està vigent i es caracteritza pels canvis de direcció constant a cada mandat. La problemàtica principal gira a l'entorn de la inexistència d'una data de finalització, que en principi havia de ser el 2020 amb l'acabament de la tercera fase. Tot i que el veïnat sempre havia demanat la desafectació urbanística, amb l'Ajuntament socialista es va pactar un real·lotjament del qual es va desdir l'Ajuntament convergent posterior.

- PGM del Carmel: els terminis de realització no s'han complert i algunes obres han quedat pendents, com les del carrer Llobregós. Les vies de comunicació amb l'administració romanen tancades i el pla està aturat.

- PEPNAT- Pla Especial de Protecció del Medi Natural de Collserola: sense especificar.

- El Torrent d'en Melis: parcel·la ubicada al Guinardó integrada per una finca i el grup empresarial Sorigué. L'Ajuntament i Sorigué tenen la copropietat de la parcel·la i en un origen es van plantejar dos grans hotels i una zona comercial. En l'actualitat està aturat i l'Ajuntament ha aparaulat la seva part per a equipaments.

- Talleres Muñoz: requalificació dels terrenys.

- Illa 1A3: parcel·la sense nom que es correspon a l'ampliació del segon tram de la Ronda del Mig i al nou Mercat del Guinardó i els equipaments allà presents. Hi ha diversos equipaments projectats i es troba en marxa.

- Can Garcini: masia del segle XVII al Guinardó. El constructor Núñez y Navarro tenia la llicència de construcció i els veïns van reclamar-la per a ús públic. La discussió ha acabat impulsant que l'Ajuntament es comprometí a convertir-la en equipament.

- Projecte d'aparcament subterrani al carrer Renaixença amb Escornalbo: aturat.

- Escales mecàniques a l'últim tram del carrer Gènova i Telègraf al Guinardó: aturat.

- PAD Districte de Can Baró: aturat. Després de moltes reivindicacions es va aconseguir zona verda d'aparcament.

- Cobertura de la Ronda de Dalt al tram de la Vall d'Hebron: no s'ha acabat de resoldre.
- Aparcament al carrer Ramiro de Maeztu i ascensor al carrer Joan Cortada a Can Baró: no s'han executat.
- Plaça Sanllehy: arranament de les obres del Metro per recuperar la plaça en l'actualitat.
- PGM - Túnel d'Horta: es reclama la desafectació. Projecte enquistat que té el seu punt de partida als anys 70 amb el projecte dels Tres Túnel. No hi ha acord però tampoc no sembla que hagi intenció de projectar-ho.

La principal problemàtica dels plans urbanístics vigents al districte d'Horta-Guinardó és que la majoria es troben aturats i incomplets i, a més, no hi ha una concreció sobre la direcció que prendran en un futur ni en la data de finalització.

Paral·lelament, aquests plans tenen una causalitat directa sobre les principals reivindicacions urbanístiques que s'exposen des dels barris, sobretot pel que fa a la manca d'equipaments. Per exemple, la falta d'equipaments esportius a Can Baró té una possible solució a l'àrea dels 'Talleres Muñoz', a la frontera amb el Guinardó. La manca d'equipaments sanitaris al Guinardó es pot pal·liar amb el CAP que s'obrirà pròximament a la Illa 1A3. La Casa del Fotògraf i la Torre del Moro són una solució palpable a la manca d'equipaments socials a Horta.

- Hi ha una demanda d'infraestructures per a la millora de la mobilitat i accessibilitat en tots els barris (arranament de carrers, implantació d'escaleres mecàniques, millora de la xarxa de bus, àrees verdes d'aparcament i pàrquings).
- També es demana la resolució de les problemàtiques de les zones verdes com Collserola o els tres Turons, que tenen la seva resposta en els plans urbanístics.

### **3. Accés als espais públics**

En termes generals la percepció vers els espais públics és que aquests no realitzen una veritable funció d'espai de trobada ciutadana, o almenys no en tot el seu potencial. Els motius d'aquesta valoració negativa es deuen a dues variables: la manca de manteniment i condicionament i la creixent privatització de certs espais.

Assenyalant problemàtiques locals, trobem com a cas paradigmàtic el del Parc Güell, on l'auge del turisme ha derivat en una creixent privatització de l'espai, que té el seu punt àlgid en les restriccions horàries i de determinats espais del

recinte. En el cas del Guinardó, tot i no ser un espai públic com una plaça o un parc, el Hospital de Sant Pau, des de la construcció del nou edifici, ha esdevingut molt inaccessible en la seva part històrica, quan abans era una zona perfectament visitable i on es podia passejar tranquil·lament. Per últim, en el cas de la zona alta del districte, l'Associació de la Font del Gos assenyala el solar de la TMB, el Velòdrom d'Horta, Can Llupià, el Tanatori i l'Àgora com a espais que han sigut sotmesos a processos de privatització.

La percepció vers les zones verdes és generalment bona, tot que als barris del Guinardó i Can Baró reclamen una major presència d'aquestes zones. També hi ha un descontentament generalitzat per la manca d'aparcament.

#### **4. Equipaments**

A destacar:

- Sanitaris i per a gent gran: s'assenyala una manca d'equipaments sanitaris en barris com el Carmel i el Guinardó que incideix en la necessitat de desplaçament i, per tant, en una demanda més alta de transport públic. Es reclama un CAP a la Font de la Mulassa i s'espera que el CAP del Guinardó solucioni aquest problema. Pel que fa els centres d'atenció per a la gent gran com casals i residències, hi ha una necessitat urgent d'aquests equipaments. Els que hi ha són privats.

- Educació: Una problemàtica comuna al districte és la discontinuïtat en la presència d'escoles bressol, primàries i secundàries dins d'un mateix barri. Si bé alguns barris tenen cobertes alguna de les tipologies anteriors, tenen dèficit en les altres dues o en una, de manera que és molt complicat trobar centres d'educació públics per a tots els nivells en una mateixa zona de proximitat, fet que obliga a desplaçar-se a altres àrees o inclús fora del districte. Cal destacar que, tot i ser el tercer districte més extens de Barcelona, barris com el Carmel o el Guinardó només tenen un institut d'educació secundària. El cas de la Font d'en Fargues, auto-considerat un barri d'escoles, és una excepció dins del districte, tot i que la majoria de centres són privats.

- Comerç: Únicament hi ha presència de comerç de molta proximitat (queviures), ja que essencialment es tracta de barris de caràcter residencial i dormitori.

- Serveis socials: al Carmel, un barri fortament afectat per la crisi, es denuncia la no atenció de persones necessitades per part dels serveis socials.

- Equipaments esportius i d'oci pràcticament inexistents a la zona central del districte.

#### **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

La mobilitat és un dels punts més complicats del districte.

- Falta una profunda renovació dels vials (per exemple, l'eixamplament de les voreres) i es reclama un arranament de carrers antics en qüestions com el clavegueram i el cablejat, a més d'una solució a la presència de carrers sense sortida, per als quals el PGM no ofereix una solució concreta.
- Pel que fa al transport públic, les principals carències i reivindicacions giren a l'entorn de la paràlització de les obres de la Línia 9, que permetria una major connectivitat a nivell intern del districte i també amb districtes adjacents i zones claus com la Sagrera. Respecte el transport en autobús, s'exposa la baixa freqüència d'algunes línies com la 39, mentre que tots els districtes tenen queixes de la inoperativitat dels busos de barri (com el 117) en caps de setmana, a més de tenir un recorregut en bona part irracional, i el conseqüent perjudici per a la gent més gran. La nova xarxa ortogonal es presenta com una bona oportunitat en aquest àmbit, però en els barris de muntanya fins i tot ha reduït la capacitat de mobilitat.
- Tot i la proliferació en els últims temps d'escaleres mecàniques i ascensors en moltes zones, encara segueix mancant una major presència d'aquesta mena d'elements. Moltes obres relatives a aquestes infraestructures estan en l'actualitat inacabades o bé no s'han iniciat.
- Es reclama una capacitat més gran d'aparcament en el barri, sobretot de zones verdes destinades als veïns.
- La bici és un gran repte per al districte donada l'orografia de pendents del territori.

## **6. Accessibilitat a l'habitatge**

Les diferents associacions destaquen la manca d'habitatge públic. Pràcticament tot el parc és privat i majoritàriament de propietat, i els habitatges de protecció oficial representen un percentatge tan petit que ni tan sols és conegut per les associacions.

S'ha de destacar que els habitatges inserits en el marc d'actuació del Pla dels Tres Turons previst en el PGM es troben afectats urbanísticament i, a priori, es preveu el seu enderroc i el real·lotjament en habitatges públics. El pla està en suspens i impera la incertesa.

## **8. Incidència política ciutadana a les intervencions urbanes**

L'opinió general en aquest tema és que les administracions miren cap a una altra banda o, almenys fins ara, no s'ha vist una intencionalitat clara de fer partícips en les decisions municipals la ciutadania organitzada, excepte en cassos molt concrets. Els processos urbanístics han acostumat a portar-se a terme sense el consens i diàleg necessari perquè les implementacions siguin harmonioses amb el parer dels habitants i residents.

La falta de voluntat política per al diàleg és diametralment oposada a l'emprenedoria d'associacions i col·lectius dels barris. Els últims anys les vies de comunicació han estat tancades per part de l'administració i han dificultat la comunicació entre les parts. En l'actualitat sembla que s'està obrint alguna oportunitat en aquest aspecte, però encara és molt aviat per avaluar canvis significatius.

## **Informe urbanístic: Eixample**

### **1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques dels barris del districte**

Les principals reivindicacions urbanístiques que trobem a l'Eixample giren a l'entorn de la necessitat de més espais per al vianant i més espais de convivència pública en general, ja que la gran densificació de trànsit motoritzat impossibilita l'organització de la vida comunitària. També existeix una manca d'habitatge de protecció i dotacional per als diferents grups socials, especialment aquells amb problemes de precarietat i vulnerabilitat, com els joves i la gent gran. Un altre punt destacable és la manca d'escoles bressol i de primària i secundària, a més de casals d'avis i àvies. També podem remarcar la inexistència de parcs i zones verdes, la necessitat d'una millor gestió de l'afluència turística a la Sagrada Família, l'incentiu al desenvolupament cívic dels interiors d'illa, el correcte realotjament i fi de la incertesa del veïnat de les illes afectades davant del temple de la Sagrada Família, la connexió de tramvia entre Glòries i Francesc Macià, l'execució dels equipaments i habitatge dotacional aprovats i la prioritització dels vianants i la connexió cívica entre districtes a les noves Glòries.

### **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment els barris**

A l'Eixample trobem diversos plans urbanístics en marxa o que es volen portar a terme i que afecten els barris d'una manera total o parcial. Entre aquests, trobem la remodelació de l'avinguda Paral·lel, entre els barris de Sant Antoni, Raval i Poble-Sec, on existeix oposició veïnal cap a la proposta plantejada per l'Ajuntament. La plataforma creada a tal efecte està portant una iniciativa sobre el projecte i la seva continuació. D'altra banda trobem un pla de millora urbana del cinema Urgell, tot i que també existeix oposició per part d'alguns veïns i veïnes sobre l'enderroc del cinema. El tema planteja també el debat sobre quins equipaments es podrien ubicar al solar que deixaria el cinema, en comptes d'establir un altre negoci qualsevol. Finalment, també existeix el pla que s'està portant a terme al Mercat de Sant Antoni, el qual es troba en bona línia però està trigant molt en acabar.

Al barri de la Dreta de l'Eixample trobem diferents plans urbanístics que consisteixen en la realització de remodelacions a l'avinguda Diagonal, el passeig de Gràcia, el passeig Sant Joan, el carrer Balmes i la Rambla de Catalunya. Tant en el cas de la Rambla de Catalunya com en el del passeig de Gràcia i Diagonal s'ha dialogat amb la xarxa de comerciants, però no pas tant amb el veïnat (escoles, joves, gent gran, etc). També existeix un Pla Especial de requalificació del sòl que es troba en fase d'Informació Pública al carrer Bailen 70-72, Taller Masriera, Hotel Four Seasons; i el Pla Especial per edificar una residència d'estudiants al solar del col·legi concertat Santa Anna.

A Sagrada Família, el temple condiciona els plans urbanístics que hi ha al seu voltant, que avui es troben aturats i que tenen a veure amb la conversió en zona verda de les edificacions del davant de la porta principal del temple i d'una part del carrer Enamorats.

Finalment, al barri de l'Esquerra de l'Eixample trobem un pla de remodelació de la residència de gent gran Layret, que actualment es troba en obres. També el projecte del trasllat de la presó Model a la Zona Franca, que planteja la qüestió del futur ús d'aquell solar. Per últim, existeix el Pla d'Obres a Germanetes per a l'adequació del terreny per a l'institut.

### **3. Accés als espais públics**

Pel que fa a les zones de vianants, s'ha de destacar la manca d'espai públic per al veïnat, ja que l'Eixample és una zona densa en edificació i de molt trànsit de vehicles. Un problema que s'agreuja a la Sagrada Família amb l'afluència turística i la proliferació de terrasses i tota mena d'elements comercials a les voreres, especialment als voltants del temple i a la rambla de l'avinguda Gaudí. Per tant, hi ha una gran necessitat de recuperar espais públics, com ara l'espai de la ronda de Sant Antoni un cop acabin les obres del Mercat, o el teatre Talia, també a Sant Antoni, que es troba abandonat. La gran circulació de vehicles genera problemes de contaminació i soroll. Així, hi ha una manca d'espai públic perquè els veïns i veïnes puguin realitzar activitats fora de les seves cases.

### **4. Equipaments**

Els equipaments de la zona, en general, són avaluats de forma acceptable tenint en compte que s'haurien de millorar determinades instal·lacions, com per exemple el centre cultural Casa Elizalde a la Dreta-Eixample, que s'ha quedat petit, o els dos centres cívics a l'Esquerra de l'Eixample, Golferich i Teresa Pàmies que, segons l'associació veïnal d'aquest barri, funcionen molt bé. També existeix una gran demanda d'espais culturals en un sentit més social, de generació de col·lectivitat, i no tant com a establiments comercials de l'àmbit cultural.

A l'Eixample existeix una gran demanda d'equipaments educatius i de serveis per a la gent gran ja que la major part d'ells són privats. També resulta especialment cridanera la mancança d'equipaments educatius de la Sagrada Família i la lentitud per començar a executar la construcció d'una residència pública per a la gent gran.

En el cas dels centres culturals, és remarcable com al barri de Sant Antoni destaca el seu caràcter privat mentre que al barri de la Dreta de l'Eixample predomina la titularitat pública. En relació als centres sanitaris es troben en la situació inversa: al barri de Sant Antoni s'identifiquen com a públics mentre que a la Dreta Eixample són privats.

## **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

El districte té una bona xarxa de transport públic. Al barri de Sant Antoni es podria millorar la freqüència dels autobusos i al barri de la Dreta de l'Eixample cal destacar la implementació i acomodació als usuaris, tot i que s'hi està treballant. Destaca, en canvi, la lentitud amb la qual s'expandeix la xarxa de carrils bici a un districte amb prou amplitud de carrers i amb molts pocs desnivells. També existeix una descompensació clara pel que fa als carrils bici entre les parts inferiors i superiors del districte i integració entre la xarxa de carrils de l'Eixample i de Gràcia. És precisament la densitat del trànsit de vehicles motoritzats la que condiciona aquesta expansió. L'Eixample, en definitiva, planteja el gran repte de disminuir el transport privat per avançar cap a la sostenibilitat i l'harmonització en l'ús col·lectiu de l'espai.

Per una altra banda està el problema de la connexió directa entre Francesc Macià i Glòries mitjançant el tramvia que porten reclamant les associacions veïnals des de fa molt de temps.

## **6. Accessibilitat a l'habitatge**

És interessant destacar que les associacions veïnals de l'Eixample valoren positivament el Pla General Metropolità (PGM).

Tant a Sant Antoni com a la Dreta Eixample la major part de l'habitatge és de titularitat privada. Els habitatges de protecció i dirigits a joves i gent gran són molt escassos en relació al pes de l'habitatge de mercat a tots els barris del districte. Per tant, hi ha manca d'habitatge públic i urgència per crear-ne. Cal remarcar que, segons les entitats veïnals, l'estat general de l'habitatge privat és bo, tant a l'esquerra com a la dreta de l'Eixample, i al barri de Sant Antoni hauria de millorar.

Afectacions i projectes de construcció:

Com a projecte rellevant que podria afectar a l'habitatge públic trobem el Pla Especial per a la requalificació del sòl al carrer Bailén 70-72, Taller Masriera, i Hotel Four Seasons, tot en fase d'Informació Pública; i el Pla Especial per edificar una residència d'estudiants al solar del col·legi concertat Santa Anna, que també es troba en fase d'Informació Pública. Lligat amb aquest tema existeix la Plataforma "StopMacroHotel4S" que pretén evitar l'aprovació definitiva del pla especial per la requalificació. També s'estan recolzant les al·legacions que prepara la direcció de l'Escola Santa Anna, que veu amenaçat el seu futur si s'aprova definitivament el pla per edificar la residència d'estudiants. A l'Esquerra de l'Eixample trobem el pla de remodelació de la residència de gent gran Layret i el Pla de Obres a Germanetes per l'adequació del terreny de l'institut on es volen crear pisos socials i escoles bressol, que està aprovat i en procés d'execució. També està aprovat però pendent de construcció un projecte d'HPO dotacional a Sagrada Família i estan afectats



d'enderroc els habitatges davant del pòrtic principal del temple i els del carrer Enamorats per executar una zona verda.

## **7. Incidència política ciutadana a les intervencions urbanes**

Les entitats veïnals de l'Eixample mantenen relació entre elles per tal de tirar endavant projectes, com per exemple el del centre cultural Casa Elizalde a la Dreta-Eixample. En general els espais són autogestionats per les pròpies associacions, com l'Ateneu Popular Cerdà (Dreta de l'Eixample), o el Pla Buits Germanetes (Esquerra de l'Eixample). També existeixen diversos espais autogestionats per col·lectius sense entitat jurídica, com l'Ateneu la Porka i l'Ateneu EntreBancs. Per tant, aquests espais no solen tenir massa relació amb l'administració, exceptuant l'hort urbà a l'espai de Germanetes.

Pel que fa als projectes urbanístics, hi ha diferents graus d'interacció entre l'Administració i els col·lectius socials. Si en el cas de Germanetes o fins i tot de la Model s'ha dialogat amb els agents ciutadans, la remodelació d'una avinguda tan rellevant com la Diagonal fins ara ha sigut monopolitzada per l'Ajuntament sense espai per al diàleg, i en el cas de l'AVV de Sagrada Família, la relació amb l'Ajuntament ha sigut gairebé nul·la.

## **Informe urbanístic: Gràcia**

### **1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques dels barris del districte**

Una de les principals reivindicacions del districte és la renovació del Pla d'Habitatge. A la zona de Coll-Vallcarca es demana la millora de les voreres perquè siguin més transitables. També la modificació del recorregut del bus número 87, perquè pugui arribar a una zona més cèntrica com seria la Diagonal.

Pel que fa als equipaments, a Vila de Gràcia demanen una reubicació del CUAP l'Esperança per tal que estigui obert les 24 hores els 7 dies de la setmana. Per a això caldria que estigués dins de l'Hospital de l'Esperança. També demanen des de fa molts anys, qüestió que s'ha tornat urgent, un Casal de Joves del barri. Una altra reivindicació és la reforma urbanística de l'entorn de la plaça Joanic.

Pel que fa a zones verdes, la Vila de Gràcia reivindica ara, per part de la Plataforma de Veïns Salvem el Jardí, una qualificació d'equipament públic per a l'espai anomenat Jardí del Silenci, que el 2014 l'Ajuntament va comprar a l'Arquebisbat.

### **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment els barris**

El districte està afectat per diferents plans urbanístics:

El PEMPRI (Pla Especial de Millora Protecció i Reforma Interior) de la Vila de Gràcia, aprovat definitivament fa més de 30 anys.

PEMPRI, Modificació del Pla General d'OU, la modificació del Pla General a l'edifici del Deutsche Bank.

Cal dir que diverses operacions del PEMPRI, com en tots els plans urbanístics, no s'han dut a terme.

D'altra banda n'hi ha un parell de plans en marxa. Un és la modificació del Pla General d'OU per tal d'eliminar l'obertura de la Rambla del Prat. L'Associació de la Vila de Gràcia està a favor d'aquest pla, i en termes generals els hi semblava bé el contingut quan es va sotmetre a informació pública. Només van

fer una al·legació molt concreta en una parcel·la destinada a equipament que es desafectava. A l'anterior mandat de l'Ajuntament aquest Pla no es va aprovar definitivament per manca d'acord entre els diversos grups municipals.

L'altre pla en marxa, i ara aturat, és la modificació del Pla General a l'edifici del Deutsche Bank. Com és conegut, la plataforma 'Gràcia cap a on vas', de la qual forma part l'Associació, s'hi va oposar, i també va presentar al·legacions. En aquest cas, el moviment veïnal vol que el Pla s'enterrí definitivament.

Tampoc no s'ha redactat una modificació del Pla General per corregir l'error de qualificació d'uns edificis marcats com a equipaments existents, quan en realitat són habitatges. I qualificar d'equipament l'espai d'un antic convent i jardí, ara anomenat Jardí del Silenci.

Pel que fa a la zona de Vallcarca, estan afectats pel Pla dels Tres Turons. També pel Pla 14A del Coll, que afecta un conjunt d'habitatges del Coll, situat fora d'ordenació.

### **3. Accés als espais públics**

En general l'espai públic és accessible, però hi ha algunes problemàtiques que cal resoldre, per exemple l'ocupació abusiva de terrasses a algunes places (la plaça del Sol és el cas més flagrant però hi ha altres exemples com la plaça de les Dones del 36). L'Associació va estar en contra que la plaça es tanqués de nit, ja que això suposava un privilegi per als residents en els pisos de la plaça.

Pel que fa a les zones verdes, la Vila és un barri molt dens en edificació i per tant n'hi ha poques. Les places són l'espai públic amb més capacitat de tot el districte. Com a "zona verda" podríem considerar els Jardins del mestre Balcells al carrer Sant Salvador, però és un espai força reduït.

S'han de millorar també les zones de pas de vianants i de serveis tècnics.

### **4. Equipaments**

A part de la reivindicació del Casal de Joves, una forta demanda a Gràcia és el CUAP (centre d'urgències d'atenció primària) que s'hauria d'ubicar a l'Hospital de l'Esperança.

Tampoc no està obert el CAP Vila de Gràcia a l'espai antigament ocupat pel saló de ball La Cibeles, encara que sembla ser que han començat les obres d'adequació interior. Ara per ara el servei es dona al CAP del carrer Lepant.

A Vallcarca hi ha el problema de la desaparició del comerç de barri: s'han creat dues associacions de comerciants, però no estan funcionant. Les associacions veïnals també ressalten la necessitat de potenciar les escoles bressol, les

escoles primàries i secundàries de caire públic, donat que hi ha massa de privades i concertades.

## **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

Es denuncien diferents mancances pel que fa a la mobilitat sostenible. Per una banda, no hi ha suficients carrils bici. L'AVV va reivindicar la definició d'un carril bici per la Ronda del Mig i de Via Augusta a Travessera de Dalt, una qüestió que encara no ha sigut resolta.

També es planteja la modificació del recorregut del bus 87 perquè arribi fins a una zona més cèntrica com és la Diagonal, i la millora de la seva accessibilitat per a persones amb problemes de mobilitat.

## **6. Accessibilitat a l'habitatge**

Al districte hi ha habitatges que no es troben en una situació òptima per viure-hi. D'altra banda, si es portés a terme el PEMPRI, diversos habitatges de les zones de l'entorn de la plaça Joanic haurien de ser enderrocats, tot i que es podrien reubicar. També es troba pendent d'execució el Pla d'Habitatge de la Vila de Gràcia, que hauria d'afrontar entre d'altres problemes el procés de gentrificació del districte.

El Pla dels Tres Turons ara mateix està aturat i el Pla 14A del Coll encara no està iniciat: són plans que afecten directament els habitatges d'aquests entorns.

## **7. Incidència política ciutadana a les intervencions urbanes**

Les associacions graciencques sempre han hagut d'estar interpel·lant a l'Administració per poder enfrontar les problemàtiques de tota mena, però especialment les urbanístiques. Tampoc no hi ha una actitud obstruccionista per part de l'Ajuntament, però sí que els ciutadans han d'insistir perquè els hi facin cas.

## **Informe urbanístic: Ciutat Vella**

### **1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques dels barris del districte**

Fa més de 30 anys que els barris de Ciutat Vella pateixen una forta transformació urbanística que ha significat un important canvi cultural i social. La gentrificació dels diferents barris i l'augment del turisme han sigut les principals conseqüències.

Segons les diferents associacions de veïns i veïnes de Ciutat Vella, una de les principals reivindicacions que es fa és la d'un reforçament del PERI del 1986 per mantenir el barri de la Barceloneta.

També està pendent la modificació d'Illa Portal Rec Comtal per la construcció d'un hotel. Aquest hotel suposaria l'aniquilació d'uns 2.000 m<sup>2</sup> que amenacen l'edificació d'uns 30 habitatges protegits. Els veïns avisen que hi ha diferents equipaments que podrien ser utilitzats per a altres finalitats: pisos tutelats i casal de joves, la Clínica Barceloneta, l'institut de la Marina i l'edifici Segle XX. Aquests últims estan totalment buits.

Una altra reivindicació és la manca d'equipaments per a la gent que viu al barri, donada la insistència en potenciar el turisme en la zona.

Per últim, també s'hauria de rehabilitar i millorar l'accessibilitat de diferents equipaments de joves, residències i escoles bressol.

### **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment als barris**

El PGM afecta tots els barris de Ciutat Vella, a més del Pla d'Usos (Pla especial d'establiments de concurrència pública, hostaleria i altres activitats del Districte de Ciutat Vella) i el Pla de Barris (aquest projecte d'intervenció integral s'està duent a terme a la Barceloneta i al Raval sud).

Per barris, trobem el PERI de la Barceloneta i la reforma al Port Vell, que permetran la instal·lació de nous hotels de luxe.

Amb aquests plans coexisteix el Pla Cor Ciutat Vella, que vol modificar la Rambla com a eix de centralitat del districte, transformant i modificant tots els comerços per facilitar el pas dels vianants, encara que el veïns alerten que

també podria perjudicar el petit comerç de les Rambles. El pla s'ha aturat amb el canvi de govern i ara està en revisió.

Trobem associacions a favor d'aquest pla, com l'Associació d'Amics, Veïns i Comerciants de la Rambla, que estan en total desacord amb la decisió de l'actual govern d'aturar-lo.

Per contra, també hi ha associacions, en aquest cas del Barri Gòtic i del Raval, que no veuen del tot clar l'eficiència del pla dissenyat, ja que diuen que només està projectat per a un ús del passeig durant el dia, deixant de banda la vida nocturna de la Rambla i perquè sembla beneficiar molt els grans comerciants de l'entorn: troben a faltar més perspectiva de caire comunitari.

### **3. Accés als espais públics**

Els diferents espais públics del districte estan connectats i relacionats amb la història de Barcelona. Alguns d'ells conviuen amb restes arqueològiques o delimiten amb parts de les antigues muralles romana i medieval. Aquesta característica de 'districte històric' suposa un gran atractiu per al turisme i fa que l'accés als espais públics sigui problemàtic per la seva concentració. També genera una altra problemàtica: als espais públics, per exemple a les places, hi ha més terrasses per als visitants que seients per al propi veïnat.

Així, una de les principals reivindicacions és la recuperació de l'espai públic per part dels veïns i veïnes.

Pel que fa a les zones verdes, les diferents associacions ens parlen de tres parcs. Per una banda, el Forat de la Vergonya i la plaça l'Allada-Vermell (Casc Antic) i per altra el Parc de la Barceloneta. Tots tres estan en bones condicions i els dos primers són utilitzats pel veïnat, mentre que el parc de la Barceloneta no tant. Respecte a aquest últim, es denuncia que el pipican està sempre brut. Per tant, es demana una ampliació de les zones verdes del districte i una millora de les instal·lacions existents.

### **4. Equipaments**

Existeixen equipaments aprovats i sense construir, com el Casal del barri Gòtic i el del carrer Ripoll.

Des de l'associació veïnal del barri Gòtic es demana l'ampliació d'alguns equipaments que s'han quedat petits, com el Frontó Colom, la biblioteca i el centre de dia.

Al Forat de la Vergonya s'han executat accions urbanístiques com l'empedrat de carrers, la il·luminació i el mercat, així com la implementació de la recollida pneumàtica d'escombraries.

Des de l'associació del Casc Antic es reclama la construcció d'un nou casal de gent gran de dia, donat que el que hi ha és de caire privat. A més, també caldria potenciar els equipaments esportius del districte.

Per últim, al barri de la Barceloneta la construcció de l'escola bressol s'ha paratitzat i no s'ha iniciat la construcció de cap equipament per a joves, residències per a la gent gran o la instal·lació de barres o rampes per facilitar la mobilitat de la gent que va en cadira de rodes.

## **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

La xarxa de transport és bona, tot i que hi ha manca de parades de bus, de pàrquings grans per poder assolir els autocars que hi arriben i d'infraestructura per a la bicicleta (carrils, aparcaments...). L'afluència dels autobusos no es correspon a la dels passatgers i, per tant, s'hauria d'incrementar la flota, sobretot al barri de la Barceloneta. Les zones de vianants en general s'han de millorar amb urgència. A bona part del Casc Antic caldria l'ampliació de les voreres.

## **6. Accessibilitat a l'habitatge**

Pel que fa a l'habitatge, hi ha un problema generalitzat de substitució del veïnat. La insistència per fer del districte una atracció turística fa que els habitatges estiguin més adreçats al visitant que no pas al veïnat. Els veïns i veïnes es veuen obligats a marxar, entre d'altres raons, per l'augment dels preus i la falta d'accions per fomentar un veïnatge arrelat al territori, com la creació d'habitatge de protecció o d'equipaments per a la gent gran.

Hi ha locals que estan buits i és necessari impulsar la seva utilització, entre ells la Clínica Barceloneta, l'Institut de la Marina o l'Edifici Segle XX.

Al barri Gòtic és on es troben les pitjors condicions de tot el districte pel que fa a l'habitatge residencial, ja que és el barri amb la proporció més alta d'hotels i apartaments turístics de tota la ciutat.

Pel que fa el Pla General Metropolità (PGM), el moviment veïnal en fa una valoració negativa.

## **7. Incidència política ciutadana a les intervencions urbanes**

Les associacions veïnals valoren que la seva incidència política és molt menor de la que hauria de ser. Els veïns i veïnes se senten marginats en temes com les privatitzacions, la creixent gentrificació o la gestió del turisme.



## **Informe urbanístic: Nou Barris**

### **1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques dels barris del districte**

Una de les principals reivindicacions urbanístiques del districte és la remodelació i el manteniment de l'espai públic dels diferents barris. Es valora que fins ara l'Ajuntament ha tingut poca determinació a l'hora de mantenir els diferents equipaments i els carrers que estan deteriorats, com tampoc no s'han atès les demandes veïnals sobre la construcció de nous equipaments i l'execució dels plans aprovats.

Una altra problemàtica és la xarxa de transport urbà. Hi ha diferents problemes amb els metros que no estan connectats com haurien d'estar, i dels busos, tant els nocturns com els dels dies festius, que no acaben de funcionar.

També caldria una renovació dels diferents parcs del districte i una millora de les seves instal·lacions, a més de la creació de més zones verdes, sobretot al barri de Prosperitat.

### **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment els barris**

Troblem diferents plans urbanístics que afecten els barris del districte. Can Peguera és un d'ells. Al 1976 es va ratificar el Pla Comarcal, que contemplava que la part alta del barri passés a ser zona verda, l'ermita es convertís en equipament i la resta es remodelés.

L'any 2010 es planteja un Pla de Futur que qüestiona la situació urbanística del barri i que el 2014 se segueix discutint, un projecte elaborat per Barcelona Regional. El pla contempla un increment d'equipaments i solucionar problemes d'humitats als habitatges, d'arbrat i d'aparcament: un 60% dels cotxes estan aparcats fora del barri.

Els barris de Prosperitat, Torre Baró, Porta, Roquetes i Vallbona estan afectats per diferents PERIS. Aquests s'haurien d'actualitzar, ja que molts daten de fa més de 20 anys. El que denuncien les AAVV és que encara hi ha coses d'aquests plans que no s'han executat i que estan paralitzades, com zones verdes o habitatges de protecció oficial.

Els plans futurs estan en vies de negociació. Pel que fa a Can Peguera, Torre Baró i Prosperitat, es tracta d'un pla de renovació dels equipaments dels barris i un nou pla de mobilitat. En canvi a Roquetes s'està fent un full de ruta que inclogui una planificació general del barri, no només urbanística.

També cal mencionar els diferents plans mediambientals que afecten el districte, relacionats de manera especial amb la muntanya de Collserola.

### **3. Accés als espais públics**

El districte té una manca de parcs a la zona de Prosperitat, un barri on proliferen les places. També caldria una millora del manteniment a parcs com el de la plaça Primer de Maig i el Parc de les Aigües a Vallbona, el de Rodrigo Cano a Roquetes i el de Can Dragó a Porta.

Es detecta que caldrien actuacions per tal que el veïnat utilitzés més les instal·lacions de parcs com el de Rodrigo Cano o el Parc de les Aigües, que arrossegueu problemes d'incivisme.

Els veïns de Torre Baró continuen preocupats per la paralització del projecte de les Portes de Collserola, que explicarem més endavant.

També hi ha parcs on les coses s'estan fent bé a parer veïnal, com els de Can Peguera i el parc del Pla de Fornells a Roquetes, que estan en unes bones condicions i manteniment, i són utilitzats constantment pels veïns i veïnes.

En general, faltaria reforçar el manteniment dels diferents parcs del districte, dotar-los de noves instal·lacions i fer activitats perquè el veïnat vulgui utilitzar-los de forma més continuada.

### **4. Equipaments**

Des de les AAVV es denuncia que en el darrer mandat no hi ha hagut cap intervenció urbanística de pes executada. Algunes actuacions que s'han realitzat vénen de fa temps, com el PERI de Can Peguera o la residència i el centre de dia per a gent gran, una zona d'esbarjo per a gossos i la remodelació del carrer Nou Pins, a Prosperitat.

Hi ha infraestructures que estan paralitzades, com el casal de joves i la piscina de Via Favència al barri de Prosperitat. També tenen problemes els veïns i veïnes de Vallbona per la paralització de les obres del AVE, on l'espai ha estat ocupat per horts autogestionats. El veïnat de Torre Baró està amoïnats per la paralització del projecte Portes de Collserola, que havia de potenciar la natura dins del parc i concretar la relació de la muntanya amb els barris.

Tots els barris reivindiquen que hi ha equipaments que estan aprovats però que no s'han començat a construir. Les escoles bressol i les pistes esportives són un clar exemple d'això.

També cal destacar l'existència d'equipaments gestionats per part del propi veïnat. Els casals de barri, de joves, les pistes esportives o el centre cultural de Roquetes Ton i Guida, són alguns d'ells. Es demana més recolzament per part de l'Ajuntament donat al gran servei comunitari que realitzen.

## **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

Segons les entitats veïnals, la xarxa de transport del districte es podria millorar en diferents aspectes. Es considera un problema greu que els autobusos de barri no circulin els caps de setmana ni festius. Pel que fa al metro, a Can Peguera es queixen que la parada més propera la tenen a quasi un quilòmetre de distància. A Prosperitat no hi ha enllaç cap a la Línia 1 i a Porta falta el de la Línia 4 a Virrei Amat.

Es denuncia el mal estat de les voreres i la manca de carrils bici que no fomenten la substitució del transport motoritzat.

## **6. Accessibilitat a l'habitatge**

A part de l'excessiu pes de l'habitatge privat en relació al públic, es denuncia la falta de renovació i manteniment de molts dels edificis d'habitatges de més de cinquanta anys, tant públics com privats, i el seu progressiu deteriorament. Com ja hem explicat, estan en marxa diferents PERIS per millorar aquesta situació, però l'execució és molt lenta.

## **7. Incidència política ciutadana a les intervencions urbanes**

La incidència política ciutadana és bastant elevada degut a la quantitat d'entitats que existeixen als diferents barris i el seu grau de coordinació. És un districte on bona part del veïnat acostuma a mobilitzar-se per fer saber les seves problemàtiques. Una prova d'això és que a tots els barris està pendent l'actualització dels PERIS.

Això hauria de facilitar que l'Ajuntament tingués una tònica de diàleg constant amb les diferents associacions veïnals per tal de solucionar les problemàtiques establertes. No obstant, el mandat anterior ha estat molt conflictiu quant a les relacions entre el consistori i les entitats ciutadanes.

## **Informe urbanístic: Sant Andreu**

### **1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques del barri**

#### **Bon Pastor:**

- Remodelació de les 'Cases Barates'.
- PERI de la Maquinista.
- Casal d'avis, mercat, escola d'adults.

#### **Sagrera:**

- Pla d'Equipaments.
- Estació de la Sagrera (ritme inadequat, molt lent), L9 i L4.
- 'Pacificació' de l'avinguda Meridiana.

#### **Congrés – Indians:**

- Projecte d'equipament socio-cultural i local de l'AVV.
- "Projecte Canòdrom" i urbanització de l'illa.
- Promoure un estudi de mobilitat per la implantació de l'Àrea Verda.
- Reforma integral del carrer Puerto Príncipe i Francesc Tàrraga (entre Garcilaso i Maragall), placeta del Dr. Ferran i Clua.
- Recuperació de l'antic Mercat del Congrés.

#### **Trinitat Vella:**

- Resolució del projecte Porta de la Trinitat.
- Creació d'habitatge dotacional en el recinte de l'antiga presó.
- Assistència social al barri i impulsar la zona de Trinitat Nord.

#### **Sant Andreu de Palomar:**

- Resolució de les obres del AVE.
- Procés de remodelació de l'habitatge.
- Creació d'habitatge dotacional (gent a gran i gent jove).
- Creació d'habitatge de protecció oficial (HPO).

Les principals reivindicacions urbanístiques dels barris de Sant Andreu estan molt focalitzades en la resolució dels plans urbanístics vigents que es troben aturats. Les mancances exposades en diferents àmbits, sobretot pel que fa a equipaments i habitatge, tenen una resposta directa en els diferents plans urbanístics preexistents, esdevenint de vital importància la concreció d'aquests per pal·liar els dèficits.

En referència als equipaments, hi ha diversos plans que un cop realitzats oferirien una solució definitiva a les reivindicacions. És el cas, per exemple, del Pla d'Equipaments a la Sagrera o bé el PERI de la Maquinista a Bon Pastor, però la tònica és extensible i es repeteix a Congrés-Indians amb l'Illa del Canòdrom i a Trinitat Vella amb el projecte de la Porta de la Trinitat i associats. En el cas de Sant Andreu de Palomar, tenim el mateix exemple que a la resta de barris: existeixen plans que donarien equipaments necessaris a la població, com per exemple l'Institut Martí Pous que es localitzaria a la Fabra i Coats, per donar places d'ensenyament secundària als joves.

Paral·lelament, en l'àmbit d'habitatge, el projecte de la Porta de la Trinitat preveu la creació de 450 nous habitatges, principalment de caràcter dotacional, a l'espai de l'antic centre penitenciari, fet que resoldria la manca d'habitatge protegit i de reallotjament. També cal destacar la remodelació de les Cases Barates del Bon Pastor com a prioritat en tema d'habitatge, a més dels 500 habitatges de caràcter privat que contempla el PERI de la Maquinista en resposta a les demandes del barri. Així també, al barri de Sant Andreu de Palomar es preveu la construcció d'habitatges de protecció oficial i dotacional, però, a l'igual que a la resta dels barris, es troben aturats. Un bon exemple és el planejament a les Casernes, que porta nou anys de retard des de la seva aprovació.

Per últim, i fent èmfasi en la mobilitat i connectivitat interna entre els diferents barris del districte, així com la connexió entre districtes, es reivindica el reinici de les obres del AVE i de l'Estació de la Sagrera, com també l'agilització de les obres de la Porta de la Trinitat per millorar la comunicació amb Trinitat Nord.

## **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment els barris**

### **Bon Pastor:**

- La remodelació de Casas Barates (es troba en la tercera fase de cinc: inici de les obres al 2004, al 2010 s'havia remodelat 350/1000. Ara està en construcció).

- Modificació del PERI de la Maquinista (suposa l'ampliació de terreny comercial en 45.000m2, 500 habitatges privats, terciari cap a comercial i habitatge i una escola de primària).
- Polígon industrial Torrente Estadella (inicialment aprovat però ara aturat. Suposa la consolidació de la zona industrial).
- Mercedes-Benz (aturat).

### **Sagrera:**

- Pla d'Equipaments: el projecte preveu l'ús de deu grans solars que s'han obtingut gràcies a la construcció de la nova estació de la Sagrera i del túnel del TAV. El cobriment de l'àmbit de vies, des del Clot fins al nus de la Trinitat, ha generat un nou espai que s'ha de destinar a 30 equipaments.
- Estació Sagrera: L9, L4, AVE.

### **Trinitat Vella:**

- La Carretera de Ribas no està començada i té tres fases.
- La Porta de La Trinitat està força avançada però no ha finalitzat: s'ha fet la gasolinera, un aparcament públic temporal, residència d'avis i habitatges per a joves.
- Presó: Falten equipaments i reubicar habitatges. S'espera acabar a finals de 2016.
- PERI de La Madriguera: Per ara hi ha feta la biblioteca i una cooperativa. Cal veure on anirà la gent reubicada.

### **Congrés – Indians:**

- Projecte Canòdrom: pendent de la modificació del PGM, que està aprovada pel Ple de l'Ajuntament del 19 de desembre 2014. Un cop tramitada la modificació podrem treballar sobre el pla urbanístic previst en l'illa: zona verda, aparcament soterrani, centre cívic, escola bressol i un pavelló esportiu (PAV 3). Va molt lent i porta un retràs considerable de ben bé un any i mig per diferents motius. Està en la tercera i última fase d'obres i l'equipament hauria de començar a funcionar l'1 d'octubre del 2015. Ara mateix, està casi aturat.
- El local de l'AVV en un futur ha de ser un equipament municipal socio-cultural. Actualment, l'obra ja està adjudicada però aturada. No es va signar el document d'adjudicació abans de les eleccions.

### **Sant Andreu de Palomar:**

- Projecte d'alta velocitat, AVE: Les obres de l'Estació Sant Andreu Comtal es troben aturades, nou pressupost pendent per iniciar les obres al 2015.
- Projecte de planejament a les Casernes: Es troba aturat des de fa nou anys. Aquest planejament contemplava la construcció d'habitatge de protecció oficial (HPO) i una dotzena d'equipaments (poliesportiu, escola, escola bressol, residència per a gent gran, alberg per a joves, centre cívic, zones verdes, etc.). El Consorci de la Zona Franca (CZF) és propietari de 100.000 m<sup>2</sup> de les Casernes i les associacions de veïns exigeixen una actuació immediata en el solar.
- Fabra i Coats: En el recinte de l'antiga fàbrica de filatures s'ha aturat la construcció de l'IES Martí Pous, HPO i la ubicació definitiva de l'Escola Can Fabra.
- Casc antic: Hi ha construccions aturades, entre les que destaquen la de l'escola bressol i la residència de gent gran. També hi ha actuacions aïllades d'expropiació i de real·lotjament previstes.
- Lanzarote: Aturat, pendent de pagar expropiacions, equipaments i HPO. També preveu la construcció del Hogar Castellano y Leonés.
- Estació (Clínica Sant Jordi): Pendent execució i urbanització plaça estació.
- Can Portabella: Inici rehabilitació Casal de Barri i inici d'adjudicació HPO amb preu concertat al carrer Virgili, la forma de compra és sobre plànol i directe al promotor.
- Colorantes: Pla aturat a expenses de la modificació del PGM.
- Renfe Tallers: Pla aturat, depèn de l'AVE (trasllat dels tallers).

Els plans urbanístics que afecten el districte de Sant Andreu es caracteritzen pel fet que es troben parcial o totalment paralyzats. Aquests plans presenten la capacitat de redefinir l'espai urbà del districte i canviar la seva fisonomia de forma palpable, a més de permetre una major connectivitat, no només entre els barris de Sant Andreu sinó que també amb el districte de Sant Martí.

En aquesta línia cal esmentar la remodelació de les Cases Barates del Bon Pastor, parcialment executada, que suposaria una redefinició absoluta del paisatge urbà. A la vegada cobra molta importància en el mateix àmbit la modificació del PERI de La Maquinista, que permetria la consolidació i ampliació d'un espai de recent creació, tant en el preexistent àmbit comercial, com en l'àmbit d'equipaments amb 500 nous habitatges i multitud d'equipaments.

En relació a Sagrera trobem una situació semblant al Bon Pastor, en el sentit que el Pla d'Equipaments i de l'Estació de la Sagrera tenen la capacitat de pal·liar les mancances en equipaments i, en aquests plans concrets, de trencar les barreres espacials que separen històricament la Sagrera de la resta de barris del districte i de Sant Martí amb el soterrament de l'àmbit de vies que va del Clot fins al nus de la Trinitat. L'estat, un cop més, és d'immobilisme i indefinició.

Seguint la tònica general, a Congrés- Indians trobem el Projecte del Canòdrom aturat en la seva tercera i última fase. Aquest pla, aprovat des del 2014 i pendent de modificació, permetria dotar d'equipaments de diverses tipologies el barri, a l'igual que el projecte del local de l'AVV, que preveu diversos equipaments socioculturals.

Per altra banda, a Trinitat Vella s'han instaurat diferents equipaments previstos en els plans de la presó, de la Porta de la Trinitat, i del PERI de la Madriguera, però continuen en execució i cal resoldre la reubicació dels habitatges afectats per la presó. La carretera de Ribas, que consta de tres fases, està sense començar.

Al barri de Sant Andreu de Palomar es repeteixen les mateixes tendències que a la resta de barris. Els plans urbanístics associats a habitatge, equipaments i transport tenen una importància cabdal. En l'àmbit de l'habitatge el Pla de les Casernes preveu la creació de pisos de protecció oficial, entre d'altres equipaments, però la vinculació dels terrenys amb el Consorci de la Zona Franca fa que el pla romanguí aturat. Pel que fa als equipaments, a l'espai de l'antiga fàbrica de Fabra i Coats s'hi preveuen un IES i una escola de primària pendents de construcció, a l'igual que diversos habitatges de protecció oficial. Per últim, el projecte de l'AVE es troba aturat per manca de pressupost, i consegüentment no pot resoldre les mancances de zones verdes que reivindiquen el veïns. En termes generals, la concepció vers el PGM dels veïns de Sant Andreu de Palomar és que ha influït negativament en el seu barri.

### **3. Accés als espais públics**

L'accés als espais públics al districte és considerat com quelcom a millorar, excepte al barri del Congrés – Indians. Tot i que es troben alguns casos de privatització a la zona de Trinitat Vella, on per exemple un home ha instal·lat una barbacoa de pagament a la zona del parc, les queixes recollides no apunten en aquesta direcció.

El problema més comú en relació a l'espai públic és la seva poca utilització, per diferents motius. A la zona del parc de la Maquinista, a Bon Pastor, l'espai és



més una zona de pas dels vianants que una àrea de convivència per als residents, tot i ser un espai ben conservat. Per contra a la Sagrera i a la Trinitat, a més de requerir més espais públics, atribueixen la baixa utilització a una mala gestió administrativa pel que fa al manteniment.

En el cas de Sant Andreu de Palomar trobem una demanda explícita de zones verdes que es podria solucionar amb la consecució de les zones previstes en el Pla de l'AVE. Puntualment, s'assenyalen problemes amb els gossos al parc de Can Fabra.

Paradoxalment i com s'ha comentat anteriorment, l'AVV Congrés –Indians considera que el seu barri és molt verd, amb multitud de parterres i parcs, i que si aquests espais no estan en millors condicions no és pas per culpa de l'administració sinó per la manca de civisme per part dels usuaris.

#### **4. Equipaments: oferta i demanda**

La necessitat d'equipaments de tot tipus és una realitat palpable que només es pot alleugerir amb la materialització dels plans urbanístics vigents que els contemplen i que en l'actualitat es troben aturats.

Els casos més paradigmàtics els tenim a la Sagrera, on el Pla d'Equipaments que preveu prop d'uns 30 avança a un ritme inadequat; a la Trinitat Vella, on hi ha equipaments aprovats d'assistència social, residències de gent gran i habitatges per a gent jove pendents d'execució; o al Congrés – Indians, que té els equipaments reivindicats inserits en el Projecte del Canòdrom i en el de l'AVVL.

En un cas semblant al de la Sagrera, a Sant Andreu de Palomar el projecte de planejament de les Casernes, aturat des de fa nou anys, preveu la construcció d'habitatge de protecció oficial, una dotzena d'equipaments esportius, educatius, dotacionals i socioculturals que podrien pal·liar les necessitats reivindicades.

En referència a problemàtiques concretes, Trinitat Vella assenyala un mal plantejament de les escoles públiques davant el fenomen de la immigració, a més de la manca d'especialistes en el CAP i el trasllat dels Serveis Socials al Bon Pastor. D'altra banda, tant la Sagrera com el Bon Pastor assenyalen que els equipaments existents són insuficients perquè han quedat petits i que s'ha d'intervenir amb urgència perquè conflueixen amb la demanda de més serveis socioculturals, esportius i educatius en els barris.

### **Congrés – Indians:**

- Hi ha un dèficit, però el Canòdrom i AVV són la solució.

### **Trinitat Vella:**

- Escoles públiques mal plantejades davant el fenomen de la immigració.
- Manquen especialistes al CAP.
- Els serveis socials s'han traslladat al Bon Pastor.
- Mal manteniment equipaments existents.

### **Bon Pastor/Sagrera:**

- Han de millorar / Intervenció urgent, Pla d'Equipaments solució però avança lent.
- Els existents han quedat petits.
- Es proposa utilitzar patis d'escoles, Espai 30 i seminari del Bisbat.
- Equipaments socioculturals, esportius i educatius insuficients o inexistent.

### **Sant Andreu de Palomar:**

- No hi ha suficients zones verdes, però aquest problema quedaria resolt si s'executessin els plans que es troben en marxa.
- Pel que fa als equipaments, la població quedaria abastida si el pla de les Casernes es portés a terme.

## **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

L'avaluació de la mobilitat presenta disparitats en funció dels barris i especialment en funció de la zona.

- El Congrés – Indians i Sagrera consideren que l'oferta de transport públic és bona, i només en el cas de Congrés-Indians es detecta una problemàtica en la línia de bus 71, on a les hores puntes es produeix una forta saturació fins al punt que el bus no pot aturar-se a totes les parades. Pel que fa la mobilitat a peu, el Congrés –Indians es mostra com un barri molt còmode per al vianant gràcies a la proliferació de zones 30, i la Sagrera tot el contrari: diu que s'hi ha d'intervenir amb urgència.

- Bon Pastor: considera el transport públic millorable, i en aquesta opinió és determinant l'execució del pla urbanístic de les línies 9 i 10 del metro. Pel que fa a l'espai per al vianant, es considera acceptable.
  
- Trinitat Vella: és el barri amb una major problemàtica i es reclama amb urgència l'enllaç de les línies 1 i 3 del Metro per unir les dues trinitats. Aquest enllaç està previst, però no hi ha un pla. A més tan sols hi ha dos busos del barri i no funcionen els festius ni diumenges. Consideren que el carril bici és un caos i que s'han de millorar els accessos per a persones amb problemes de mobilitat.
  
- A Sant Andreu de Palomar trobem una adequada connexió de xarxes de transport públic, però hi ha diferents aspectes que han de millorar. Per una part, la finalització de les obres de l'AVE que afecten a Sant Andreu Comtal. També la instal·lació d'ascensors o escales mecàniques a la sortida de la Línia 1 del Metro, al carrer Joan Torras. A més, es reclama un bus que connecti el barri a l'Hospital Clínic. També caldria potenciar els carrils bici de tota la zona.

## **6. Accessibilitat a l'habitatge**

L'accessibilitat a l'habitatge al districte de Sant Andreu té com a principals trets característics la manca d'habitatge dotacional i l'afectació de diferents conjunts d'habitatges per plans urbanístics en procés d'execució. Un exemple és el barri de Sant Andreu de Palomar, on hi ha una manca d'habitatge dotacional, tant per a gent jove com per a gent gran. Tot i així, aquests mateixos plans contempen l'execució de diferents parcs de d'habitatge, tant dotacional com privat.

Per tant, el problema no és tant l'afectació dels habitatges com la manca de coordinació i de control dels temps de les obres que han de donar allotjament als afectats. El cas de Trinitat Vella escenifica aquesta problemàtica: el Projecte de la Porta de la Trinitat preveu la construcció de 450 habitatges en el recinte de la presó, dels quals el 90% està previst que siguin habitatges protegits i de real·lotjament. Malauradament, mentre el projecte no avanci, tots els residents en habitatges del Patronat Municipal de l'Habitatge afectats pel propi projecte es trobaran en una situació d'incertesa.

En el cas del Bon Pastor, el Projecte de Remodelació de les Cases Barates es troba estancat en la seva tercera i última fase i només s'ha intervingut en un total de 350 habitatges sobre 1.000. La situació es veu agreujada pel fet que un

80% dels habitatges tenen més de 40 anys, més de dues terceres parts es troben deteriorats i només un 15% dels deteriorats s'està remodelant. El PERI de la Maquinista, paralitzat ara per ara, preveu la creació de 500 habitatges de caràcter privat, que és la tipologia menys present en el barri.

Congrés – Indians:

- No tenen problemes d'habitatges afectats ni pendents de construcció.

Trinitat Vella:

- La reubicació dels afectats per la Porta de la Trinitat i el PERI de la Madriguera és una incògnita.
- Els habitatges propietat del Patronat estan afectats en la seva totalitat per la Porta de la Trinitat.
- El recinte de la presó ha d'albergar 450 habitatges, el 90% d'ells dotacionals.

Bon Pastor:

- L'habitatge de protecció està ben cobert, el privat no.
- PERI Maquinista preveu 500 habitatges privats.
- El projecte de les Cases Barates és la principal preocupació urbanística.
- Habitatge antic, deteriorat i molt poques remodelacions.

Sagrera:

- Habitatge privat ben cobert, el públic no.

Sant Andreu de Palomar:

- Quasi el 90% dels habitatges són de caràcter privat.
- Predomina l'habitatge en propietat (un 80%) contra el habitatge de lloguer, que és un 20%.
- L'habitatge en general es troba en bon estat, aproximadament un 80%.

## **7. Àrees industrials**

Únicament trobem el Polígon Industrial del Bon Pastor. Està gestionat per l'Associació d'Empreses del Polígon Industrial del Bon Pastor de Barcelona.

L'AVV forma part d'una comissió de seguiment del projecte, que té el seu principal repte en el diàleg amb l'administració per la transformació urbanística que suposaran les obres de l'AVE i l'adaptació de Rodalies.

La relació de l'AVV amb l'associació que gestiona el polígon és de col·laboracions puntuals a l'entorn del Banc d'Aliments, el transport o la Maquinista.

## **8. Incidència política ciutadana en les intervencions urbanes**

Les AVV assenyalen que existeixen canals de comunicació adients per a la informació dels projectes urbanístics però que no són eficaços, i menys en els darrers mandats, on a més del dèficit informatiu la capacitat de participació ha estat pràcticament nul·la.

## **Informe urbanístic: Sants-Montjuïc**

### **1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques dels barris del districte**

Tal i com s'anirà desglossant més a baix, dins del districte de Sants-Montjuïc es dibuixa una línia de separació entre els barris de la Marina i la resta. Aquesta línia existeix per les diferents característiques entre aquests dos grans grups de barris i també perquè l'Ajuntament hi ha fet front de maneres diferents.

Els barris de la Marina reivindiquen una xarxa de connectivitat pública justa amb el centre de Barcelona (fonamentalment en relació a les línies 10 i 2 del Metro) i més connectivitat interna, mitjançant la millora de la xarxa del bus de barri. De la mateixa manera que també passa a la resta de barris, cal una expansió forta de la xarxa de carrils bici.

De manera més pronunciada en els barris de la Marina que en la resta, s'hi reivindica una posada en marxa de tots aquells plans que en gran mesura han estat aturats o que fins i tot estan encara en vies d'aprovació. En tot el districte hi ha una demanda important d'equipaments per a gent gran i per a joves, així com culturals (cine, teatre, biblioteca, etc).

També als barris de la Marina es denuncia la contaminació que comporten les zones industrials properes i el trànsit dens d'allò que se suposa que és un passeig, el de la Zona Franca. De la mateixa manera, es critica una altra

vegada la falta de connectivitat amb el centre de Barcelona que sembla interferir, a més, en l'expansió del teixit productiu de Zona Franca.

Des dels barris propers al nucli de Sants es planteja en alguna ocasió la problemàtica del soroll als carrers o places que fan de centre de vida del barri. Les terrasses i l'aglomeració de gent provoquen alts nivells de soroll a les nits.

Es planteja també la idea d'unificar òrgans de participació ciutadana en una mena de consell de barri vinculant per tal de crear cohesió entre els veïns i veïnes i fer més fàcil el diàleg amb l'Ajuntament, que cal fomentar.

## **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment els barris**

El districte de Sants-Montjuïc és un clar exemple d'escenari amb una llarga trajectòria de millora urbanística. La història més recent de Barcelona ens fa entendre que l'execució de bons plans urbanístics fa créixer la ciutat i millorar el benestar dels seus habitants.

En aquest districte, però, hi ha les dues cares de la moneda. D'una banda, els barris de Sants, Hostafrancs, Badal, la Bordeta i Poble Sec aglutinen un gran nombre de plans d'intervenció, que malauradament es troben aturats: Can Batlló, Can Vies, Plaça del Centre, el PMU de la Satalia, la renovació de l'estació ADIF i la seva afectació a 66 pisos, l'obertura del carrer Diputació per descongestionar plaça Espanya, etc.

D'altra banda, la Marina pateix el contrari: hi ha pocs plans previstos o en vies d'execució per la seva millora, com la Marina de Prat Vermell, la remodelació del passeig de la Zona Franca, l'obertura de les estacions del Metro de la L10, el complex esportiu de Sant Cristòfol, etc. Aquests casos estan aturats o en vies d'aprovació.

Aquest fet dibuixa grans diferències en el comportament urbanístic del districte de Sants-Montjuïc, i així mateix ens ho han expressat els representants de les associacions que han col·laborat en aquest estudi.

## **3. Accés als espais públics**

Pel que fa a l'espai públic, veiem diversitat en les respostes i opinions dels nostres entrevistats. En aquest cas no trobem una clara línia divisòria entre uns barris i d'altres i s'observa que, en general, el districte de Sants-Montjuïc té força espai públic amb fàcil i lliure accés: places, parcs, i diversos espais d'esbarjo, encara que com a gairebé tots els districtes manquen espais esportius d'accés gratuït. Ja coneixem que els territoris que el conformen són barris tradicionalment populars, amb una gran vida a

les places, al carrer o als parcs. Això es conserva clarament al Poble Sec, així com a Sants, Hostafrancs, la Marina i també especialment a la Bordeta amb el nou espai autogestionat de Can Batlló. L'activitat viva al carrer i l'espai públic propicia, en alguns casos (Poble Sec ho destaca) alguns conflictes, sobretot pel que fa a raons de civisme (fonamentalment degut a la vida nocturna dels carrers amb pes especial de l'hostaleria).

No s'ha d'obviar la presència de privatitzacions en alguns casos, sobretot referents a la invasió de terrasses als carrers, especialment al Poble Sec. També és remarcable la densificació del carrer de Sants com a nucli articulador del cor del barri. La concentració de trànsit és molt alta i l'espai del vianant és molt restringit. A més, malgrat que és un carrer molt cívic no té cap metre de carril bici.

#### **4. Equipaments**

En la mateixa línia, l'oferta d'equipaments és variable segons els barris. Podem observar que, de nou, l'oferta que existeix la Marina és més escassa que a la resta de barris, amb una manca d'equipaments tals com habitatges dotacionals i protegits, centres i espais esportius, casals de joves, etc. Tot plegat no s'explica per una baixa demanda o interès, ni tampoc per falta de reivindicacions, com observàvem a l'informe del projecte BEC<sup>1</sup> elaborat per la Favb de 2012 a 2015. Aquests barris tenen una llarga història que ha comportat l'augment de la seva població, de la seva activitat industrial així com la diversificació. Tanmateix, ha estat una zona castigada i desprotegida per les administracions, amb una mancança clara d'equipaments i altres serveis bàsics.

La distribució de l'espai en els barris de Sants-Montjuïc és força desigual, element que també es veu en la concentració d'equipaments a l'entorn del centre neuràlgic dels barris de Sants i en la manca dels mateixos a altres territoris com la Marina, però també Badal i Poble Sec.

#### **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

Respecte a la mobilitat, cal contemplar la presència d'algun pla de millora de la xarxa de transport, així com la connectivitat amb la resta de Barcelona i la qualitat dels carrers, voreres i carril bici.

La queixa més repetida en la majoria de barris, sobretot a la Marina, és la falta de bus de barri i, més urgent encara, la manca d'accés a la xarxa de Metro. Els busos que haurien d'articular l'interior de la zona també són ineficients, tant pel seu recorregut com per la falta d'implementació d'un bus de barri que arribi a tots els racons, a banda de la incomunicació dels barris

---

1

<https://barriospaideconvivencia.wordpress.com/2015/02/27/els-barris-de-la-marina-ja-tenen-la-seva-revista-bec/>

de la Marina amb la resta de la ciutat via Metro. Sembla que existeix congestió d'usuaris en algunes parades i abandonament en d'altres. Aquesta manca la pateix especialment la gent gran del barri, que troba dificultats per al desplaçament en transport públic. Per una altra banda, també està el sense sentit que, malgrat que estem parlant d'un territori amb carrers amples, plans i força densificat, no hi ha cap carril bici.

Els barris, sobretot de Sants, Poble Sec, Hostafrancs i Badal, gaudeixen de diverses parades i línies de Metro que comuniquen ràpidament amb el centre de Barcelona, també la Bordeta i la Font de la Guatlla tenen a prop aquest servei, a més d'accés ràpid als FGC, cosa que no passa amb la Marina, que denuncia el seu aïllament en termes de transport públic. Sense dubte, la reivindicació més forta en matèria de mobilitat és l'acabament de les obres aturades de la Línia 10 de Metro a la Marina i l'obertura pública d'una línia que s'està fent servir ara mateix per fer circular els combois que van a les cotxeres. Avui en dia, el trajecte en transport públic fins a Ciutat Vella dura uns 40 minuts, mentre que en transport privat no arriba als 10. Es reivindica que s'obri la línia, però el que es planteja des dels moviments ciutadans de la Marina és l'obertura immediata d'almenys una de les tres estacions projectades al barri.

Respecte a la mobilitat en bicicleta, no a tots els barris hi ha carrils bici. De fet, no existeix a tot el territori una xarxa de carrils bici, només podem parlar d'alguns carrers amb trossos de carrils que, molts d'ells, semblen no portar enlloc: carrer Gavà, carrer Tarragona, passeig Sant Antoni, Paral·lel, etc. A tota la muntanya Montjuïc s'observa que no n'hi ha cap carril bici, de la mateixa manera que passa a Hostafrancs o als barris de la Marina. A més, estem parlant de barris amb molta densitat de trànsit, de voreres generalment estretes i d'una presència de vianants molt densa a la via pública.

## **6. Accessibilitat a l'habitatge**

Segons les associacions del districte, en termes generals la gran part dels habitatges de Sants-Montjuïc són de propietat privada i estan ocupats. També hi ha desigualtats, però, respecte de la distribució de l'habitatge protegit. La majoria de la densitat dels edificis de protecció es concentra a la Marina, mentre que a Hostafrancs i Sants és residual. Les associacions indiquen que en general l'habitatge està en bon estat, tot i que en punts concrets destaca una proporció important d'habitatge de més de 40 anys, sobretot a Sants i Font de la Guatlla.

Es cert, però, que hi ha pendents les construccions d'habitatges públics com la zona de Prat Vermell (la Marina), 66 habitatges a Can Batlló pel real·lotjament de gent de Camí de Cadena i al carrer Burgos i el que queda pendent d'aprovació al carrer de l'Exposició (la Marina).

D'altra banda, hi ha una demanda comuna d'habitatge dotacional per a gent gran, joves, etc., i d'habitatge de protecció oficial.



## **7. Àrees industrials**

Si parlem de l'esfera productiva del districte, es tornen a observar diferències entre els barris. Els barris al voltant de Sants no tenen a prop una àrea industrial, però tenen un teixit molt ric de petits i mitjans comerços de tota mena. Els barris de la Marina tenen una xarxa reduïda de comerços i s'hi han construït grans superfícies. Per una altra banda, està el principal accés al Port de Barcelona, el ZAL de Zona Franca i el Polígon Pedrosa al costat, que suposen un focus de contaminació molt a prop de les residències. A més, no existeix cap vincle de comunicació entre els barris i els organismes que regeixen el Port i els polígons, cosa que dificulta el desenvolupament sostenible de la zona i la simbiosi entre barris i indústries.

## **8. Incidència política ciutadana a les intervencions urbanes**

Pel que fa a la incidència política de la ciutadania del districte Sants-Montjuïc, no hi ha gaire unanimitat en les respostes que hem aconseguit. Hi ha alguns actors que es queixen de la falta total de diàleg amb l'Ajuntament durant el mandat anterior, sobretot pel que fa als barris de la Marina. L'AVV de Badal-Brasil-Bordeta tampoc no destaca gaire el diàleg amb les institucions. D'altres, com el barri de l'AVV de la Satalia considera que la seva incidència en la política és alta.

Hem registrat també propostes per millorar la incidència de la ciutadania en la presa de decisions públiques, com l'opció d'unificar un òrgan de representació veïnal (per exemple, un consell de barri de representació directa) que aglutini pluralitat i que serveixi de via directa de negociació i intervenció amb les institucions. Aquest hipotètic consell seria útil per al seguiment dels assumptes a tractar entre ambdues parts i el llançament de propostes i avaluacions.

## **Informe urbanístic: Sarrià - Sant Gervasi**

### **1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques dels barris del districte**

Des de Can Caralleu reivindiquen un local per a l'AVV. També ens avisen de la necessitat d'asfaltar correctament els carrers.

A més, hi ha desacord amb l'Ajuntament per l'edificabilitat d'algunes zones amb desnivell: s'interpreta de manera diferent el nivell d'alçada que poden tenir algunes edificacions.

Pel que fa al barri de les Planes, serien necessàries barreres acústiques als FGC i túnels, perquè generen molt de soroll.

Una mancança general que la gran majoria d'AVV ens han fet saber és la necessitat de la millora del transport públic nocturn, concretament els d'autobusos.

### **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment els barris**

A les Planes hi ha un Pla Parcial d'Ordenació del Polígon Baixador de Vallvidrera les Planes d'octubre del 1980.

Pel que fa al barri de Can Caralleu, tenen el PERI del 1995. L'AVV de Vallvidrera reivindica un pla parcial.

Quant a Sarrià, hi ha diferents MPGM que afecten la zona:

- 1) B0940: MPGM del Centre Històric de Sarrià. Va ser un plantejament pioner i no sabem si s'ha realitzat a altres nuclis històrics de la ciutat.
- 2) SR256-2: Vores de la Via Augusta - Porta de Sarrià.
- 3) B050492: MPGM vores de la Via Augusta.
- 4) B050564: MPGM ordenació del Parc de les Monges.

També estan afectats per el PEPNAT, Pla especial de protecció del Medi Natural i el paisatge del Parc Natural de Collserola.

### **3. Accés als espais públics**

A Sarrià trobem el parc de Sentmenat i el de l'Oreneta (que són molt utilitzats pel veïnat), així com el parc natural de Collserola, molt visitat per persones de tota la ciutat, sobretot el dies festius. Es considera que hi ha suficients zones verdes.

A les Planes estan envoltats de boscos i zones verdes però es reivindica un pla ambiciós de protecció i cura. Can Caralleu té una orografia molt especial, ja que només s'hi pot accedir per una carretera per sobre la ronda

de Dalt. Els carrers són molt costeruts i estrets. Pel que fa als parcs urbans, estan els del Torrent de les Monges, Quinta Amelic, Castell de l'Oreneta i Sentmenat.

#### **4. Equipaments**

A la part baixa del barri de Can Caralleu (tocant a la ronda de Dalt) hi ha diferents equipaments que, ubicats en sòl públic, són gestionats de manera privada amb una concessió de més de 100 anys: Calípolis (on s'entrena l'equip de natació sincronitzada), la residència per a estudiants d'ESADE i de l'Institut Químic de Sarrià, el Poliesportiu DYR i les escoles Taber i Costa Llobera i la guarderia Can Caralleu com a equipaments educatius públics. Hi ha unes oficines de la Guàrdia Urbana que ocupen un equipament destinat a escola de música. A Vallvidrera hi ha un projecte de reutilització del mercat municipal que s'està fent servir com a lloc d'assaig però actualment s'està deteriorant.

#### **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

A Can Caralleu resulta impossible utilitzar la bicicleta al barri perquè l'orografia ho impedeix, ja que fa massa pujada i baixada (encara que la generalització de les bicicletes elèctriques pot acabar amb aquestes dificultats). Tampoc no és un barri on es pugui passejar fàcilment, i fins i tot hi ha una bona part dels carrers que no tenen vorera.

Vallvidrera denuncia la falta d'autobusos nocturns (molt reivindicats pel jovent). Caldria una millora dels recorreguts i major freqüència del servei, a més de la millora d'algunes de les parades més utilitzades i les que enllacen amb les estacions dels ferrocarrils, amb protecció de vent i pluja. Es denuncien problemes de mobilitat a la plaça de Vallvidrera i entorns a causa dels cotxes aparcats en doble fila i la permissivitat de la Guàrdia Urbana.

A Sarrià se subratlla la necessitat de més freqüència de pas d'alguns autobusos i un calendari de finalització per a la Línia 9 del Metro.

#### **6. Accessibilitat a l'habitatge**

Es denuncia que hi ha habitatges, com els de la biblioteca o la plaça de Sarrià, que estan aprovats però no estan construïts.

Per una altra banda, tenim el pla 'Vores de la Via Augusta' que encara està en execució. També està paralitzada la modificació de la qualificació urbanística de la zona del parc del Castell de l'Oreneta. Els vials dels parcs de l'Oreneta i de Sentmenat, i la benzineria del carrer Eduardo Conde no estan iniciats.

En vies de debat: Vores Via Augusta, edificis Parc de les Monges.

## **7. Incidència política ciutadana a les intervencions urbanes**

Les associacions consideren que els plantejaments veïnals, ara per ara, no acostumen a ser recollits per l'Administració, amb l'excepció de quan una reivindicació té més acceptació i un fort consens veïnal.

## **Informe urbanístic: Sant Martí**

### **1. Resum de les principals reivindicacions urbanístiques dels barris del districte**

Les entitats demanen més diàleg amb les institucions i que aquestes facin un esforç de transparència. La ciutadania ha d'estar assabentada de les actuacions que afecten el seu barri.

Es reivindiquen més equipaments públics destinats a joves, infants i gent gran. També s'hi troben a faltar equipaments o espais destinats a l'esport. Com que el districte és molt dens en població, hi ha una mancança d'espai públic i zones verdes, tot i que aquestes han anat millorant en nombre i qualitat en els darrers anys.

La mobilitat és fonamental i ha de ser reforçada amb una xarxa de busos més consistent, amb més freqüència de pas.

Cal impulsar el teixit industrial del districte, que en molts casos és inexistent, està desaprofitat o en desús. Sovint queden locals buits que resulten focus d'atracció de conflictes i marginalitat.

Al barri del Poblenou es demana una solució al conflicte de la plaça Sant Bernat Calbó, on es vol construir un monestir de clausura. S'ha creat la plataforma 'Salvem la Repla' per reivindicar equipaments públics i una millora de la mateixa plaça. L'Ajuntament s'ha compromès a comprar el solar i iniciar un procés participatiu.

### **2. Plans urbanístics que afecten total o parcialment els barris**

El districte de Sant Martí i el gran nombre de barris que aglutina està afectat actualment per diversos plans de millora urbanística, alguns en execució i d'altres en discussió o negociació.

Al districte es troba el 22@, un pla urbanístic actualment estancat i en vies de discussió amb l'Ajuntament. Altres grans projectes que preocupen el veïnat i les seves associacions són el soterrament de la línia de l'AVE, la connexió de l'obertura de l'avinguda Diagonal, la remodelació de Glòries, l'Eix Pere IV, Maria Trinxant-Meridiana i l'obertura i millora d'altres carrers o avingudes del districte.

Algunes aportacions veïnals destaquen la lentitud del procés d'alguns plans, a costa d'inversions que es feien en altres llocs. Inversions que en alguns casos tenen origen privat i no han estat posades en coneixement de la ciutadania.

### **3. Accés als espais públics**

En general, es valora que l'espai públic no està excessivament privatitzat. Això no treu, però, que hi hagi casos en què no hi ha un total lliure accés a l'espai comú perquè hi ha algun equipament o infraestructura de finançament privat o ús restringit ocupant lloc en alguns d'aquests espais públics. Seria el cas de Petanca Fòrum, terrasses a les Rambles, la previsió de construir un gran hotel a la zona entre el Fòrum i Mar Bella... La privatització es dona sobretot en equipaments i espais esportius.

Quant a les zones verdes, es considera que en general són suficients i es troben en bon estat, tot i que cal posar èmfasi en una millor cura. No es pot passar per alt, però, que una part dels barris de Sant Martí resulten ser molt densos. En concret, el Clot és el barri més dens de Barcelona, cosa que comporta una falta de zones verdes més que evident. Des de l'Associació de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa hi ha una clara reivindicació de zones verdes i d'espais oberts.

El PGM va intentar limitar el creixement d'habitatges a costa d'absorbir zones verdes, però en molts casos es va arribar tard i la superedificació i població d'alguns barris van fer impossible que hi hagués una distribució suficient i equitativa. Com apunten des de Verneda Alta, "de zones verdes, no en sobren mai".

### **4. Equipaments**

Pel que fa als equipaments, el moviment veïnal reclama en conjunt una major oferta. Tenint en compte que la població de Sant Martí és gran (l'índex d'envelliment està a l'entorn del 140 i l'índex de sobreenvelliment és de 53) és important abastir un servei a aquest sector amb equipaments públics i de qualitat. Si més no, cal "dignificar els equipaments, per molt que ja funcionin". Sense oblidar l'altra punta de la piràmide poblacional, els joves. Es detecta una falta d'equipaments per a la població jove, des de casals fins a centres de primària i secundària, passant per centres de formació professional. En diversos territoris s'ha assenyalat que són insuficients o bé inexistents.

Quant a les escoles bressol, s'ha assenyalat que hi ha oferta i que es troben en bon estat. Una altra mancança que reclamen alguns barris són els equipaments esportius i culturals (fonamentalment biblioteques). D'aquí potser es pot deduir que hi ha un repartiment irregular d'aquest tipus d'equipaments entre els barris que conformen Sant Martí i que, potser en alguns casos, els límits dels barris hi juguen a favor d'aquesta percepció.

### **5. Avaluació de la mobilitat al districte**

Pel que fa a la mobilitat en el districte, s'ha pogut observar diversitat en les respostes. Hi ha algunes zones que es troben a prop d'estacions de tren importants, com la Sagrera o el Clot. Aquests barris han valorat en general força bé el servei de transport, tot i que reclamen una major comunicació amb Rodalies.

D'altra banda es troben els barris que consideren insuficient la xarxa de comunicacions, especialment dels autobusos, remarcant la baixa de freqüència de pas (és un transport molt utilitzat per la gent gran).

Paral·lelament s'ha proposat des d'una de les associacions consultades la creació d'una comissió de mobilitat. Es considera que a causa dels canvis en mobilitat a la ciutat, especialment pel creixement del turisme, cal gestionar de manera més eficient la xarxa de transport.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, els barris valoren positivament el servei del Bicing. Sembla que hi ha bona convivència entre ciclistes i vianants, encara que la xarxa de carrils bici hauria d'augmentar de manera substancial perquè arribi a tot el districte.

## **6. Accessibilitat a l'habitatge**

Quant a la naturalesa de l'habitatge, trobem que el districte guarda una proporció d'un 5% d'habitatge públic vers un 95% d'habitatge privat, i que gran part dels habitatges són de propietat (85%) davant d'un 15% de lloguer. Aproximadament un 5% dels habitatges estan desocupats. Al 22@ estan en vies d'aprovació i execució 2.000 nous edificis.

## **7. Àrees industrials**

El districte té un gran i antic esquelet industrial que poc a poc va quedant obsolet, però que està encara aprofitat per instal·lacions vigents, com el 22@ i la Verneda Industrial. No obstant, en ambdós casos hi ha una notable desocupació.

El gran repte per al territori és l'aprofitament cívic, però també econòmic, de les grans extensions industrials abandonades des de fa dècades. Encara avui en dia hi ha molta incertesa respecte als usos d'aquestes zones i, sobretot, com trobar lloc al teixit productiu de la ciutat perquè generi feina i oportunitats que desenvolupin les comunitats del territori.

## **8. Incidència política ciutadana a les intervencions urbanes**

Els diferents barris de Sant Martí no mantenen una relació igual vers les administracions. Sí que coincideixen, però, en destacar la poca comunicació amb l'Ajuntament en el mandat anterior, així com l'opacitat dels seus projectes i un diàleg tardà i confús.

Alhora, és important destacar la importància de l'autoorganització dels barris. Hem comprovat que alguns barris creen vincles amb diverses entitats (en alguns casos coordinats per la Favb) per tal de tirar endavant projectes.

També existeixen nombroses iniciatives comunitàries i de coordinació entre entitats i agrupacions formals i informals que s'han convertit en referents per a la ciutat, com la plataforma 'Fem Rambla' o 'l'Eix Pere IV'.