

SESSIÓ INFORMACIÓ I DEBAT NXB Fase V

Dte:	Horta-Guinardó	Lloc:	Centre cívic Guinardó	Assistents:	200 aprox.
Data:	2 febrer 2017	Hora:	18:00 h	Ref. participació	Carme Ruiz
Representació institucional:	<ul style="list-style-type: none">• Mercedes Vidal, Regidora del districte i Regidora de mobilitat• Lluís Cerdà, Direcció de serveis de mobilitat• Paco Navarro, Gerència d'infraestructures i mobilitat• Albert Gironella i José Luis Quesada, de TMB				

1. OBJECTIUS DE LA SESSIÓ

- Explicar la nova xarxa de bus.
- Informar de les modificacions i novetats que comporta la futura xarxa de bus en tot el districte.
- Recollir dubtes, queixes i propostes de la ciutadania.

2. METODOLOGIA

En primera instància abans de començar el plenari, els dinamitzadors d'Urbaning recullen informació sobre els assistents mitjançant tres preguntes senzilles per tal d'obtenir dades qualitatives, i donar resposta durant el plenari:

- A quin barri pertanyen?
- Quins són els aspectes que més els preocupen de la nova xarxa?
- Quina és la motivació que els ha portat a assistir a aquesta sessió?

Com a les altres sessions, els representants municipals presenten en plenari els aspectes generals del funcionament i l'estructura de la nova xarxa de bus. Un cop acaba l'explicació, es passa a respondre les inquietuds i preocupacions més rellevants per als participants, anteriorment recollides pels dinamitzadors.

En un primer moment, amb el suport dels dinamitzadors i la referent de participació, és va obrir un torn de paraula durant 20-25 minuts en plenari. Un cop resoltes aquestes qüestions, es va informar als assistents de la possibilitat d'aclarir qualsevol dubte concret i proposta que volguessin fer a les 3-4 taules de treball disposades a la sala, on també hi havia dos **plànols DIN A0**; 1 de tot el districte i un altre de Barcelona, ambdós amb la proposta de la NXB. Cada taula compta amb **1 tècnic de mobilitat o de TMB i un/a dinamitzador/a d'URBANING**. Un cop els assistents van col·locar-se a les respectives taules es va obrir el debat i, amb l'ajuda dels post-its i les intervencions directes dels usuaris es va recollir tota la informació que s'exposa a continuació.

3. RESULTATS DE LA SESSIÓ

Tant en plenari com a les **4 taules de treball** l'aspecte general a destacar ha sigut el debat sobre les aglomeracions que es produeixen a les línies **24, 92, i V17** com a conseqüència del turisme. A més, també van haver queixes respecte la modificacions en el recorregut de la línia **39** i l'accés a l'Hospital de Sant Pau, els CAPS d'Horta i tota la zona comercial –c/Lisboa- des dels barris de la Font d'en Fargas i del Guinardó.

A continuació, es detallen les diferents aportacions en tres apartats diferents: a) Qüestions plantejades de la nova xarxa bus, b) altres qüestions de debat (xarxa actual, etc.) , d) propostes i c) qüestions resoltes en plenari.

a) Qüestions plantejades de la nova xarxa bus

- **39:** Aquesta línia quedarà escurçada a la Plaça Urquinaona i, part del seu recorregut, serà substituït per la línia **V23**. Actualment, el 39 connecta els barris del Guinardó, Horta i la Font d'en Fargas, amb els punts centrals de la ciutat, el CAP, el metro i el mercat. Es va comentar que, amb aquest canvi, serà molt més difícil accedir al barri d'Horta i als equipaments bàsics mencionats anteriorment. Així mateix, és l'única línia que dona servei a tota aquesta zona. D'altra banda, es posa en dubte l'eficiència de l'intercanvi que suposarà l'escurçament del 39, ja que les freqüències d'aquesta línia són molt baixes – de 15 a 20 minuts – i el fet d'haver d'agafar dos autobusos diferents (39 + V23) incrementarà el temps total de recorregut.
- Controvèrsia en vers la desaparició de les línies **45, 47 i 19**.
- Dificultats d'accessibilitat i desplaçaments a les línies **24 i 92**, com a conseqüència de les aglomeracions i de la massificació turística que pateix el recorregut d'aquestes línies, en especial durant les hores puntes i en els punts d'interès turístics com el Parc Güell (c/ Albert Llanas) i el passeig de Gràcia (Casa Batlló, La Pedrera). Tanmateix, es considera que la NXB no dona una solució adient ni garanteix una bona mobilitat per al barri del Carmel.
- Pel que fa la proposta de NXB, es veu insuficient la connexió des del barri del **Guinardó** fins al barri **d'Horta**. Concretament, es va mencionar la manca d'autobusos pel c/Tajo.
- El **c/Albert Llanas** no queda cobert en horaris nocturns per la NXB, es demana augmentar serveis en aquesta franja horària.
- Es veuen insuficients els serveis per anar a l'**Hospital de Sant Pau** des del barri del **Guinardó**.
- **V23:** Els busos d'aquesta línia no seran articulats, la qual cosa no va agradar. S'opina que serà una línia amb molta confluència de gent i, per tant, caldria un bus de major

capacitat. A més, no dona cobertura al barri d'Horta, i la majoria de les parades no tenen marquesines.

- Amb la NXB, no queda ben resolta la connectivitat entre la part inferior de l'**Hospital de Sant Pau** i el **Parc Güell** (zona escolar). Ara, aquest recorregut s'haurà de fer amb un transbordament, i això es percep de manera molt negativa donat que és un recorregut que fan molts infants i escolars (abans aquest recorregut estava cobert per la línia **92**).
- Al carrers de Pedrell i Montserrat de Casanovas falten connexions, ja que no hi passa cap autobús i es tracta d'una zona amb molts pendents.
- Manquen autobusos des del barri del Guinardó cap a l'eix de la Avinguda Meridiana.

Altres qüestions de debat (xarxa actual, etc.)

- Problemes de trànsit a la Travessera de Gràcia i a tot el tram de Gran de Gràcia. En concret, les línies que es veuen afectades són: **39, 24 i 92**.
- Les aglomeracions que es produeixen a les línies **24 i 92** degut als turistes que rep diàriament el Parc Güell i a la quantitat de busos turístics estacionats a l'Av. Mare de Deu de Montserrat i al c/ Albert Llanas, dificulten la circulació i l'accessibilitat dels autobusos als veïns/ines d'aquesta zona.
- Els aparcaments de cotxes del c/Maragall amb el c/Vedruna en caps de setmana i festius impossibiliten el transit i l'accés als autobusos.
- El **117** no té accés al CAP d'horta. Per tant, es demana ampliar l'oferta del bus de Barri, per tal d'augmentar les connexions del barri de la Font d'en Fargas amb el barri d'Horta.

c) Propostes

- Manteniment del recorregut actual de les línies **39 i 92**.
- Necessitat d'incrementar la **xarxa de carrils bus**, per tal de millorar la velocitat comercial i donar-li preferència i prioritat de pas a l'autobús.
- Estudiar el tema de les freqüències i la connectivitat entre les diferents parades – en especial el **39 i el V23-**, així com l'accessibilitat a tots els autobusos.
- **32**: Caldria regulació semafòrica a la Travessera de Gràcia, ja que es produeixen molts embuts.

- Donat que les línies **24, 39 i 92** es veuen afectades pel trànsit i els embussos que es produeixen als carrers de Travessera de Gràcia i Gran de Gràcia, caldria regular el transit en aquests carrers.
- Regular i pacificar tota la zona del Parc Güell.
- Millorar les connexions del barri de la Font d'en Fargas al barri d'Horta.
- Encarir la T-10 per als turistes.
- **H8:** Parada a La Sagrera i a l'Av. Meridiana.
- Accés des de l'Hospital de Sant Pau a l'Hospital del Mar.
- **H6:** Reubicació del final d'aquesta línia a Can Dragó.
- El **c/Albert Llanas no queda cobert en horaris nocturns per la NXB**, es demana augmentar els serveis en aquesta franja horària.
- Es considera que el recorregut del **V19** és massa llarg i, per tant, s'hauria d'incrementar el número de vehicles d'aquesta línia per tal d'incrementar-ne la freqüència.
- Bus de barri o convencional que cobreixi el recorregut que va des de la part inferior de l'Hospital Sant Pau al Parc Güell (zona escolar) sense cap intercanvi, ja que això és una dificultat pels escolars i els infants que abans feien aquest desplaçament amb la línia **92**.
- **117:** Ampliar l'oferta del bus de Barri, per tal d'augmentar les connexions del barri de la Font d'en Fargas amb el barri d'Horta. Es demana també que aquest bus doni accés al metro d'Horta. Addicionalment, millorar la senyalització d'aquest bus, ja que es tracta d'una línia que, tot i tenir la mateixa numeració, fa dos recorreguts diferents.
- Modificació del recorregut del bus de barri **114**, per a que pugui apropar-se a l'Hospital Sant Pau, amb una parada al c/Niça amb c/Castillejos.

d) Qüestions resoltes en plenari

Durant el torn de paraula obert en plenari no van poder-se resoldre tots els dubtes, degut a l'elevat numero d'assistents. Per tant, aquestes qüestions es van traslladar directament a les taules de treball, per tal de garantir unes respostes més concretes i més pròximes als participants.

- 1. Convivència de línies antigues amb les actuals? El bus de barri continuarà amb el mateix recorregut? Es millorarà les freqüències de pas en totes les línies?**

2. **Les línies 45, 47, 19 s'eliminaran? Amb la línia D40 els veïns i veïnes del barri del Guinardó podran arribar el centre? El bus de barri tindrà accés a les zones més perifèriques i muntanyosa del barri del Guinardó? H6 anirà per els dos sentits de la Ronda Guinardó?**
3. **Quina serà la modificació final de la línia 39? Es té previst algun tipus de mesura des de la NXB per tal de regular la quantitat de turistes a les línies 24 i 92?**
4. **A totes les parades d'aquesta NXB hi hauran seients? En l'actualitat hi manquen els seients a les diferents parades del barri. Es reubicarà les parades de les línies 32 i 55?**
5. **A les marquesines de les parades no es troba informació real i de totes les modificacions d'aquesta NXB, es té previst millorar l'accés aquesta informació?**

Des de la NXB es pretén millorar l'efectivitat pel que fa a les freqüències de pas dels autobusos. Per tant, els recursos i el reforç seran destinats a les noves línies per tal de garantir aquesta efectivitat i millora del servei, quedant així les línies antigues com a serveis complementaris a la NXB.

L'idea és que la Ronda Guinardó quedi coberta amb aquesta NXB i, per aquest motiu, l'H6 farà el recorregut en els dos sentits de la Ronda.

Està previst que en totes les parades, sobretot en les principals d'intercanvis, tinguin marquesines amb informació fiable, actualitzada i amb seients. Però en algunes és difícil posar-ne, ja que les voreres són molt estretes.