

## SESSIÓ INFORMACIÓ I DEBAT NXB Fase V

Dte:	Gràcia	Lloc:	Sala d'actes, Biblioteca Jaume Fuster	Assistents:	200 aprox.
Data:	2 Març 2017	Hora:	18:30 h	Ref. participació	Carme Ruiz
Rep. Districte: (nom i càrrec)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mercedes Vidal, regidora de mobilitat</li><li>• Lluís Cerdà, de la Direcció de mobilitat</li><li>• Eloi Badia, Regidor del districte</li><li>• Albert Gironella i José Luis Quesada de TMB</li></ul>				

## 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

En general, i com en les anteriors sessions, es va fer referència a l'increment dels **transbordaments** o **intercanvis** que suposarà l'ús de la nova xarxa – respecte a la xarxa existent – i, per tant, a la pèrdua d'algunes connexions directes. Un altre aspecte que es va mencionar va ser el desacord respecte el futur projecte de la **Superilla a Camp d'en Grassot**.

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

- Els usuaris habituals del transport públic, sobretot les persones grans i persones amb mobilitat reduïda, van manifestar que aquesta xarxa implica **molts transbordaments**, dificultant així la mobilitat i l'accessibilitat de tot aquest col·lectiu. A més, es va comentar la gran distància que hi ha entre parades, fent que, en moltes ocasions, l'intercanvi estigui lluny.
- Es va mencionar la disconformitat respecte a l'eliminació de parades a la **Travessera de Dalt** que comporta aquesta NXB, deixant sense servei als veïns i veïnes d'aquesta travessia.
- **Es va fer referència a la dubtosa eficiència de la NXB en quant a la freqüència de pas** de totes les línies, ja que les línies de NXB implantades a la fase anterior no tenen la freqüència de pas que haurien de tenir.
- Es demana augmentar els serveis de bus pels carrers d'**Indústria i Sant Antoni M<sup>a</sup> Claret**, per tal de donar cobertura i accés als escolars dels diferents instituts i escoles ubicats per tota aquesta zona.
- Es comenta que la NXB **no s'adapta a les necessitats reals dels usuaris habituals que, en moltes ocasions, són persones grans o persones amb mobilitat reduïda**, ja que hi ha molta distància entre parades i això els dificulta l'accés a la NXB.
- Dificultats en els desplaçaments i l'accessibilitat a les línies **24 i 92**, com a conseqüència de les **aglomeracions i de la gran 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 llanes) i el passeig de Gràcia (Casa Batlló, La Pedrera).
- Es considera que la NXB no dona una solució adient ni garanteix una bona mobilitat i **connexió des del barri de Gràcia fins al barri del Carmel** i viceversa.



- Entre les parades de l'**H6** de Lesseps i el carrer Escorial hi ha molta distància (sis travessies).
- Per anar a Montjuïc i al Paral·lel des de Gràcia, els usuaris abans podien anar amb el **55** i el **20** i ara, en canvi, hauran de fer un o dos intercanvis. Si volen evitar fer dos intercanvis (agafar tres autobusos), hauran d'agafar el V19 fins a Plaça Urquinaona i, allà, intercanviar amb el 55. No obstant, per a fer aquest intercanvi s'haurà de caminar tres carrers.

#### Altres qüestions de debat (xarxa actual, etc.)

- Es van destacar les **baixes freqüències de pas** dels autobusos de gairebé totes les línies, sobretot els caps de setmana. Concretament, algunes de les línies més repetides van ser: **39, 114, i 116**.
- **L'estació del Metro de Vallcarca no està adaptada a les necessitats dels col·lectius amb mobilitat reduïda** i diversitat funcional. Tanmateix, hi ha poc servei d'autobús des del barri de Gràcia fins al Metro de Vallcarca.
- Es comenta la necessitat de recuperar la parada anul·lada del **Carrer Roger de flor-Indústria**, ja que era de gran utilitat per tots els veïns d'aquesta zona.
- **En tot l'eix del Passeig Sant Joan** manca carril bus per tal d'augmentar la velocitat comercial de totes les línies que passen per aquest carrer.
- Es va comentar la mancança de busos per tot l'eix de **Sant Antoni M<sup>a</sup> Claret** fins al barri de Gràcia.
- Es va recordar la reivindicació veïnal, encara vigent i no resolta, que es va fer al districte sobre la línia **117**, fent referència a la freqüència de pas, la dimensió i l'excessiva longitud del recorregut d'aquesta línia.

#### c) Propostes

- No eliminar la línia **45**.
- No modificar el recorregut de les línies: **55 i 47**.
- No modificar l'**H8**, sobretot el tram de Sant Antoni Maria Claret/Passeig Sant Joan i el tram que puja per l'Avinguda Diagonal, és a dir, els trams que passen pel districte de Gràcia.
- Augmentar freqüència de pas de les línies: **39, 92, 114, 116 i 117**.
- Disminuir la distància entre parades.



- Més serveis d'autobús pel carrer **Indústria** i per a tot l'**eix de Sant Antoni M<sup>a</sup> Claret**.
- Recuperar la parada del carrer **Roger de Flor-Indústria**. Aquesta parada es considera necessària perquè sinó hi ha massa distància entre parades.
- Parada al carrer **Dos de Maig davant de la Creu Roja**: moure les parades d'aquest carrer per a que la parada estigui just al davant de la Creu Roja.
- Recuperar les parades del carrer de **Travessera de Dalt**.
- **Ampliar la zona de seients reservats** per a persones grans o persones amb mobilitat reduïda en tots els autobusos.
- Potenciar i implementar prèviament **el carril bus** en la NXB per tal de garantir les freqüències de pas i la velocitat comercial de totes les línies.
- Pacificar les zones més turístiques i donar solucions a les aglomeracions que es produeixen en algunes línies **-24 i 92-**.
- Potenciar la flota de **busos híbrids a tota la NXB** per tal de pal·liar els problemes greus que pateix la ciutat de Barcelona en qüestions de contaminació acústica i d'aire.
- Millorar els **intercanviadors** pel que fa a: senyalització al terra, reducció de la distància entre les parades d'intercanvi, incloure pantalles digitals a totes les marquesines, i coordinació de l'horari d'inici finalització del servei de totes les línies.
- Millorar el servei que ofereix la línia **117 en referència a la freqüència de pas, capacitat de passatgers i recorregut**.
- Millorar la **connexió entre l'Hospital Sant Pau i el Paral·lel** (abans cobert amb la línia 20).
- Busos **articulats** a la línia **47**.

#### **d) Qüestions resoltes en plenari**

En aquesta sessió el torn de paraula en plenari va ser molt extens, encara que es va respondre als temes més generals. A continuació, es fa un petit resum de les qüestions i respostes plantejades en Plenari:

- **Esta previst senyalitzar les parades a les àrees d'intercanvi? I implementar més carril bus?**

- **Es pretén donar alguna solució a les aglomeracions que es produeixen en algunes línies, concretament la 24 i la 92, per la quantitat de turistes que utilitzen aquests serveis? Com quedarà la comunicació entre la zona alta i baixa de Gràcia?**
- **Es té en compte els projectes futurs com les superilles a l'hora d'implementar aquesta xarxa? I les millores en les freqüències de pas i les marquesines a tota la xarxa d'autobusos?**
- **Es planteja la implementació de busos híbrids? Quins plans hi ha el respecte? Es potenciarà el carril bus en tota aquesta NXB?**
- **Es podrien explicar les raons dels canvis sobre les línies i els serveis? Dona la impressió de no conèixer les necessitats reals dels usuaris.**
- **S'ha tingut en compte les necessitats dels usuaris habituals amb mobilitat reduïda o diversitat funcional a l'hora de replantejar aquesta NXB? Dona la sensació de que no s'ha fet cap estudi o treball amb aquests col·lectius, ja que aquesta NXB implica realitzar més transbordaments.**
- **S'eliminaran finalment les línies 55, 47 i 45?**

És molt difícil veure els canvis de la NXB en aquesta presentació i, per això, és important veure amb més detall aquestes propostes i modificacions amb els tècnics a les taules de treball. Així doncs, es convida als assistents a participar en la dinàmica proposada i es responen en plenari les qüestions més genèriques plantejades:

Des de l'Ajuntament són conscients de que aquesta NXB comporta un canvi d'hàbits important per a tots els usuaris que utilitzen el transport públic, però aquests canvis són necessaris per obtenir una millora i una major eficiència en els desplaçaments al llarg de tota la ciutat. Amb aquesta NXB es guanyaran connexions cap als barris perifèrics de la ciutat, així com a equipaments d'educació i salut que, actualment, tenen una mancança real de serveis.

Es potenciarà el carril bus en tota la xarxa i, juntament amb la Guàrdia Urbana, es treballarà per tal de garantir i respectar el pas de l'autobús per aquest carril, sancionant els vehicles privats que no compleixin la normativa.

TMB ha anat incorporant busos híbrids i, el 2020, es té previst que aquests siguin el 20% de la flota.

Tota aquesta xarxa té en compte altres projectes com el tramvia, les superilles, etc. Així com la visió i les necessitats reals de mobilitat dels col·lectius amb diversitat funcional, fent un treball més pròxim en aquestes sessions específiques.

El que es busca és un equilibri entre el model teòric de la NXB i la pràctica. Alhora, es pretén millorar l'efectivitat pel que fa a les freqüències de pas dels autobusos. Els recursos i els reforços 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.

Està previst que en totes les parades on sigui possible, sobretot en les àrees d'intercanvi, hi hagi marquesines amb informació fiable i actualitzada.