

SESSIÓ INFORMACIÓ I DEBAT NXB Fase V

Dte:	Sant Martí	Lloc:	Sala de plens, Seu del districte	Assistents:	95 aprox.
Data:	9 febrer 2017	Hora:	18:00 h	Ref. participació	Carme Ruiz
Representació institucional:	<ul style="list-style-type: none">• Josep M. Montaner, Regidor del Districte• Adrià Gomila i Lluís Cerdà, de la Direcció 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

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

- Des del **col·lectiu de diversitat funcional** de l'associació de veïns de Sant Martí es considera que aquesta xarxa implica **molts transbordaments** – visió també compartida per la resta d'assistents – dificultant així la mobilitat i l'accessibilitat de tot aquest col·lectiu (ja que cada intercanvi els suposa una penalització degut al mal funcionament de les rampes o a l'elevat volum de passatgers de l'autobús, que no deixen espai per a les cadires de rodes).
- **H2:** Aquesta línia substituirà parcialment l'actual **60**. La gran majoria dels participants no estan d'acord amb aquesta proposta ja que, actualment, la línia 60 ofereix un servei directe des de La Verneda i La Pau fins a **l'Hospital de la Vall d'Hebron**, facilitant l'accés i els desplaçaments a aquelles persones amb mobilitat reduïda, ja que no s'ha de fer cap intercanvi. Amb la Nova Xarxa, no obstant, els transbordaments per accedir aquests equipaments es dupliquen.
- Manca de serveis i connexions directes cap a **l'Hospital del Mar** des de diferents punts del districte de Sant Martí, i manca de connexió amb altres equipaments sanitaris com **l'Hospital de Sant Pau i l'Hospital de l'Esperança**.
- Es va comentar que entre les **parades** de les línies verticals i horitzontals hi ha fins a 800 m de **distància**.
- La **manca de carril bus entre els carrers de Pujades i Lull** dificulten el trànsit i, per tant, entorpeixen la circulació dels autobusos.
- Amb la proposta de la NXB, el carrer de **Pujades** queda sense serveis d'autobusos, ja que no hi ha cap línia que passi per allà. En canvi, els carrers de **Pallars i Pere IV** quedaran molt saturats com a conseqüència de les diverses línies que es té previst implementar. D'altra banda, pel que fa al carrer de Pere IV, es demana que es deixi com a eix cívic (sense el pas d'autobusos), ja que això és el que s'havia anat acordant amb el districte a sessions anteriors.
- Els serveis cap al carrer de **Bilbao** són insuficient.
- La línia **192** desapareix amb la NXB. Es considera que aquesta línia té un bon servei, ja que connecta els barris del Poble Nou i Camp de l'Arpa, i té una parada a l'Hospital de

Sant Pau. Per tant, no s'està d'acord amb la seva eliminació. A més, el **V25**, que farà parcialment aquest recorregut, no s'apropa a tota aquesta zona.

- Les associacions del barri de la Verneda i del Maresme no troben adient la substitució de la línia **36** per les línies V31 i V27. La línia 36 proporciona un accés directe a l'**Hospital del Mar** des del barri de la Verneda i la Pau i, en canvi, aquesta connexió directe es perdre un cop s'elimini aquesta línia i s'haurà de fer un transbordament.
- Es considera necessària la connexió i l'enllaç del **V31** amb el baixador de tren de l'**estació de Fabra i Puig**. En la proposta de NXB, la V31 es quedarà a uns 7 carrers de l'estació.
- La zona de **Sanllehy** queda incomunicada si es suprimeix la línia número **92**. Molts escolars l'agafen per anar al col·legi. S'opina que fer l'intercanvi **H8+V19** serà molt incòmode per ells, ja que això suposa un temps de recorregut més elevat.
- La zona nord de Sant Martí es queixa per la seva "incomunicació" amb les zones de Sanllehy, Vista Parc i l'Hospital de l'Esperança.
- A l'intercanvi del Metro L2 Encants entre **H10** i **V23** hi ha massa distància entre parades.

Altres qüestions de debat (xarxa actual, etc.)

- Es van destacar les **baixes freqüències de pas** dels autobusos de gairebé totes les línies.
- Els serveis per anar a l'**Hospital del Mar des del barri de la Verneda i la Pau** es veuen insuficients.
- Des de l'estació de trens **Fabra i Puig**, manquen itineraris per anar a la Universitat Politècnica de Catalunya (**UPC**).
- Es va comentar al mal estat de les rampes dels autobusos, moltes no acaben de funcionar correctament, i no disposen d'un mecanisme manual alternatiu per quan s'espatllen. Per tant, l'accés als autobusos resulta complicat i incòmode per aquells usuaris que van amb cadira de rodes. En algunes ocasions, degut al pes de la cadira, la rampa s'espatlla (sobretot en els models *cítaros*) i l'usuari de la cadira de rodes ha d'anar fins al final de la línia per a que solucionin el problema i pugui baixar de l'autobús.

- L'estació del **Metro Vila Olímpica** no està adaptada per a l'accés a persones amb cadires de rodes.

c) Propostes

- Conservar la línia **36**, o, com a mínim, conservar la **comunicació directe a l'Hospital del Mar** (des de La Verneda i la Pau, el Besòs i Diagonal Mar)
- Conservar el recorregut actual de línia **60** per tal de poder accedir a **l'Hospital de la Vall d'Hebron** sense haver de realitzar cap intercanvi.
- Més serveis per els carrers de **Llacuna i Espronceda**.
- No modificar el recorregut de les línies **91 i H14** i, per tant, que aquestes continuïn passant pel carrer de Pallars.
- No eliminar la línia **192**, ja que la línia **V25** no cobrirà la zona del Poble Nou, el Camp de l'Arpa i l'Hospital de Sant Pau.
- Evitar l'efecte acordió de **H10 i H12**, ja que és molt freqüent que passin 2 o 3 busos seguits i, per tant, es desregularitza i empitjora la seva freqüència.
- Donat que la línia **H12** va sempre molt carregada, s'hauria d'incrementar la seva freqüència de pas i que els autobusos de la línia siguin articulats.
- Perllongar la línia **H16** fins a l'estació de **tren de Sant Adrià**, per tal de fer connexió amb Rodalies.
- Mes serveis del barri de **Sant Martí** fins a l'estació **Fabra i Puig**.
- La parada 2682 (1278 provisional) de la línia **H16** està massa lluny de la parada anterior i, per tant, es demana posar una parada intermèdia.
- A part del tram, incorporar més línies diagonals per tal de connectar millor les línies entre si.
- Que la **V25** circuli pel carrer de Bilbao en contrasentit a la circulació ordinària, ja que sinó les línies **V25, V27 i V29** queden separades per una distància massa gran.
- Estudiar la possibilitat de que la **V27** passi pels carrers de Bilbao i Navas de Tolosa.
- Que la línia **V31** connecti amb el baixador de tren de l'estació de Fabra i Puig.

- Que la línia **V21** connecti amb el Metro L1 Marina.
- Millorar la circulació i el trànsit a la **rotonda de Marina amb Almogàvers**. En aquesta rotonda es creen moltes retencions i situacions de perill. A més els busos articulats donen problemes donat que, quan estan parats, envaeixen les vies del tram.
- **Millorar l'accés de les cadires de rodes als autobusos**: vetllar pel bon funcionament de les **rampes**, disposar de rampes més resistents per a les cadires de més pes (motoritzades) i que les rampes disposin de mecanismes manuals per a quan aquestes s'espantin. Addicionalment, vetllar per un bon civisme per part dels altres usuaris de l'autobús, per tal de que deixin l'espai adient a les cadires de rodes i, alhora, incrementar l'espai destinat i reservat per a les cadires de rodes dins dels autobusos. D'altra banda, que l'espai destinat per a les cadires de rodes estigui senyalitzat al terra (com a les línies 7 i 33).
- Incloure una **plataforma** (per permetre l'accés de cadires de rodes a l'autobús) al carrer Almogàvers (cruïlla amb Sancho de Àvila) i al carrer independència amb Mallorca.
- Que hi hagi una línia de bus directe des de diferents punts del districte a la platja adaptada per a cadira de rodes.
- 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.
- **Preferència semafòrica** per tots els busos, sobretot a les línies de la Nova Xarxa.
- Més busos de quatre portes d'accés, per entrar tant per davant com per darrera, amb màquines de validació a totes les portes.
- Evitar les parades que coincideixen amb un semàfor després d'un gir.
- És necessari fer més **difusió i comunicació de la NXB** més enllà d'aquestes sessions, per tal que tots els barris puguin tenir accés aquesta informació.
- Crear l'app "com anar.." amb la simulació dels nous recorreguts, senyalitzant el temps de recorregut total, per a que la gent pugui veure i aprendre com anar als llocs i, veient el temps de recorregut, pugui apreciar la millora de la xarxa.

d) Qüestions resoltes en plenari

A continuació es fa un petit resum de les qüestions i respostes platejades en Plenari:

-La nova xarxa de bus implica molts transbordaments i això dificultaran la mobilitat d'aquells usuaris que van amb cadires de rodes. Es podria mantenir les línies 60 i 26 sense intercanvi per poder anar a l'Hospital de la Vall d'Hebron? Tanmateix, caldria disminuir la distància entre les parades, sobretot entre els intercanviadors principals.

-Moltes persones utilitzen la línia 36 per anar des del barri de la Pau fins a l'Hospital del Mar, es podria mantenir aquesta connexió? Dóna la sensació que des de la NXB no s'ha tingut en compte a persones amb mobilitat reduïda. Entre els carrers Lull i Pujades no hi ha carrils bus i hi ha molt trànsit, és tenen previstes mesures per tal d'optimitzar els desplaçaments en transport públic?

-Es té en compte els projectes futurs com són el del tramvia o 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?

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 les sessions específiques que s'organitzen des de l'ajuntament.

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 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.

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