

**SESSIÓ INFORMACIÓ I DEBAT NXB Fase V**

Dte:	Horta-Guinardó Nord	Lloc:	Casa Groga	Assistents:	100 aprox.
Data:	8 febrer 2017	Hora:	18:00 h	Ref. participació	Carme Ruiz
Representació institucional:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mercedes Vidal, Regidora del districte i mobilitat</li><li>• Adrià Gomila, de la Direcció de mobilitat</li><li>• Carlos López, de la Direcció de mobilitat</li><li>• Lluís Cerdà, de la Direcció de mobilitat</li><li>• Paco Navarro, Gerència d'infraestructures i mobilitat</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

Gran part dels assistents va mencionar la inquietud sobre el servei que donarà la línia **185** i com quedarà el seu recorregut, que ja s'està treballant i valorant amb el districte i les respectives associacions veïnals afectades com són: Montbau, Horta i Sant Genís.

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

- **V17:** aquesta línia substituirà a l'actual **V15**, i es demana que faci el mateix recorregut que aquest. Petició de canvi de terminal a l'Av. Martí Codolar.
- **185:** aquest bus de barri es considera essencial. Les associacions de veïns de Montbau, Horta i Sant Genís demanen un compromís de prioritització d'aquest servei per part de l'Ajuntament i TMB, així com una bona freqüència de pas i la decisió i exposició final del seu recorregut. Es demana que tingui parada a la plaça de la Clota i que l'autobús sigui de grans dimensions (i no un mini-bus), ja que hi ha molta demanda.
- El trànsit i la mobilitat per la **Plaça d'Alfons Comin** són impossibles, seria necessari mesures per tal de millorar la circulació i l'accés dels autobusos a la plaça.
- **V21:** des de l'associació catalana de discapacitats físics, els veïns del barri de Montbau van comentar que és molt complicat accedir a la parada del carrer Arquitectura amb Àngel Marqués, ja que hi ha molt pendent. Per tant, proposen desplaçar-la fins al carrer Arquitectura amb carrer Soraya, per tal de donar major servei a les persones amb dificultats de mobilitat. Una altra opció seria que el bus de barri de Montbau arribés a aquest tram.
- Manca de més serveis de proximitat al barri de Montbau. Hi ha buits que la NXB no cobreix.
- **V23:** en lloc de passar per Can Marcet, els veïns proposen que ho faci pel carrer Berruguete. És imprescindible que aquesta línia connecti el barri d'Horta amb la Font d'en Fargas, ja que actualment aquest recorregut queda cobert per la línia 39, però amb la NXB aquesta línia canviarà el seu recorregut i, per tant, es demana que la nova V23 faci el mateix recorregut que l'actual **39**.
- **H2:** es demana que faci el mateix recorregut que la línia **60**, per la Ronda de Dalt, per tal de tenir accés a les escoles i als instituts d'aquest tram.



- No s'està d'acord en que es canviï la **numeració dels autobusos** si alguns d'ells faran el mateix recorregut que l'anterior.
- Es posa en dubte que, sense incrementar el número de busos (flota de vehicles), s'aconsegueixi incrementar i millorar la **freqüència de pas** de les línies. No s'està d'acord en que l'increment de freqüència sigui a costa de l'augment de la distància entre parades.

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

- Manquen autobusos des del carrer **Mare de Déu de Montserrat** fins al metro d'**Alfons X**.
- Al carrer Mare de Déu de Montserrat (doble sentit) es produeixen molts accidents (atropellaments a vianants). Per tant, es posa en dubte la implantació del bus en doble sentit a la Ronda Guinardó.
- Segueix sense estar actualitzades l'APP de TMB i, en ocasions, no es troba informació fiable ni real.
- Al **c/Cortada** es produeixen molts embuts. Es tracta d'un carrer massa estret per a la circulació dels busos de gran capacitat.
- En general, com a les altres sessions, es va tornar a comentar el tema de les baixes **freqüències de pas**, amb temps d'espera molt elevats, sobretot pel que fa als serveis més pròxims, com són els busos de barri.
- En moltes parades les **pantalles informatives** no funcionen o directament són inexistents. D'altra banda, la pantalla informativa de les marquesines solars són molt altes i dificulten la lectura de la informació.
- Es va comentar que els autobusos de barri normalment tenen poca capacitat de transport de passatgers i, a més, l'accés és complicat per a les persones grans, ja que tenen esglaons molts alts.

#### c) Propostes

- Que el **V23** s'apropi al barri de Montbau i connecti el barri de la Font d'en Fargas amb el barri d'Horta i amb el CAP d'Horta. També es demana que aquesta línia faci el mateix recorregut que el 39.
- 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**, la connectivitat entre les diferents parades i l'accessibilitat a tots els autobusos, sobretot la dels autobusos de barri.
- Millorar l'**app de TMB** i donar informació real i fiable.
- **Priorització d'un servei més pròxim als barris** –Montbau, Horta i Sant Genís–, amb la implementació dels busos del barri, assegurant un servei de qualitat i amb gran capacitat de transport de passatgers. Així mateix, incrementar les línies de bus de barri al barri de Montbau.
- Que l'**H2** faci el mateix recorregut que la línia **60**.
- Que el **V25** faci el gir per la Plaça Maragall.
- Tenir en compte els pendents a l'hora de planificar la distància entre parades (que hi hagi menys distància en aquelles zones on hi hagi més pendent).
- Ampliar el recorregut del bus de barri **185** i millorar la seva freqüència.
- No dividir la **185** i la **112**, ja que els escolars de Sant Genís haurien de fer transbordament de dos busos de barri, fet que comportaria un temps d'espera molt elevat.
- Que l'**H6** faci la tornada per Mare de Déu del Coll.
- Que el **60** apropi el veïnat fins al mercat de Via Júlia i millori la seva freqüència
- Allargar la **60** per a fer l'intercanvi directe amb l'**H2**.
- Que la **V17** faci el mateix recorregut que la **V15** (línia a la que substitueix). Petició de canvi de terminal a l'Av. Martí Codolar.
- Desplaçar la línia **V21** fins al carrer Arquitectura amb Soraya, per tal de donar major servei a les persones amb dificultats de mobilitat (ja que és molt complicat accedir a la parada del carrer Arquitectura amb Àngel Marqués, ja que hi ha molt pendent). Una altra opció seria que el bus de barri de Montbau arribés a aquest tram.
- 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. A més, aquesta campanya extensiva és necessària perquè l'adaptació al canvi és molt complexa.
- Incloure a totes les parades una grafia clara (plànols) de totes les línies amb les parades d'intercanvi ben senyalitzades.
- Revisar i millorar la **numeració de les línies convencionals i busos de barri**. Algunes línies convencionals tenen números senars i això dona peu a confusió amb els busos



de barri. Així mateix, hi ha alguna línia amb números de l'1 al 99 que actua com a bus de barri.

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

El torn de paraula en plenari va ser acotat i moltes de les qüestions van traslladar-se directament a les taules de treball, per tal de donar respostes molt més concretes i pròximes als participants. Com a resum a continuació s'exposen les qüestions plantejades:

**1. Segons l'explicació sobre la NXB, el V17 tindrà el mateix recorregut que la línia V15? Quantes línies en total disposa la NXB?**

**2. El bus de barri 185 tindrà accés al barri d'Horta? Mantindrà els mateixos horaris matinals? Es donarà un bon servei d'aquesta línia en quant a: freqüència de pas, accessibilitat i connectivitat amb altres línies?**

**3. Aquesta sessió és de caràcter informatiu o participatiu? Es tindran en compte les aportacions i propostes per part dels assistents a l'hora de fer qualsevol canvi en la NXB?**

**4. La línia 45 desapareix amb aquesta NXB? L'H2 farà tota la ronda de Dalt, és a dir, el mateix recorregut que la 60?**

**5. Com quedarà el servei de les línies convencionals amb la NXB? Sobretot pel que fa a les freqüències de pas entre aquestes i les de la NXB. S'incrementaran els panells informatius en les línies convencionals?**

**6. El V2 tindrà accés al barri de la Vall D'Hebron? I el V27 fins al CAP d'Horta?**

**7. En l'actualitat els carrils bus estan col·lapsats per bicis i cotxes estacionats. Un cas concret són els embuts que es produeixen en la PI. Alfonso Comín. Des de la NXB es preveu algun tipus de mesura per tal de garantir la circulació dels autobusos?**

L'V17 tindrà el mateix recorregut que el V15. Es mantindrà un orde coherent i lògic respecte els números i recorreguts de les línies, per tal de donar la màxima cobertura a tots els districtes de la ciutat i facilitar l'accés a la NXB.

Hi hauran un total de 96 línies. En referència a totes les qüestions i dubtes sobre el servei de proximitat, és a dir, sobre el bus de barri, s'està treballant en aquesta proposta juntament amb les associacions veïnals de: Montbau, Horta i Sant Genís.

Aquestes sessions tenen l'objectiu d'informar a tot al barri de la NXB, però també recollir tots els dubtes, propostes i necessitats de tots els districtes per a, finalment, obtenir un bon servei. Les propostes es tindran en compte per a realitzar petits canvis. Alhora, es té present potenciar la comunicació i difusió d'aquesta NXB en tots als barris més enllà d'aquestes sessions i, per això, es té previst posar agents d'informació en totes les parades.

Un dels objectius principals és millorar les freqüències de pas de totes les línies d'autobusos de

tota Barcelona. Alguns serveis es modifiquen per a poder donar una solució a les necessitats reals del barri, però no es perd cap servei ni freqüència.

Des de la NXB s'intenta augmentar la xarxa de carrils bus i donar prioritats als autobusos. Addicionalment, es preveu la instal·lació de radars específics i més vigilància per als cossos de la guarda urbana per a garantir la circulació en aquests carrils.

Actualment, més del 70% de les parades disposen de marquesines, tots els intercanviadors principals tindran pantalles informatives, i es té present la necessitat d'incrementar i millorar les marquesines en totes les parades.