

SESSIÓ INFORMACIÓ I DEBAT NXB Fase V

Dte:	Sants-Montjuïc	Lloc:	Cotxeres de Sants	Assistents:	120 aprox.
Data:	13 gen 2017	Hora:	18 h	Ref. participació	Carme Ruiz
Representació institucional:	<ul style="list-style-type: none">• Mercedes Vidal, Regidora de Mobilitat• Maria Riba, Consellera del Districte• Carloz López, 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 barri 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.



a) Qüestions plantejades de la nova xarxa bus

- **V5:** es comenta que la implantació d'aquesta línia per **Joan Güell** serà complexa i enrevessada a causa dels semàfors, carrils bici – d'implantació molt recent – , camí escolar, càrrega i descàrrega i cotxes aparcats.
- Des de **Sants** es percep una mancança pel que fa a línies per a poder anar a La Barceloneta i al centre, i viceversa. Tampoc hi ha cap bus que vagi a **l'Ajuntament**.
- **Poble Sec:** manca de més recorreguts i flotes que entrin al barri. S'han de fer transbordaments per anar a La Barceloneta, cosa que no agrada. S'hauria de **connectar** aquest barri **amb el Mercat de Sant Antoni**. **Manca de línies verticals** en aquest barri.
- **El bus de barri del Poble Sec** només passa pel mig i no arriba a la zona alta, que és on més costa arribar (molt pendent).
- Al carrer on està el Condis manca un bus de barri.
- Alguns veïns tenen la sensació que **s'està privilegiant l'eix Gran Via i Diagonal** en la planificació de la NXB, donat l'elevat nombre de línies que passen per allà i la comparativa resultant amb altres zones de la ciutat.
- **Eix Creu Coberta - Carretera de Sants:** hi ha disconformitat amb la retirada d'una línia, abans n'hi havia 3 i ara tan sols en quedaran dues.
- **D20: Massificació dels autobusos d'aquesta línia,** en els recorreguts cap el centre i cap a La Barceloneta. Això dificulta els intercanvis, ja que si s'ha de fer un transbordament i agafar la D50, és possible que, a partir de Plaça Espanya, l'usuari hagi d'esperar més d'un autobús per a poder entrar, perquè aquests vénen plens i no obren les portes.
- **No agrada l'eliminació d'algunes línies, com són la 64, la 55 i, sobretot, la 91.**
- **Gran disconformitat amb l'eliminació del 91:** Aquesta línia l'utilitza un col·lectiu de persones molt concret: gent gran amb problemes de mobilitat per anar a la seguretat social o al CAP de Manso. Per aquest col·lectiu de gent, la línia és imprescindible perquè sinó, per accedir a aquests llocs hauran de fer un intercanvi i es tracta de gent que te dificultats per pujar i baixar de l'autobús.
- **Disconformitat amb els transbordaments/intercanvis.** En moltes parades, sobretot en les que fan referència a barris més perifèrics, on hi viu gent gran, s'ha de caminar força fins arribar a l'altra parada, i **l'intercanvi resulta lluny i, a més, amb molt temps d'espera.**

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



- A la **Plaça de Sants**, hi ha molt soroll i molt embolic per agafar qualsevol autobús. Hi ha queixes respecte de les incomoditats per caminar per la plaça i les connexions deficitàries.
- En general, es va repetir aquest discurs en les 3 taules de treball: les **freqüències** dels autobusos són **molt espaiades –fins a 20 minuts d’espera** en molt casos –. Algunes de les línies que es van ressaltar són:
 - **115**. Molta gent i freqüència deficitària.
 - **78**. Sobretot en hores punta.
 - **50**. Es demana augmentar-ne la freqüència, ja que és un bus molt utilitzat al barri, sobretot per la gent gran.
 - **46**
 - **B5**. Bona freqüència però poc accessible.
 - **H17**. Bona freqüència i es valora positivament que s’apropi més el barri de Poble Sec.
 - **D20**. Aquest autobús, a més, a l’estiu va totalment ple (arriba a La Barceloneta) i molts cops no obren les portes per agafar més gent a Plaça Espanya.
- **D20 i H12**, Inter-distància entre parades no equitativa.
- **H12** té bona freqüència però no té molta utilitat al barri.
- Es comenta que no va notar-se el reforç d’estiu a La Barceloneta, perquè els busos seguien anant plens i molts no obrien les portes. (**D20**)

c) Propostes

- Bus de barri que passi pel **carrer del Condis**.
- Més interconnexions de parades, sobretot en els barris perifèrics i on hi viu més gent gran.
- Que la **V9** i el **V7** entrin per Poble Sec.
- Millorar la freqüència del **55**.
- Menys distància entre parades.
- Augmentar la flota d’autobusos que arriben a punts tan concurrents com La Barceloneta (D20), l’Ajuntament i el casc antic.
- **Plànol informatiu dins els busos i informació actualitzada** en les pantalles digitals de les parades.



- **T-12** fins als 16 anys.
- Adaptar la parada de **metro de Sants**. Actualment hi ha poca accessibilitat, especialment per individus amb diversitat funcional.
- Intentar que s'hagin de fer menys **intercanvis** i aquests siguin més fàcils, més propers i amb menys temps d'espera.
- **Mantenir el 91**. Si això no fos possible, **augmentar la línia 22**. Creuen que aquesta línia és imprescindible per anar a la seguretat social o al CAP de Manso.
- Augmentar la flota del **46**, ja que aquest autobús és útil per a molta gent que treballa a l'aeroport.
- Regular la **velocitat del V5 per Comtes de Bell-Lloc**, per tal d'evitar accidents en el camí escolar i el gimnàs. Una altra proposta ha sigut la de repensar el recorregut d'aquesta línia per Comtes de Bell-Lloc, ja que és un carrer amb un camí escolar i altres equipaments, i s'opina que el pas del bus per aquest carrer pot resultar perillós deguda la velocitat comercial d'aquesta línia (línia d'alta freqüència).
- **V5**: Que arribi fins a baix del cementiri de Montjuïc (en comptes de quedar-se al carrer Foc) i enllaci així amb les línies de l'AMB (línia 88).
- Que l'autobús **D20** sigui **articulat**, per intentar resoldre la massificació d'aquesta línia.
- Es demana potenciar la connectivitat entre **la Bordeta i el CAP de Manso**.
- Es demana que la línia **27** acabi a Plaça Espanya (i no a Sants com s'ha planificat). Degut a aquests metres d'escurçament, no es podrà fer l'intercanvi. El tècnic respon que, per a fer aquest recorregut, es pot agafar la D40.
- **L71**, potenciar aquesta flota ja que uneix el CAP de Manso amb el barri de La Bordeta.