



**Ajuntament
de Barcelona**

Mesura:

**Procés d'Informació i debat de la Fase
V de la Nova Xarxa de Bus a
Barcelona**

Plenari del Consell Municipal

Abril 2017

B
BC
BN



Taula de continguts

1. CONTEXT	4
2. EL PROCÉS D'INFORMACIÓ I DEBAT	5
2.1. Fases del procés	6
2.2. Metodologia	6
2.3. Participants del procés	10
3. PRESENTACIÓ DELS RESULTATS DEL PROCÉS	11
3.1 Aportacions i peticions de totes les línies	11
3.2 Aspectes a millorar i demandes genèriques	22
4. PROPOSTES DE LA NOVA XARXA DE BUS	27
4.1 Propostes d'Àmbit General	27
Qualitat del Servei d'Àmbit General	27
Infraestructura d'Àmbit General	50
Medi Ambient d'Àmbit General	71
Connectivitat d'Àmbit General	72
4.2 Districte de Ciutat Vella	79
Qualitat del Servei a Ciutat Vella	79
Infraestructura a Ciutat Vella	83
Connectivitat a Ciutat Vella	87
4.3 Districte de l'Eixample	89
Qualitat del Servei a l'Eixample	89
Infraestructura a l'Eixample	102
Connectivitat a l'Eixample	124
4.4 Districte de Sants – Montjuic	130
Qualitat del Servei a Sants-Montjuic	130
Infraestructura a Sants-Montjuic	134
Connectivitat a Sants-Montjuic	140
4.5 Districte de Les Corts	143
Qualitat del servei a Les Corts	143
Infraestructura a Les Corts	145
Connectivitat a Les Corts	151
4.6 Districte de Sarrià – Sant Gervasi	154

Qualitat del servei a Sarrià - Sant Gervasi	154
Infraestructura a Sarrià - Sant Gervasi	157
Medi ambient a Sarrià - Sant Gervasi	166
Connectivitat a Sarrià - Sant Gervasi	168
4.7 Districte de Gràcia	171
Qualitat del servei a Gràcia	171
Infraestructura a Gràcia	176
Medi ambient a Gràcia	187
Connectivitat a Gràcia	189
4.8 Districte d’Horta – Guinardó	190
Qualitat del Servei a Horta-Guinardó	190
Infraestructura a Horta-Guinardó	193
Connectivitat a Horta-Guinardó	211
4.9 Districte de Nou Barris	215
Qualitat del Servei a Nou Barris	215
Infraestructura a Nou Barris	219
Connectivitat a Nou Barris	229
4.10 Districte de Sant Andreu	232
Qualitat del Servei a Sant Andreu	232
Infraestructura a Sant Andreu	236
Connectivitat a Sant Andreu	250
4.11 Districte de Sant Martí	256
Qualitat del servei a Sant Martí	256
Infraestructura a Sant Martí	259
Medi ambient a Sant Martí	274
Connectivitat a Sant Martí	275
5. CONCLUSIONS	281
Annex I: Plànol Bus ciutat Estat Actual	288
Annex II: Plànol Bus ciutat Proposta Final	290

1. CONTEXT

La Nova Xarxa Bus representa un canvi de model en el transport públic de superfície de la ciutat. La xarxa convencional, l'origen de la qual es remunta a l'any 1906, es va formar a través de la incorporació progressiva de línies que, molt sovint, superposaven parcialment el seus recorreguts.

Amb la Nova Xarxa Bus, la distribució de les línies deixa de ser radial (amb una configuració de recorreguts que conflueixen al centre de la ciutat) per passar a una nova configuració. La nova xarxa, amb línies verticals, horitzontals i diagonals més rectilínies que les convencionals, generen desplaçaments més ràpids i, conseqüentment, amb més freqüència de pas.

La nova xarxa, dotada amb autobusos d'altres prestacions, es caracteritza per ser més intuïtiva i fàcil d'utilitzar, més eficient, amb major connectivitat i millor intermodalitat amb la resta de transport públic: xarxa convencional, xarxa de bus de barri, metro, tram, etc. Així mateix, la cobertura territorial és més regular (600 x 800 metres), i s'amplia la cobertura a alguns àmbits de la ciutat que, amb la xarxa convencional, no tenen servei.

Amb aquesta NXB, els usuaris tindran una major versatilitat, ja que disposaran de diferents opcions de recorregut per a un mateix origen i destí. Paral·lelament, la informació del temps d'espera del bus facilitada a través de les parades (PIU) i de l'App de TMB facilitarà la planificació dels viatges dels ciutadans.

A més, es tracta d'una xarxa d'alta freqüència, amb un temps d'espera i de viatge menor, i una regularitat més fiable. Per tant, amb la nova xarxa de bus es millora la qualitat del servei, sense baixar l'oferta en cap zona de la ciutat. Es definitiva, doncs, es disposarà d'un transport públic més atractiu, sostenible en termes ambientals i econòmics i coherent amb el model de ciutat.

Perquè tot això sigui possible, la NXB anirà acompanyada de millores a l'espai públic, com la semaforització específica, l'ampliació de la xarxa de carrils bus i la implementació de diferents actuacions per a garantir la prioritat de pas de l'autobús.

L'any 2012 es van posar en marxa les cinc primeres línies de la Nova Xarxa Bus i, des de llavors, s'ha incrementat el seu nombre en successives fases d'implantació. **Amb la 5a fase**, es posa en marxa tota la xarxa completa, i Barcelona comptarà amb un total de **97 línies**, estructurades en tres nivells:

- **28 línies de NXB: 8 horitzontals, 17 verticals i 3 diagonals**
- **43 línies convencionals**
- **26 línies de bus de barri**

Pel que fa a la implantació de les **12 línies** que queden per a completar la Nova Xarxa Bus, es farà en dues subfases: una primera a la tardor del 2017 i una segona a la tardor del 2018. Així doncs, es tracta de la remodelació total i global del transport públic de Barcelona més important dels últims anys.

2. EL PROCÉS D'INFORMACIÓ I DEBAT

Durant el primer trimestre del 2017 s'ha dut a terme **el procés d'informació i debat** de la nova xarxa de bus de Barcelona, abastament treballada amb anterioritat.

El procés Xarxa Bus va arrencar amb la presentació global de Xarxa Bus al grup de treball de Transport Públic del Pacte per la Mobilitat, en les sessions realitzades el 14 i 21 de juliol de 2016. El treball dut a terme amb els participants va generar aportacions diverses que van ser valorades i parcialment incorporades en la proposta.

Posteriorment, s'ha realitzat un **intens treball intern amb cadascun dels districtes**, per tal de consensuar tècnica i políticament la proposta de la NXB. Així, s'han mantingut de mitjana **4 reunions internes per districte**: una de diagnosi, una de presentació de la Nova Xarxa de Bus, i dues de retorn, per concretar els canvis respecte de la proposta inicial, en consideració a les necessitats i inquietuds detectades per cada Districte.

Després d'aquestes sessions amb districtes i, per tant, un cop introduïdes les modificacions respecte la proposta inicial, s'ha fet el procés a la ciutadania a **través de 17 sessions d'informació i debat amb els veïns**, a tots als districtes de la ciutat. A Ciutat Vella, Les Corts, Sarrià-St. Gervasi, Gràcia i Sant Martí s'ha dut a terme una sessió per districte i als districtes de l'Eixample, Nou Barris, Sants, Sant Andreu i Horta, s'han dut a terme dues o tres sessions. A més, **s'ha fet una sessió de retorn** i validació de la proposta amb el grup de transport públic del **Pacte per la Mobilitat** i una amb un grup específic de treball del **Consell de la Gent Gran**.

L'objectiu de les sessions territorials ha sigut posar en comú la proposta de NXB completa per conèixer-la, debatre-la i facilitar que la ciutadania fes propostes de millora abans de la seva posada en marxa, prevista en dues subfases (tardor de l'any 2017 i tardor de l'any 2018).

Tot el procés ha estat acompanyat i complementat per la plataforma digital de participació **decidim.barcelona**, on s'han publicat les cites presencials (per facilitar l'assistència de les persones interessades), tota la documentació treballada (presentacions, plànols, etc.), i les actes i les propostes sorgides en les sessions. Paral·lelament la ciutadania ha presentat online un considerable nombre de propostes, algunes coincidents amb les plantejades a les sessions. Per tant, la plataforma ha garantit la participació oberta, compartida i activa, del procés.

Numèricament, el nombre de participants presencials ha estat de **1.750 persones**, i s'han obtingut un **total de 384 propostes**. D'aquestes, 259 provenen de les sessions d'informació i debat i les 125 restants han estat proposades directament per la ciutadania a través de la plataforma decidim.barcelona. En aquest informe es recullen totes les propostes, així com el retorn corresponent de cada una i la seva estimació o no, amb l'argumentació dels resultats.

2.1. Fases del procés

INFORMACIÓ SOBRE LA XARXA BUS

El procés arrenca amb el treball amb l'òrgan de participació municipal en matèria de mobilitat que és el Pacte per la Mobilitat, durant unes sessions de treball que es van celebrar els dies 14 i 21 de juliol de 2016.

REUNIONS INTERNES AMB ELS DISTRICTES

S'ha realitzat un treball intern amb cada districte per tal de consensuar tècnica i políticament la proposta de la NXB. Durant aquesta fase, ja s'han anat incorporant els primers canvis respecte la proposta inicial, tenint en compte les necessitats de cada districte.

SESSIONS D'INFORMACIÓ I DEBAT

Obertura del procés mitjançant sessions informatives i de debat en cadascun dels Districtes de la ciutat on es presenta la proposta de la nova xarxa bus i es treballa en grups territorials la proposta presentada.

RETORN DEL PROCÉS I PRESA DE DECISIONS

Un cop realitzades totes les sessions s'elaborarà un informe, que es posarà a disposició dels responsables municipals dels Districtes perquè en puguin fer la difusió oportuna.

2.2. Metodologia

L'objectiu d'aquest procés ha estat donar forma i contingut a la proposta de la NXB, a partir de les diferents visions i perspectives de les entitats i veïns de cada territori que ha fet aportacions i propostes sobre les necessitats en les **sessions d'informació i debat obertes a la ciutadania**, organitzades a cadascun dels Districtes de la ciutat.

Les diferents sessions s'han realitzat als equipaments de proximitat dels districtes, com ara centres cívics, biblioteques, casals de barri, casals de gent gran, seu del districte, etc. Han estat presidides pels representants institucionals, tant del Districte (regidor/a, conseller/a, tècnic/a), com de l'àmbit d'Ecologia Urbana i Mobilitat, i hi ha participat representants de TMB. Addicionalment, les sessions han estat conduïdes pel personal tècnic del Departament de Participació de la Direcció de Comunicació i Participació d'Ecologia Urbana, amb el suport d'URBANing, empresa encarregada de la dinamització de les sessions i elaboració de la documentació i material gràfic necessari.

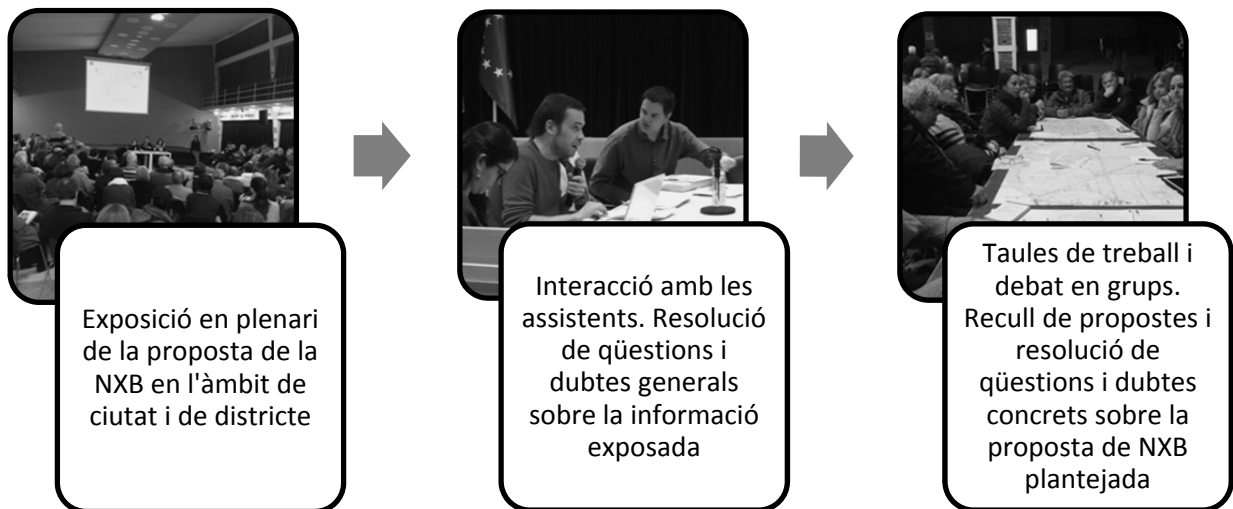


Grup de Treball de la sessió de NXB Horta (Nord). Font: pròpia

Les sessions, generalment, han tingut una durada aproximada de 2h i 30 min, seguint aquesta **estructura**:

- **40 min** Obertura de la sessió en plenari.
- **40 min** Torn obert de paraula per a resoldre dubtes o suggeriments genèrics dels assistents sobre la presentació exposada.
- **5 min** Explicació de la dinàmica de treball a realitzar.
- **1hora** Taules de treball i de debat conjuntes amb els assistents i el tècnics de mobilitat, TMB i participació.

El **desenvolupament** de les sessions ha estat la següent:



Per tal de fer l'explicació inicial més entenedora, s'ha elaborat una presentació en format Power Point de l'explicació genèrica de la Nova Xarxa Bus a la ciutat (característiques de la xarxa, diferenciació de les diverses tipologies de línies, explicació específica de cada línia, etc.). Paral·lelament, també s'ha elaborat una presentació Power Point específica per a cada districte, amb la comparativa de l'estat inicial i final de cadascuna de les línies que passen pel districte.

Ahora, per tal de garantir la qualitat del treball en grup i per resoldre els dubtes de manera clara, s'han elaborat un conjunt de plànols tamany A0 de cada districte, on s'especifica la proposta de la Nova Xarxa de Bus (línies ortogonals, línies convencionals, bus de barri, línies de l'AMB i ubicació de les parades i els terminals de cada línia), els generadors de mobilitat i equipaments més destacats de cada districte (CAPS, escoles, hospitals, mercats, zones verdes, etc.), i la resta de la xarxa de transport públic (estacions de metro, parades de tren, FCG i TRAM). Finalment, per tal de complementar aquests plànols i tenir una visió més global de tota la xarxa, també s'ha elaborat un plànol A0 de la proposta de la xarxa de bus completa de tota Barcelona, amb la resta de la xarxa de transport públic de la ciutat (estacions de metro, parades de tren, FCG i TRAM). Tots els documents i plànols s'han publicat a la plataforma decidim.barcelona.

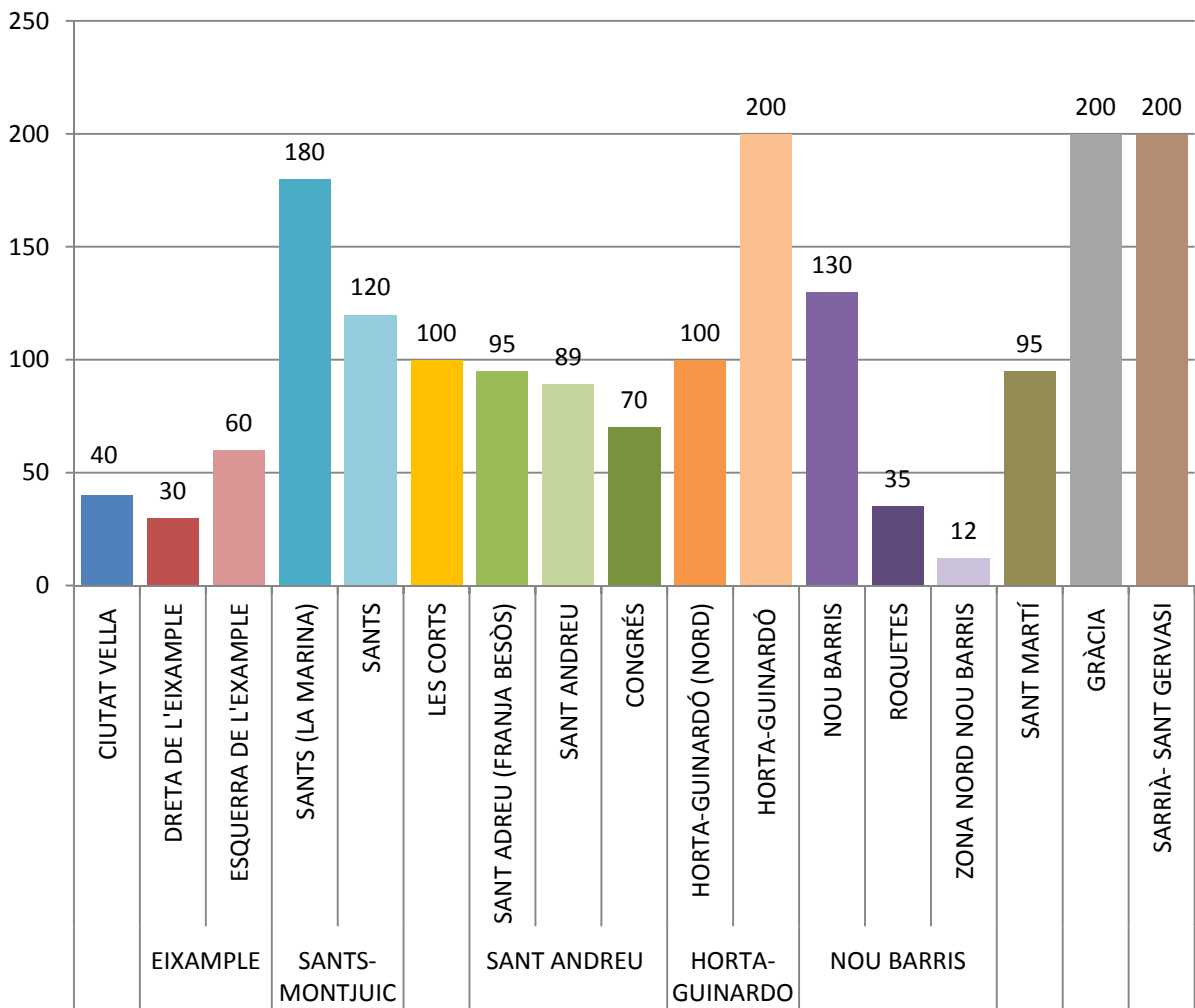
A continuació, es mostra el **calendari** de les **19 sessions** dutes a terme:

DISTRICTE	DIA	HORA	EQUIPAMENT
SANTS-MONTJUÏC (LA MARINA)	16 gener	18.00	Sala Pepita Casanellas
SANTS-MONTJUÏC	23 gener	18.00	Cotxeres de Sants
PACTE PER LA MOBILITAT	24 gener	18:00	Sala Barcelona d'Ecologia Urbana
LES CORTS	25 gener	18.30	Sala de Plens, Seu del districte
SANT ANDREU (FRANJA BESÒS)	26 gener	18:00	Centre Cívic Bon Pastor
DRETA DE L'EIXAMPLE	30 gener	18.00	CC Sagrada Família
CIUTAT VELLA	01 febrer	17.30	CGG Barceloneta
HORTA-GUINARDÓ	02 febrer	18.00	Centre Cívic Guinardó
NOU BARRIS	07 febrer	18.30	Sala de plens, Seu del districte
CONSELL ASSESSOR GENT GRAN BCN	07 febrer	10:00	Àrea de Drets Socials
HORTA-GUINARDÓ (ZONA NORD)	08 febrer	18.00	Centre Cívic Casa Groga
SANT MARTÍ	09 febrer	18.00	Sala de Plens, Seu del districte
SANT ANDREU (FRANJA BESÓS)	13 febrer	18.00	Can Fabra
ESQUERRA DE L'EIXAMPLE	14 febrer	18.00	Espai veïns Calàbria 66
SANT ANDREU (CONGRÉS I INDIANS)	23 febrer	18:00	Agrupació Congrés
NOU BARRIS (ZONA NORD)	24 febrer	18:00	Sala de plens, Seu del districte
SARRIÀ	27 febrer	18.30	Vil·la Florida
GRÀCIA	02 març	18.30	Biblioteca Jaume Fuster
ROQUETES	07 març	19:00	Associació de Veïns de Roquetes

2.3. Participants del procés

El grau de participació en totes les sessions ha sigut força elevat i, la franja d'edat de la majoria dels assistents de les sessions era entre els **40 i 70 anys**. La gent gran i les persones amb mobilitat reduïda han tingut una destacada representació en les sessions.

El nombre total de **participants** ha estat d'aproximadament **1.750 persones**, amb la següent distribució per sessions i per districtes:



Gràfic-resum dels assistents a les sessions per Districte. Elaboració pròpia

3. PRESENTACIÓ DELS RESULTATS DEL PROCÉS

A continuació, es presenten els resultats obtinguts al llarg de tot el procés d'informació i debat, distribuïts en dos apartats. En primer lloc, les **aportacions i peticions de totes les línies**, classificats de la següent manera: a) noves línies, b) línies que es modifiquen, c) línies que es converteixen a NxBus, d) línies de bus de barri, e) línies de l'AMB i f) línies que no es modifiquen. En segon lloc, els **aspectes a millorar i les demandes genèriques**, on s'expressen totes aquelles aportacions més generals i no vinculades directament a la implantació o modificació de línies concretes.

3.1 Aportacions i peticions de totes les línies

a) Noves línies

V1 LÍNIA V1

- **Repensar el pas** d'aquesta línia previst per el **carrer González Tablas**, ja que es preveu que pot provocar retencions.
- Que no doni tanta volta quan passa per la **caserna del Bruc**. Hi ha problemes en aquesta cruïlla amb González Tablas.
- Petició que **entri** pel barri de la **Marina**.

V5 LÍNIA V5

- **Disconformitat del pas** d'aquesta línia pel **carrer de Joan Güell**. Es considera que el pas per aquest carrer és complex i enrevessat a causa dels semàfors, carrils bici d'implantació molt recent, camí escolar, places de càrrega i descàrrega i cotxes estacionats.
- **Regular la velocitat de l'autobús per Comtes de Bell-Lloc**, atès que hi ha diverses escoles i un equipament esportiu en aquesta zona.
- Petició que **arribi al cementiri (en comptes de quedar-se al carrer Foc) i enllaci, així, amb les línies de l'AMB** (concretament, amb la línia 88).

V9 LÍNIA V9

- Petició que **realitzi el mateix recorregut que l'actual línia 41**, per evitar deixar el buit de línies entre els carrers d'**Entença** i **Viladomat**.
- Sol·licitud de servei en el tram del carrer de **Consell de Cent** (entre Rocafort i Aragó) i en la zona de **Provença-Calàbria**.
- Es demana que la línia arribi fins al barri del **Poble Sec**.
- **Replantejar la pujada d'aquesta línia pel carrer de Calatrava**. Es tracta d'un carrer molt estret i amb diverses escoles, i el pas de l'autobús pot resultar perillós.



V19 LÍNIA V19

- Sol·licitud de mantenir **el mateix recorregut que fa el 39 i el 92.**
- Facilitar **l'intercanvi amb la línia H8** a passeig Sant Joan.

V23 LÍNIA V23

- Petició de **parada més propera a l'Hospital de Sant Pau** i a l'estació de **metro Sant Pau Dos de Maig.**
- Caldrà un **bus de major capacitat** (autobús articulat), ja que aquesta serà una línia amb molt passatge.
- **Instal·lar marquesines** a totes les parades d'aquesta línia, ja que actualment n'hi ha moltes que no en tenen.
- Sol·licitud de **donar bona cobertura al barri d'Horta i al de Font d'en Fargas, amb el centre de la ciutat, el CAP, el metro i el mercat.**
- Petició que **passi pel carrer de Berruguete.**
- Es demana que la nova V23 faci **el mateix recorregut que l'actual 39.**
- **A l'intercanvi del Metro L2 Encants** entre aquesta línia i **l'H10** hi ha **massa distància entre parades.**

V25 LÍNIA V25

- Petició que faci el gir **a la plaça Maragall.**
- **Sol·licitud** que faci la baixada pel carrer **Bilbao.**
- Més serveis d'aquesta línia a la zona del **Poble Nou, el Camp de l'Arpa i l'Hospital de Sant Pau.**

V31 LÍNIA V31

- **Accés des del barri de Sant Andreu fins a l'Hospital del Mar.**

V33 LÍNIA V33

- Petició que **arribi fins a l'ascensor del metro de la Verneda**, per tal de facilitar l'accés a persones grans i persones amb mobilitat reduïda.
- **Desviar-lo** pel pont del **carrer Santander** (Pont del Molinet).

H2 LÍNIA H2

- **Pacificar el recorregut** d'aquesta línia, ja que sovint hi ha molt trànsit, sobretot en hores puntes.
- Petició de **perllongar el recorregut des de Ciutat Meridiana fins a l'Av. Vallbona.**
- La **interdistància** entre parades d'aquesta línia en comparació **amb la D20 no és equitativa.**
- Petició de **mantenir el mateix recorregut que la línia 60**, per la Ronda de Dalt, per tal de facilitar l'accés a les escoles i als instituts de tot aquest tram.

D50 LÍNIA D50

- **Accés** als equipaments culturals, com són **l'Auditori i el Teatre Nacional** des de Ciutat Vella.
- Habilitar una **parada a l'avinguda Meridiana** (al tram de Nou Barris).
- Aquest **servei té dèficits** importants, ja que deixa **l'av. Vallbona i els barris de Trinitat Nova i Prosperitat sense accés a cap línia de la NXB**.
- **Ubicar el final** d'aquesta línia a **l'av. Vallbona, i no pas a la plaça Roja** com està plantejat.
- **Connectar amb** altres línies com són **l'H4 i el V19**, concretament a **l'àrea d'intercanvi Rio de Janeiro**, ja que permetria un enllaç molt més ràpid amb la Vall d'Hebron, Sant Andreu i el Besòs.
- **Ampliar** la flota amb **busos articulats**.
- Accés al **CAP de Vallbona des del barri de Nou Barris** i que la zona d'intercanvi sigui a **plaça Roja**.

b) Línies que es modifiquen amb la implantació de la fase V de la NXB

H6 LÍNIA H6

- **Petició que** amb aquesta línia es pugui arribar des de **qualsevol punt de l'Eixample a l'Hospital de Sant Pau**.
- Reubicació del **terminal a Can Dragó**.
- Petició que la línia no **acabi a Fabra i Puig, sinó que faci l'eix** complet de la **Ronda del Mig**.
- Petició que el recorregut de tornada d'aquesta línia sigui pel carrer de la **Mare de Déu del Coll**.
- Ecurçar la distància entre les parades de **Lesseps** i el carrer **Escorial** (actualment hi ha sis travessies).

H8 LÍNIA H8

- **Disminuir la distància** entre les parades de l'intercanviador d'aquesta línia amb la **V19** (Passeig Sant Joan, de baixada).
- Es demana tenir en compte **la contaminació acústica que pot provocar l'augment de circulació (freqüència)** d'aquesta línia pels carrers de **Lima/Caracas**, ja que és un tram amb molta circulació.
- **Evitar la modificació** d'aquesta línia, ja que dona cobertura al CAP de La Maternitat des de Cardenal Reig i, per tant, facilita l'accés directe a gent amb mobilitat reduïda.
- Sol·licitud d'implantació de parades al **Pont del Treball, a La Sagrera i a l'av. Meridiana**.
- **Apropar la parada de l'Hospital de Sant Pau (zona nord)** per tal de facilitar l'accés a l'equipament.
- Facilitar l'intercanvi en la **plaça Sanllehy** amb la línia **V19**.
- **Petició d'accés** al barri de **Santa Coloma**, passant pel **passeig de Torres i Bages**.



- **Prolongació del recorregut fins al carrer Sas.**

H10 LÍNIA H10

- **No modificar** aquesta línia, ja que connecta amb els equipaments bàsics de salut.
- Es proposa que **baixi pel carrer Dos de Maig**.
- Es demana que aquesta línia arribi a **pl. Espanya des del c/Guipúscoa**.
- Perllongar aquesta línia per unir la L9 amb el tramvia.

H14 LÍNIA H14

- Sol·licitud de perllongar la línia i ubicar el terminal **al Mercat de Sant Antoni**.
- Es demana un servei que cobreixi tot l'espai que queda entre aquesta línia i l'H16.
- Es demana que continuï passant **pel carrer de Pallars**.

H16 LÍNIA H16

- **La parada 2682 (1278 provisional)** està massa lluny de la parada anterior i, per tant, es demana **posar una parada entremig** de les dues.
- Perllongar aquesta línia fins a l'estació de **tren de Sant Adrià**, per tal de fer connexió amb Rodalies Renfe.

V13 LÍNIA V13

- **Millorar la regulació del trànsit** entre el carrer **d'Aribau** i l'**avinguda Diagonal** per tal de facilitar la circulació d'aquesta línia.

V17 LÍNIA V17

- **Sol·licitud de mantenir la parada anul·lada** recentment a l'avinguda Diagonal amb el carrer Roger de Llúria, per tal de facilitar l'intercanvi amb la línia H8.

39 LÍNIA 39

- **Disconformitat amb la modificació d'aquesta línia**, ja que amb el canvi proposat es dificulta l'accés **al barri d'Horta** i als equipaments bàsics com CAPS, mercat, etc.
- **Dubte sobre l'eficiència de l'intercanvi** que generarà 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.

50 LÍNIA 50

- **Millorar la connexió des de l'Eixample als equipaments de Montjuic (CaixaFòrum, etc.)**, ja que la modificació d'aquesta línia produirà la pèrdua de connexió des de l'Eixample, Sant Andreu i Nou Barris fins a plaça Espanya.
- Petició **d'apropar** la línia fins al **Clot** i les **Glòries**.



60 LÍNIA 60

- Sol·licitud d'**apropar** el veïnat fins al **mercat de Via Júlia**.
- **Conservar el recorregut actual** per tal de poder accedir a l'**Hospital de la Vall d'Hebron** des dels barris de **Sant Martí i Trinitat Vella** sense haver de realitzar cap intercanvi.
- No modificar el servei d'aquesta línia, ja que juntament amb la línia **11**, faciliten l'accés a l'ambulatori (CAP Casernes), i als instituts i escoles de Sant Andreu.
- Sol·licitud d'allargar la línia per tal de crear un intercanvi amb la línia **H2** al districte d'Horta.

109 LÍNIA 109

- **Apropar la parada** per accedir a **Mercabarna**.
- **Millorar les rampes dels autobusos d'aquesta línia i de la línia la 13**, ja que s'espantllen contínuament.
- **Renovar la flota** d'autobusos d'aquesta línia ja que són molt antics.

54 LÍNIA 54

- L'**escurçament** d'aquesta línia, genera que els veïns de la zona **alta de Les Corts** comentin que aquesta zona **quedarà sense connexió directa** amb al centre de la ciutat i altres zones del barri de Les Corts.
- Es proposa **que faci parada a Ernest Lluch o Cardenal Reig**.

55 LÍNIA 55

- Canviar la ubicació de la parada de dalt de passeig de Sant Joan, i posar-la amb les parades de l'**H8, 45 i 47**, per tal de facilitar l'intercanvi.

27 LÍNIA 27

- Sol·licitud que aquesta línia **acabi a plaça Espanya i no Sants** com s'ha planificat. A causa d'aquests metres d'escurçament, no es podrà fer l'intercanvi.

42 LÍNIA 42

- L'escurçament d'aquesta línia generarà la **pèrdua de connexió directa entre Baró de Viver i Bon Pastor**.

91 LÍNIA 91

- **Disconformitat amb l'eliminació d'aquesta línia**, ja que l'utilitza gent gran i gent amb problemes de mobilitat per anar a la Seguretat Social o al CAP de Manso.
- **Allargar el recorregut fins a plaça Espanya** i tornar com a llançadora.

c) Línies que es converteixen a NXB**36** LÍNIA 36

- **Disconformitat per la substitució de la línia 36 per les línies V31 i V27**, ja que comportarà fer un transbordament per accedir a l'**Hospital de Sant Pau** des del barri de **la Verneda i la Pau**.
- Petició **d'enllaç amb el baixador de tren de l'estació de Fabra i Puig**.
- Petició de conservar aquesta línia 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**.

32 LÍNIA 32

- Petició que **arribi fins a Roquetes** i no s'elimini.

92 LÍNIES 92

- Queixes respecte les **aglomeracions i 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 **Park Güell (c/ Albert Llanes)** i el **passeig de Gràcia (Casa Batlló, la Pedrera)**. Es considera que la NXB no dóna una solució adient ni garanteix una bona mobilitat per al barri del Carmel.
- La **zona de Sanllehy** queda **incomunicada si se suprimeix la línia 92**. Molts escolars l'agafen per anar al col·legi i l'intercanvi **H8+V19** resultarà incòmode i allargarà el temps de recorregut.

192 LÍNIA 192

- **Desacord amb l'eliminació d'aquesta línia**, ja que connecta els barris del Poble Nou i Camp de l'Arpa, i té una parada a l'Hospital de Sant Pau.

d) Bus de barri

117 LÍNIA 117

- **Ampliar l'oferta d'aquest bus de Barri**, per tal d'augmentar les connexions del **barri de la Font d'en Fargas amb el barri d'Horta**.
- **Revisar el recorregut d'aquesta línia**, ja que és molt i llarg i, per tant, no resulta eficient per als veïns i veïnes del **barri de Gràcia**.

133 LÍNIA 133

- Petició que **s'apropi més al barri de Bon Pastor** ja que, tal i com està plantejada, aquesta línia **es queda a l'entrada del barri**.
- **Allargar el recorregut** per connectar **amb Baró de Viver i els CAPS de Casernes i Sant Andreu**.
- Demanda d'una **parada al passeig de Santa Coloma**.
- **Petició que passi pel passeig de l'Havana i pel carrer d'Asunción (i no per Sant Adrià)**.

107 LÍNIES 107 i 105

- Desequilibri de distribució de les parades **d'aquestes línies** al carrer de Sant Adrià, **on les parades estan molt juntes i hi ha una saturació de pas d'autobusos**.

105

114 LÍNIA 114

- **Modificar el recorregut** perquè pugui **apropar-se a l'Hospital de Sant Pau des del barri d'Horta-Guinardó**.
- Petició de **parada al carrer de Niça amb Castillejos**.

132 LÍNIA 132

- **Reubicació de les parades** d'aquesta línia **a prop** de llocs destacats com **CAPS, mercats municipals, etc.** de Nou Barris.
- Es demana que aquesta línia **arribi al CUAP de Cotxeres Borbó**.
- **Modificar el recorregut** i fer que arribi a la part alta de **passeig Verdum** per donar cobertura a aquesta zona.

131 LÍNIA 131

- **Augmentar** la flota d'autobusos per incrementar la freqüència d'aquesta línia.
- **Petició d'accés al barri del Putxet i el Farró**, passant pel carrer de Balmes, per tal de donar-li servei als veïns/ines d'aquesta zona.



123 LÍNIA 123

- **Reforç d'aquesta línia** (junt amb la 126) que passa pel Tibidabo, ja que hi ha una gran afluència de turistes que col·lapsen aquestes línies.
- Modificar el recorregut de la **123 pel carrer de Bellesguard** ja que es tracta d'una pujada amb molt pendent i és perillós.

127 LÍNIA 127

- Es demana que **arribi fins al CUAP d'Horta**, de la manera més **directa possible i amb una bona freqüència**.
- **Perllongament** d'aquesta línia **fins al carrer Torrent de la Pedrera, passant pel CAP Via Barcino i les escoles** de la zona.
- Modificar el recorregut perquè faci es pugui l'intercanvi a la mateixa parada per on passa la línia **81**.

126 LÍNIA 126

- **Accés al CAP Via Barcino** des del barri de **Trinitat Vella**.
- **Reforç d'aquesta línia** (i també de la 123) que passa pel Tibidabo, ja que hi ha una gran afluència de turistes que col·lapsen aquests busos.

185 LÍNIA 185

- Sol·licitud de les associacions de **veïns de Montbau, Horta i Sant Genís del compromís de prioritziació d'aquest servei** per part de l'Ajuntament i TMB.
- Oferir **bona freqüència de pas**.
- Es demana una parada **a la plaça de la Clota**.
- Petició que sigui un bus **de grans dimensions**, ja que hi ha molta demanda.
- Petició que doni servei **al CAP d'Horta des de Roquetes**.
- Ampliar el recorregut d'aquesta línia.
- No dividir les línies **185 i 112**, ja que els escolars de Sant Genís haurien de fer un transbordament entre dos busos de barri, fet que comportaria un temps d'espera molt elevat (sobretot al tractar-se de busos de barri, que acostumen a tenir una freqüència molt baixa).

e) Línies de l'AMB

B19 LÍNIA B19

- Sol·licitud que circuli per **Via Favència**.



B23 LÍNIA B23

- Eliminació de la parada del **carrer de Sas amb Sant Adrià**.

B20 LÍNIES B20 i B25

- Petició d'**accés a l'Hospital del Mar des del barri de la Pau**.

B25

- Sol·licitud de **mantenir el mateix recorregut** que la línia **36**.

L80 LÍNIES 80 i 81

- **Millora i fusió d'aquestes dues línies** ja que tenen molta demanda i donen servei al barri de **Torre Baró**.

L81

- Àrea d'intercanvi a **la plaça Eucaliptus**.
- Petició de **parada de la línia 81 a Roquetes**.
- **Terminal a la plaça Roja**.
- **Sol·licitud reiterada** que aquestes línies, junt amb **la 82 i 83, passin a ser internalitzades i gestionades per la TMB**.

L71 LÍNIA 71

- Potenciar aquesta línia, ja que uneix **al CAP de Manso amb el barri de la Bordeta**.

f) Altres

H12

LÍNIA H12

- Petició d'**autobusos articulats** en aquesta línia per tal d'augmentar la capacitat de passatgers.

H4

LÍNIA H4

- **Modificar el recorregut** perquè pugui arribar fins a **Baró de Viver**.
- Sol·licitud de mantenir el **mateix recorregut que la línia 73**.
- Accés als **CAPS i a les zones de major aflluència de gent**.
- Petició de connectar **la plaça Orfila i la Vall d'Hebron**.
- Facilitar la connexió entre **els barris de Baró de Viver i Bon Pastor**.
- Instal·lar **marquesina a la parada terminal**.
- Sol·licitud de parada al **carrer Biosca**.

- **Perllongar** la línia perquè arribi a l'**Hospital Sant Joan de Déu** i doni la volta per González Tablas.
- **Compartir parada** amb la **línia H8 a Bon Pastor**.

V11 LÍNIA V11

- Sol·licitud que arribi **fins a l'Hotel Vela** per facilitar i millorar l'accés al **barri de la Barceloneta**.

V3 LÍNIA V3

- **Petició que acabi al Corte Inglés (avinguda Diagonal)** i no segueixi més amunt.

V7 LÍNIA V7

- Implantar **busos articulats** en aquesta línia, ja que en horari escolar va molt plena.
- Petició d'allargar aquesta línia perquè entri al barri del **Poble Sec** (actualment acaba a la Plaça Espanya).
- **Regular el semàfor** pel pas del bus **al carrer Vergós amb Via Augusta** per tal d'evitar els col·lapses que es produeixen.

V27 LÍNIA V27

- **Aquesta línia i la línia 27 es creuen** en algun punt del seu recorregut i, això, pot donar peu a confusions, donada la nomenclatura.
- **Aglomeracions** que es produeixen en aquesta línia, per la gran quantitat de passatgers que transporta.
- **Augmentar la flota d'aquesta línia** en dies laborables i, sobretot, en temporada d'estiu.
- **Estudiar** la possibilitat que **aquesta línia passi pels carrers de Bilbao i Navas de Tolosa**.

V21 LÍNIA V21

- **Reubicació de la parada del carrer Arquitectura amb Àngel Marqués al carrer Arquitectura amb carrer Soraya**, per tal de donar major servei a les persones amb dificultats de mobilitat, ja que és un carrer amb molt pendent.
- Petició d'una **parada a prop de la parada de Metro Marina de la línia L1**.

D20 LÍNIA D20

- **Augmentar el reforç a l'estiu i la implementació de busos articulats** en els recorreguts cap al centre i cap a la **Barceloneta**, per intentar resoldre la massificació de passatgers.



- **Millora el servei d'aquesta línia a plaça Espanya**, ja que els busos van molt plens i és freqüent que no obrin les portes.

7 LÍNIA 7

- **No modificar** el recorregut d'aquesta línia.
- **Allargar el recorregut** de la línia fins a arribar a la **UPC**.

76 LÍNIA 76

- Modificar el recorregut d'aquesta línia, ja que es considera que dóna una **volta innecessària pel barri de Vallbona**.
- Petició que faci l'anada i la tornada per **l'avinguda Vallbona**. Cal complementar l'àrea d'intercanvi per anar a Vallbona.

59 LÍNIA 59

- **Ampliar l'horari actual** del servei d'aquesta línia per poder intercanviar **amb la línia L4 de metro, a la parada de Ciutadella-Vila Olímpica** (en horaris lectius de metro).
- **Instal·lar marquesina** a la parada propera al **CAP de Montnegre** amb pantalla informativa i banc, perquè la gent gran pugui esperar assegurada.
- Sol·licitud de parada entre el **carrer Numància i l'avinguda de Tarradellas**.
- Repensar el **gir** al carrer **Carles III**.

46 LÍNIA 46

- **Augmentar la flota d'autobusos** d'aquesta línia ja que és molt útil per a molta gent que treballa a l'aeroport.

70 LÍNIA 70

- Petició que **arribi a les clíniques del carrer Ganduxer** (entre els carrers de Lázaro Cárdenas y Jacinto Benavente).

62 LÍNIES 62 i 97

- Petició que la **línia 62 arribi el CUAP de Sant Andreu**, passant per **Can Dragó**. Es proposa que el terminal de la línia estigui a **Glòries**, ja que tindria l'avantatge de connectar amb l'**H4**.
- Modificar el recorregut de la línia **97** perquè passi per l'avinguda Meridiana fins al **CUAP de Casernes**, tant a l'anada com a la tornada.
- **Apropar les línies** al recinte de la **Maquinista**, per facilitar-hi l'accés.
- **Col·locar parades d'aquestes línies al passeig de Torras i Bages i a l'avinguda Meridiana**.

LÍNIA D60

- **En la sessió de la zona nord del barri de Nou Barris** es demana la creació d'aquesta línia per oferir un servei en tot l'eix de l'avinguda Meridiana (fins al barri de **Vallbona**). El recorregut proposat és des de Pla de Palau fins a l'estació de Can Cuiàs de la línia 11.

3.2 Aspectes a millorar i demandes genèriques

A continuació, s'exposen les peticions i aportacions genèriques dels participants de les sessions classificats en els següents apartats: a) qualitat del servei de bus, b) infraestructura, c) medi ambient, d) connectivitat.

a) Qualitat del servei de Bus

- ❖ **Augmentar la freqüència de pas** de totes les línies de la xarxa –actualment molt baixa, amb temps d'espera molt elevat. Es demana estudiar aquest tema, sobretot en horaris matinals i durant els caps de setmana.
- ❖ **Incrementar la capacitat de passatge dels busos que van cap a les zones de platja** (en especial Barceloneta i passeig Marítim). Els reforços proposats es veuen insuficients, ja que prioritzen els períodes d'estiu, amb molt moviment de turistes, i no pas els períodes laborables, quan també és necessari.
- ❖ **Facilitar l'accés als autobusos** (p.e., si l'autobús para allunyat de la vorera, l'accés és complicat per a la gent gran i persones amb mobilitat reduïda), sobretot **als busos de barri**. L'increment de distància entre parades (la mitjana ara és de 350 m) és un inconvenient important per a la gent gran. Altres factors que no faciliten l'accés als busos són les motos aparcades a les voreres i la disposició dels arbres situats a les portes d'accés.
- ❖ **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 i finalització del servei de totes les línies.
- ❖ **Incrementar el número d'autobusos amb quatre portes d'accés**, per poder entrar tant per davant com per darrera, amb màquines de validació a totes les portes.
- ❖ **Revisar periòdicament les rampes**, ja que moltes no funcionen correctament i no disposen d'un mecanisme manual per quan s'espantllen i, per tant, dificulta l'accés a les persones amb cadires de rodes. En algunes ocasions, degut al pes de la cadira, la rampa s'espantlla (sobretot als models *cítaros*) i l'usuari de la cadira de rodes ha d'anar fins al final de la línia perquè solucionin el problema i pugui baixar de l'autobús.
- ❖ **Millorar la puntualitat i el temps d'espera**, i que els horaris dels autobusos siguin fiables i adequats a les demandes dels usuaris.
- ❖ Millorar el **condicionament** tèrmic dels autobusos.



- ❖ Evitar la **conducció agressiva**. La conducció ha de ser suau, sense estrebades o frenades sobtades que poden provocar caigudes. A les parades dobles, els conductors han d'estar atents i esperar que els passatgers que es desplacen amb dificultats accedeixen a l'autobús.
- ❖ **Proporcionar informació més real, fiable i actualitzada** a totes les pantalles informatives i a l'aplicació de TMB. A més, els cartells informatius de les parades han de tenir una mida de lletra adequada que faciliti la lectura a tothom.
- ❖ Actualitzar l'**APP TMB** i crear la web interactiva "**vull anar**" amb la simulació dels nous recorreguts i la informació del temps de recorregut previst. D'aquesta manera els ciutadans es familiaritzarien amb les noves línies, i podrien apreciar la millora de la nova xarxa.
- ❖ **Augmentar la zona de seients reservats a persones grans i persones amb mobilitat reduïda (PMR)**, per tal de garantir la mobilitat i els desplaçaments en transport públic a aquest col·lectiu. Es proposa que la megafonia interior recordi (en diferents idiomes) que hi ha seients reservats per a les persones grans i per a les PMR.
- ❖ **Incrementar la flota** de busos de barri, per facilitar la mobilitat de la **gent gran i PMR** als equipaments bàsics.
- ❖ **Col·locar parades a prop de llocs destacats** com CAPS, mercats municipals, seus de districtes municipals, hospitals, etc.
- ❖ **Augmentar la capacitat** de passatge dels busos de barri amb la implementació de busos més grans, sobretot a les entrades i sortides de les escoles.
- ❖ Més serveis de **busos nocturns i a primera hora del matí, per tal de facilitar l'ús** del transport públic als treballadors d'hospitals, aeroports, etc. que fan horaris matinals i nocturns.
- ❖ **Facilitar els intercanvis entre línies**
 - Reduir la distància entre parades i entre els intercanvis. A moltes parades s'ha de caminar força fins arribar a la següent parada, i l'**intercanvi resulta difícil (degut a la distància i, en moltes ocasions, al pendent)**.
 - **Tenir en compte el pendent dels barris i les necessitats dels usuaris** habituals (la majoria d'edat avançada) a l'hora de planificar les distàncies entre parades.
 - Intentar que s'hagin de fer menys **intercanvis**, i que aquests siguin més fàcils, més propers i amb menys temps d'espera.

 - **Evitar l'eliminació de les línies que donen servei de forma directe (sense intercanvis) als equipaments bàsics** de salut i d'educació. Des del **col·lectiu de diversitat funcional** de l'associació de veïns de Sant Martí es considera que aquesta xarxa genera **molts transbordaments**, i això, dificulta la mobilitat i l'accessibilitat d'aquest col·lectiu (ja que cada intercanvi els suposa una penalització pel mal funcionament de les rampes o l'elevat volum de passatgers de l'autobús, que no deixen espai per a les cadires de rodes).



Grup de Treball de la sessió de NXB Horta. Font: pròpia

- ❖ **Incrementar les marquesines i les pantalles informatives de totes les parades**
 - Instal·lar **panells informatius** a totes les parades, amb informació fiable i actualitzada.
 - Millorar les marquesines existents i implantar-ne de noves en tots els barris, però sobretot als barris de **Trinitat Nova** i **Trinitat Vella** (actualment pràcticament inexistent).
- ❖ **Evitar la pèrdua de connexions i serveis directes existents**
 - **Disconformitat i controvèrsia** envers la **desaparició, substitució o modificació d'algunes línies**, que generalment donaven un servei directe als diferents barris. Algunes de les línies que s'ha demanat **no eliminar o modificar són: 6, 7, 33, 34, 20, 55, 45, 47, 19, 39, 36, 64, 191, 92 i H8.**
 - **Recuperació d'algunes parades eliminades en fases anteriors.**

b) Infraestructura

- ❖ **Regulació del trànsit, pacificació i prioritjació semafòrica, i facilitació de la circulació dels autobusos en trams conflictius.**
 - **Gestionar millor i reforçar les línies** quan hi hagi **grans esdeveniments** com són els partits de futbol, cavalcades, festivals, etc.
 - **Pacificar els entorns** dels recintes **turístics** (la Sagrada família, el Park Güell, la Casa Batlló, la Pedrera) i **regular el pas dels busos turístics** en aquestes zones.



- **Millorar la regulació del pas dels autobusos** en carrers amb molt de trànsit (com per exemple els carrers de Sas i Sant Adrià).
 - Regular la **velocitat del V5 per Comtes de Bell-Lloc**, per tal d'evitar accidents al camí escolar i al gimnàs.
 - **Pacificar al carrer de Sas**, ja que hi ha moltes queixes respecte la saturació i les aglomeracions que produeixen la gran quantitat d'autobusos que passen per aquest carrer.
 - **Millorar la regulació de l'encreuament** entre el carrer **Sas i Sant Adrià**, ja que es produeixen molts accidents.
 - **Pacificar tota la zona del Park Güell** i del carrer **Craywinckel**.
 - **Sincronitzar els semàfors a la plaça de Sants**, ja que resulta complicat circular per tota aquesta zona.
 - **Regular el trànsit dels carrers: Travessera de Gràcia, Gran de Gràcia, passeig de Sant Gervasi i passeig de la Vall d'Hebron**.
 - Estudiar la circulació del carrer **Cortada** perquè es produeixen **molts embuts**. Es tracta d'un carrer massa estret per a la circulació dels busos de gran capacitat.
 - Els carrers de **Pallars i Pere IV** quedaran **molt saturats** com a conseqüència de les diverses línies que es té previst implementar.
 - Sol·licitud que el **carrer de Pere IV** es deixi **com a eix cívic** (sense el pas d'autobusos).
 - Millorar la circulació i el trànsit a la **rotonda del carrer Marina amb Almogàvers**. En aquesta rotonda es creen moltes retencions i situacions de perill.
 - El trànsit i la mobilitat per **tot l'eix del passeig de la Vall d'Hebron** són molt deficientes, i per tant, són necessàries mesures per a la millora de la circulació i l'accés dels autobusos de tota aquesta zona.
- ❖ **Implementació i millora dels carrils bus**
- Problemes amb alguns carrils bus: manca d'eficiència i funcionalitat per cotxes estacionats, cotxes en doble fila, circulació de motos, etc. Per tant, s'hauria de millorar la seva regulació.
 - Implantar **carril bus** al **túnel de la Ronda de Dalt** i al **carrer Lima** per evitar que l'autobús es quedi aturat als embussos.
 - **Augmentar la xarxa de carrils bus** de tota la ciutat per tal d'incrementar la velocitat comercial de totes les línies.

c) Medi Ambient

- ❖ **Augmentar els recursos econòmics** per fer la xarxa de busos més sostenible.
- ❖ **Incrementar la flota de busos elèctrics i híbrids** de tota la ciutat de Barcelona.
- ❖ Es demana **que els busos de gran capacitats de la NXB no passin per carrers estrets i nuclis antics**, ja que això produeix moltes molèsties als veïns (contaminació acústica i atmosfèrica).

d) Connectivitat

- ❖ Potenciar la connectivitat entre el barri de **la Bordeta i el CAP de Manso**.
- ❖ **Millorar la connexió entre Carles III i el CAP de Montnegre**. Abans hi havia la possibilitat d'anar amb 3 línies (**43, 8, 59**), després amb dues (**8, 59**), però ara només hi ha un bus que faci aquest recorregut, el **59**.
- ❖ **Les parades properes** als llocs públics d'ús freqüent –**hospitals, ambulatoris, mercats, metro, estacions de trens i busos, etc.**–, cal que tinguin sempre una **marquesina a prop de la porta principal**.
- ❖ Millorar la **connexió des del barri de la Sagrada família a l'Hospital de Sant Pau**.
- ❖ Sol·licitud que la NXB s'apropi més al barri del **Baró de Viver** i que aquest no quedi aïllat amb l'eliminació d'algunes línies com a conseqüència de la implementació d'aquesta nova xarxa.
- ❖ Augmentar els serveis des del barri del **Guinardó** per anar a **l'Hospital de Sant Pau**.
- ❖ Resoldre la manca de connectivitat directa entre la part inferior de **l'Hospital de Sant Pau** i el **Park Güell** (zona escolar).
- ❖ Augmentar la connexió a tot **l'eix de l'avinguda Meridiana** des de qualsevol punt de Nou Barris.
- ❖ Solucionar la comunicació entre **Via Júlia i l'avinguda Meridiana**.
- ❖ Potenciar i millorar els serveis i les connexions directes cap a **l'Hospital del Mar** des de diferents punts del districte de **Sant Martí**.
- ❖ Als **carrers de Pedrell i Montserrat de Casanovas** falten connexions, ja que no passa cap autobús i, a més, es tracta d'una zona amb molt pendent.
- ❖ Manquen autobusos **des del barri del Guinardó cap a l'eix de la avinguda Meridiana**.
- ❖ Incrementar els serveis a tot el **tram Besòs**. Falten línies que vagin al centre, sense passar prèviament per les platges.
- ❖ Petició **de connexió directe des de l'Hospital de Sant Pau a l'Hospital del Mar**.
- ❖ Millorar la connexió des de **Llucmajor** a les parades de metro del **Clot i Glòries**.
- ❖ Potenciar la **connexió des de Roquetes, Verdum i Canyelles al CUAP d'Horta** (CUAP de referència d'aquests barris). Es comenta que aquesta connexió hauria de ser possible sense cap transbordament, ja que es tracta d'un centre sanitari d'urgències.
- ❖ Millorar la **connexió entre l'Hospital de Sant Pau i el Paral·lel**.
- ❖ Més serveis d'autobús pel carrer **Indústria** i per a tot **l'eix de Sant Antoni Maria Claret**.
- ❖ Millorar la connexió entre al barri de **Gràcia i el Carmel**, així com entre **Gràcia i Roquetes**.
- ❖ **Implantar més serveis** per arribar a **la zona de platges** des dels barris més muntanyosos de la ciutat (Sarrià, Carmel, Nou Barris, etc.), durant tot l'any, no només durant l'estiu.
- ❖ **Reforç de les línies que passen pel Tibidabo (123 i 126)** ja que hi ha una gran afluència de turistes que col·lapsen aquests busos.



4. PROPOSTES DE LA NOVA XARXA DE BUS

4.1 Propostes d'Àmbit General

Qualitat del Servei d'Àmbit General

Augmentar les freqüències de pas de totes les línies de la xarxa –actualment molt baixes, amb temps d'espera molt elevats–. Per tant, es demana estudiar aquest tema, sobretot en horaris matinals:

Una de les principals característiques de disseny de La NXB, és precisament l'augment de les freqüències, en relació a les freqüències normalment utilitzades en la xarxa convencional que en general són molt variables (**de l'ordre de 6,5 i 35 min. I uns 16,5 minuts de mitjana**). Aquest aspecte és imprescindible per garantir temps d'espera admissibles en les parades normals i en les d'intercanvi. És per aquesta raó que el sistema de NXB contempla unes bones freqüències de projecte entre **5 i 8 minuts**, que són les adequades per una xarxa d'alta capacitat com la que s'està implantant en la ciutat.

El compliment d'aquestes freqüències depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial (disposar de carril bus o no, prioritat semafòrica en cruïlles complexes, ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, obres en la via pública, incidències del trànsit, incidències dintre del propi bus etc. En l'actualitat la nova xarxa està desplegada en un 60%, coexistent amb les altres xarxes, circumstància que no beneficia al compliment de les freqüències previstes, doncs no pot desplegar tota la seva potencialitat. També el trànsit privat està experimentant un augment important en aquests últims trimestres, cosa que juga en contra.

La NXB contempla la implantació de moltes mesures de caràcter infraestructural encaminades a minimitzar tots aquets efectes adversos. Ven segur que la posada en servei de totes les línies de la NXB tendirà a normalitzar les freqüències contemplades en el projecte, entre altres coses perquè es produirà una millora substancial de la regularitat i de la velocitat comercial.

Millora d'accés al bus de barri. Accessibilitat als vehicles. No pot ser tenir esglaons tan alts i estrets, caldria dissenyar aquests busos amb plataforma més baixa. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La pràctica totalitat de la flota d'autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu. La plataforma del vehicle dels busos estàndards, articulats i biarticulats és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de rampes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera és de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus del barri utilitzat en carrers de muntanya, on per raons de la grandària del vehicle, radis de gir, distància entre eixos de les rodes, diàmetre de les rodes, tipus de xassís, voladís anterior i posterior del bus etc. fan que no sigui possible dissenyar aquets vehicles amb doble plataforma, és per aquesta raó que cal superar més d'un graó). La plataforma té una pendent suau amb paviment antilliscant. Evidentment, fora de la plana de la ciutat, tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de persones amb mobilitat reduïda, per mirar d'implementar millores.

Revisar periòdicament les rampes, moltes no acaben de funcionar correctament, i no disposen d'un mecanisme manual per a quan s'espatllen. Per tant, resulta complicat l'accés als autobusos a per a les persones amb cadires de rodes. En algunes ocasions, degut al pes de la cadira, la rampa s'espatlla (sobretot als 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:

La flota de busos de TMB, no disposa d'un únic model ni fabricant de plataforma retràctil pels PMR, per raons de compatibilitat amb totes els diferents tipus i fabricants de xassís dels vehicles que componen la flota, estàndards, articulats, del barri, midis...circumstància que complica enormement el manteniment d'aquest dispositiu. TMB està fent un esforç molt important de manteniment per minimitzar avaries i per renovar plataformes.



Civisme a l'hora de fer cua per ordre d'arribada a les parades: Se tendria que hacer algún tipo de campaña educativa para que en las paradas de autobús se hiciera cola por orden de llegada y subir al autobús siguiendo este orden. Subir al autobús muchas veces se convierte en toda una odisea, sobre todo en paradas muy concurridas. He viajado por algún lugar de Europa y he podido comprobar que allí es algo muy común. (al·legació/modificació/petició incorporada al projecte).

Totalment d'acord. Tot i que no és objecte del projecte fase 5 de la NXB, traslladem aquesta petició perquè des de l'Ajuntament i TMB es gestioni en un futur proper, la corresponent campanya per conscienciar als usuaris respecte l'ordre de cua per agafar l'autobús.

Millorar la puntualitat i el temps d'espera. Que els horaris dels autobusos siguin realistes i adequats a les demandes dels usuaris.

La puntualitat, i per tant el temps d'espera, depèn fonamentalment del compliment de la velocitat comercial del bus, que depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial (disposar de carril bus o no, prioritat semafòrica en cruïlles complexes, ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, obres en la via pública, incidències del trànsit, incidències dintre del propi bus etc.

La implantació de la NXB contempla la materialització de nous carrils bus en tots els carrers on sigui necessari i alhora compatible amb la resta d'usos de calçada. En les cruïlles més complexes, s'implantaran les fases semafòriques de manera que el bus tingui prioritat. En aquest sentit, també s'instal·laran dispositius teletac en algunes cruïlles per prioritzar, agilitzar i donar seguretat als diferents moviments i maniobres d'incorporació dels autobusos. Per reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

**Informació més fiable i actualitzada, que els usuaris sàpiguen quantes línies tenen el seu abast, i
ahora, informació real i actualitzada en totes les pantalles informatives i en l'aplicació de TMB.**

Les marquesines de les parades amb més afluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies, o bé sigui per saber quina línia s'ha d'agafar per un destí concret quan es disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar una informació de la màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

Actualitzar l'APP TMB i crear la web interactiva la "vull anar". En els dos casos, avisar en cas d'incidència:

De fet ja existeix aquesta aplicació, que es pretén que estigui actualitzada en les dates de les diferents posades en servei de les fases 5.1(tardor de 2017) i 5.2 (tardor de 2018).

Evitar el mal condicionament tèrmic i la conducció agressiva.

Condicionament tèrmic:

Tota la flota d'autobusos de TMB disposa de sistemes de refrigeració i calefacció dimensionats per la corresponent capacitat de servei dels diferents vehicles, i estan regulats per complir els estàndards de confort tèrmic aplicables en el sector del transport públic. Evidentment, en determinades situacions de sobreocupació i alhora amb climatologies adverses, molt fred o molta calor, els sistemes poden no donar a l'abast. En aquest cas es prioritza la prestació del servei, en detriment del confort tèrmic. Els autobusos disposen de vidres especials, amb capacitat de bloquejar bona part de la radiació solar amb la finalitat de reduir els guanys tèrmics a l'estiu, ajudant a que els sistemes de refrigeració (aire condicionat) ajustin a la baixa el seu consum, reduint el consum de combustible, i per tant, les emissions de contaminació.



Conducció agressiva dels conductors:

Conduir un autobús ple de passatge en hora punta per bona part dels carrers de Barcelona, pendent del transit, etc. a banda d'implicar un altíssim grau de compromís, responsabilitat i perícia per part del conductor, és sense cap mena de dubte, una activitat molt estressant. Per aquesta i altres raons, els conductors disposen d'un temps de descans al final de cada recorregut, i s'aplica una planificació d'horaris i de serveis a cobrir que té com a finalitat garantir les millors condicions per tot el col·lectiu dels conductors, i alhora per portar a terme els diferents serveis. Cal estar pendent del recorregut, la velocitat, l'acceleració, el que passa davant i als costats del bus, les parades, els semàfors, passos de vianants, maniobres de canvi de carril, maniobres d'aproximació a les parades, evitar frenades brusques, estar pendent de l'accés del passatge, pendent de les persones amb mobilitat reduïda, d'accionar la rampa de PMR, l'obertura i tancament de les portes, de possibles incidents en l'interior del vehicle i un llarg etcètera. Ens consta que els conductors faciliten que el passatge, sobre tot la gent gran amb problemes de mobilitat, agafi els seients o lligui la cadira als sistemes de retenció abans es posi en moviment el vehicle.

Estabilitzar els conductors de les línies, per tal d'un tracte més proper i directe amb els usuaris habituals:

Tots els conductors estan preparats per donar informació sobre la seva línia i per atendre dubtes d'altres línies, així com d'orientar i resoldre en la majoria dels casos ubicacions dels serveis bàsics de la ciutat. També d'atendre, si es el cas, qualsevol incident, demanar ajuda a través del Centre de Control i d'informar de qualsevol incident fora o dintre de l'autobús.

Regular la quantitat de busos turístics que circulen dins de diferents barris (proximitats recinte Parc Güell, Passeig Marítim, Barceloneta, etc..). Pacificar els entorns dels recintes turístics (la Sagrada família, el Parc Güell, la Casa Batlló, la Pedrera) per tal d'evitar el col·lapse de passatgers dins dels autobusos :

S'està treballant en aquest sentit, i buscant alternatives viables i raonables que siguin compatibles amb les activitats turístiques i amb el normal desenvolupament de les activitats de la ciutat. Mesures com ara restringir o ampliar els horaris o restringir el nombre d'entrades, dels punts més

turístics pot ajudar a alleugerir les hores punta. Promocionar altres recorreguts dintre de la ciutat per diversificar l'oferta és també una de les estratègies en las que s'està treballant.

Incrementar la flota dels busos de barris, per tal de facilitar la mobilitat de la gent gran i persones amb mobilitat reduïda als equipaments bàsics.

Tot i que no és objecte d'aquest projecte de implementació de les fases 5.1 i 5.2 de la NXB, en alguns casos s'estan estudiant solucions de caràcter complementari amb modificacions, ampliacions i fins i tot nous recorreguts de busos del barri. Per raons operatives, de calendari, pressupostaries i de racionalitat funcional, en primer lloc s'implementaran les noves línies de la NXB, les modificacions de les línies convencionals, com en algun cas de NXB.

D'aquesta manera i per primera vegada, tota la xarxa desplegarà tota la seva potencialitat de mobilitat. Caldrà fer un seguiment del comportament dels tres nivells en que quedarà estructurada la mobilitat amb bus en tota la ciutat, per posteriorment, abordar de forma necessàriament global la resta de cobertura de busos del barri.

Instal·lar panells informatius a totes les parades, amb informació fiable i actualitzada.

Sempre que és possible per amplada de la vorera, almenys 4 mts, i una pendent no superior al 8%, per adequar-se als requeriments i normatives d'accessibilitat i a les condicions d'ús de la pròpia vorera com ara terrasses de bar, guals d'accés a pàrquings etc., es prioritza la instal·lació de marquesines. Quan això no és possible o bé per què la vorera es més estreta, o les condicions d'ús no són compatibles amb la marquesina, és col·loca pal de parada. (pal convencional amb banderola + informació escrita , o pal solar amb informació variable.)

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat de que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin d'informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no és possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de nos dispositius, l'Ajuntament conjuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, es comença per instal·lar aquests dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment el 70% aproximadament ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line".

Dificultats per la gent gran tema intercanvis i excés de distància a parades: (justificació / aclariment de la proposta):

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (aprox. mitja illa d l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies millorant per tant, la velocitat comercial, i d'aquesta manera fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana, per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

Quan una parada dona servei a algun equipament s'intenta situar el més a prop possible d'aquest, amb la finalitat de donar una millor accessibilitat, alhora s'intenta no descompensar en excés les interdistàncies a les parades adjacents.

La major part dels intercanvis es fan en la mateixa parada sense haver de caminar. Quan no és possible es busca minimitzar els recorreguts.

Canvis en les línies i els serveis conseqüència de la NXB. (justificació / aclariment de la proposta).

La proposta base que es presenta amb les modificacions admeses del procés d'informació i debat, està projectada tenint en compte les necessitats de mobilitat dels ciutadans, es compta amb una modelització de línies que estableix el nombre de vehicles freqüències i altres paràmetres de caràcter tècnic.

La implantació de la NXB, implica un nou ordre en els recorreguts i les freqüències dels autobusos, precisament per fer un servei més eficient que l'actual, una de la finalitats del sistema és donar opcions a un nombre molt significatiu de ciutadans que ara no tenen opcions avantatjoses per agafar un autobús , perquè les línies actuals no van a les destinacions que necessiten.

Aquest nou sistema pretén resoldre almenys pel 95% dels ciutadans del municipi de Barcelona oferir una mobilitat alternativa d'altres prestacions. En resum, es tradueix que, pel 95% de la població, es disposi de mitjana d'una parada de NXB a no més de 230 mts. (per les estacions de metro de Barcelona aquesta distància mitjana és de 500 mts). O el que és el mateix, 28 noves línies amb recorreguts verticals, horitzontals i diagonals, dotades de molts trams amb carrils bus i prioritats semafòrica en els cruïlles més importants, per millorar la velocitat comercial, amb altes freqüències de pas, i el més important amb la possibilitat de poder resoldre qualsevol origen-destí dintre de la àmbit de la NXB, cosa que abans no era possible.

El nou sistema demana un esforç al ciutadà que és fer en molts casos un intercanvi de línies. El sistema esta implantat de manera que en molts casos, aquests intercanvis es facin en la mateixa parada, i en el cas que no sigui possible, amb recorreguts petits caminant, i ven senyalitzats i adaptats a PMR. Per minimitzar els temps d'espera, els autobusos circulen amb freqüències elevades entre 5 i 8 minuts, i pel 70% dels passatgers disposen d'informació fiable de la situació dels serveis en les pròpies parades. A més a més, existeixen diversos aplicatius per telèfons mòbils que donen la mateixa informació.

És important entendre que el nou sistema, en principi, s'aplica a partir dels mateixos recursos, es a dir, amb els 842 autobusos en hora punta en dies laborables, amb la mateixa plantilla de conductors, logística de manteniment, horaris, etc..

Això vol dir que el projecte defineix els nous recorreguts, situació de parades, nous carrils bus etc. de manera que després del corresponent procés informatiu, un dia en concret desapareix una línia per convertir-se en NXB. (tardor de 2017 i tardor de 2018).

El criteri per reconvertir línies convencionals en NXB no és altre que la concomitància de recorreguts, es a dir, aquelles línies que en el dibuix de la Nova Xarxa coincideixen de forma significativa, es reconverteixen.

La resta de línies convencionals que no estan en aquesta circumstància, o bé es modifica alguna part del seu recorregut per adaptar-se millor al nou ordre, o bé es queden igual, ja que la idea final del sistema de mobilitat amb autobús, és estructurar la xarxa en tres nivells:

- 1-NXB d'altres prestacions.
- 2-Altres línies convencionals.
- 3- Bus del barri.

Aquestes dues ultimes amb caràcter de mobilitat complementària.

Les línies convencionals que en principi no es poden desmantellar són de quatre tipus:

- 1-Línies interurbanas: Aquelles que són d'aportació des de l'extraradi, evidentment, no es poden eliminar.
- 2-Línies de proximitat: Aquelles que resolen una mobilitat de barris o entre districtes semblant al bus del barri.
- 3-Línies convencionals amb recorreguts consolidats: Aquelles línies que desenvolupen el seu recorregut per corredors amb forta demanda no millorable amb NXB.
- 4-Línies convencionals que fan recorreguts en paral·lel a la NXB i que ajuden a les Noves Línies a fer millor la seva funció.

NXB i PMR: (justificació / aclariment de la proposta).

Dificultat per les persones amb mobilitat reduïda per salvar la separació entre vorera i graó del bus estàndard i del barri:

El disseny de les parades de la NXB es basa en l'aplicació de criteris i paràmetres geomètrics tal, que garanteixen en la majoria de casos que aquest espai es redueixi al mínim. S'han revisat les distàncies d'aproximació, la pavimentació dels escossells dels arbres, la no coincidència de fanals i armaris de serveis en els àmbits de les portes del bus, etc.

Dificultat per part de les persones grans per fer servir els seients no destinats a persones amb dificultats de mobilitat (seients normals):

La configuració interior dels autobusos està resolta en diferents nivells, precisament per poder disposar d'una part el més baixa possible per minimitzar els inconvenients d'accés per a la gent gran. Aquest nivell inferior és també el que possibilita ser accedit per a les cadires de rodes mitjançant la rampa retràctil de la que disposen tots els autobusos. La resta de la plataforma del autobús no pot estar al nivell inferior ja que cal respectar els passos de les rodes, posició del motor etc. i alhora el vehicle ha de poder superar els canvis de rasant que inexorablement es donen en els carrers de la ciutat. Per aquestes raons, una part del bus té seients que per accedir-hi cal superar graons, o fins i tot tenen una alçada superior als 45 cm. recomanable. Cal fer respectar la prioritat d'ús per part de les persones amb dificultat de mobilitat dels seients situats en la part baixa del vehicle. Si cal, el conductor pot donar indicacions en aquest sentit per la megafonia.

Parades amb aflluència de persones amb cadires de rodes:

Si bé la pràctica totalitat de les parades és dissenyen per complir adequadament els paràmetres d'accessibilitat. Cal tenir en compte que existeix a la ciutat un percentatge considerable de carrers amb pendents longitudinals i transversals incompatibles amb les normatives d'accessibilitat i que, per raons òbvies, no es poden canviar. De tota manera, es verificaran les parades de més aflluència d'aquest col·lectiu (Almogàvers-Sancho d'Àvila, Independència-Mallorca, etc.) per implementar mesures de caràcter complementari encaminades a possibilitar una millor accessibilitat. També, es revisaran els itineraris des de les parades fins a les platges. Apostem per què la nostra ciutat sigui una de les millors adaptades del món, i en coherència amb aquest desig, tota la flota d'autobusos

està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu, la plataforma del vehicle el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de plataformes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera és de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus del barri utilitzat en carrers de muntanya). La plataforma té una pendent suau. Evidentment, fora de la plana de la ciutat tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de PMR, per mirar d'implementar millores en les seves pendents, geometries etc..

En quan a realitzar o no intercanvis, creiem que és més important posar a l'abast de tothom també dels PMR totes les destinacions possibles amb un intercanvi, en coherència amb el caràcter el més universal possible del concepte d'accessibilitat, que no pas afavorir línies sense intercanvi i amb destinacions molt parcials, ja que la opció de tenir totes les destinacions sense intercanvi és impossible.

Quan la xarxa desenvolupi tota la seva potencialitat, la tendència serà a disminuir els problemes de passatge perquè milloraran els de regularitat, i alhora també els de velocitat comercial etc. Els problemes d'ocupació en els autobusos de cadires de rodes disminuiran. Cal recordar també que el nivell de civisme de la ciutadania segueix una tendència de millora. Alhora també els conductors poden reforçar mitjançant avís verbal per la megafonia del bus respecte pel dret prioritari d'aquestes persones.

Millores per les parades: 1. Cuando dos o tres buses llegan seguidos a la parada, permitirles coger viajeros a la vez (ya se hace en capitales europeas). 2. Poner el nombre en la parada para que se vea desde dentro del bus (como en el metro). La propaganda se ve más que el nombre. 3. Diseñarlas para que el banco se mantenga seco en caso de lluvia. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta circumstància, la de la doble parada, ja està implementada en algunes línies, és una solució que s'implementa quan el trànsit d'autobusos en una determinada parada és molt elevat, i per tant, cal reduir temps d'espera, però no es pot generalitzar ja que, l'espai lliure de mobiliari urbà, jardineria, arbres etc. en el frontal de la vorera que tenim en l'espai públic de Barcelona és

molt limitat. La solució a aquest problema no és altre que afavorir la regularitat, ja que es minimitza el fet de la coincidència d'autobusos de la mateixa línia en una parada.

En quan a posar el nom de la parada en la marquesina per què es vegi des del bus, seria una solució desproporcionada, creiem suficient que es digui per la megafonia del bus, que és més efectiu comunicativament, i per quasi tots els col·lectius.

Sarrià perd comunicacions directes amb Barcelona: Impossible assistir reunió dia 23 a Sarrià. Favor: no oblidin GENT GRAN de Sarrià, molt afectats pel darrer canvi: bus 22 i 64 eliminats. Des de Pl. Catalunya FGC ens obliga a baixar a Sarrià i, per escales, després x ascensor, pujar i baixar al vestíbul per esperar-nos al L12 a Reina Elisenda. Sarrià: pisos pugen i lloguers també però la mobilitat baixa. (justificació / aclariment de la proposta).

La implantació de la NXB, implica un nou ordre en els recorreguts i les freqüències dels autobusos, precisament per fer un servei més eficient que l'actual, una de la finalitats del sistema és donar opcions a un nombre molt significatiu de ciutadans que ara no tenen opcions avantatjoses per agafar un autobús, perquè les línies actuals no van a les destinacions que necessiten.

Aquest nou sistema pretén resoldre almenys pel 95% dels ciutadans del municipi de Barcelona oferir una mobilitat alternativa d'altres prestacions. Que en resum es tradueix que pel 95% de la població, disposi de mitjana, d'una parada de NXB a no més de 230 m (per les estacions de metro de Barcelona aquesta distància mitjana es de 500 m). O lo que és el mateix 28 noves línies amb recorreguts verticals, horitzontals i diagonals, dotades de molts trams amb carrils bus i prioritats semafòrica en els cruïlles més importants, per millorar la velocitat comercial, amb altes freqüències de pas, i el més important, amb la possibilitat de poder resoldre qualsevol origen-destí dintre de l'àmbit de la NXB, cosa que abans no era possible.

El nou sistema demana un esforç al ciutadà que és fer en molts casos un intercanvi de línies. El sistema està implantat de manera que en molts casos, aquests intercanvis es facin en la mateixa parada, i en el cas que no sigui possible, amb recorreguts petits caminant, i senyalitzats correctament i adaptats a PMR. Per minimitzar els temps d'espera, els autobusos circulen amb freqüències elevades entre 5 i 8 minuts, i pel 70% dels passatgers disposen d'informació fiable de



la situació dels serveis en les pròpies parades. A més, existeixen diversos aplicatius per telèfons mòbils que donen la mateixa informació.

Millores del bus del barri: Sobretot el cap de setmana, no pot ser un autobús cada mitja hora o més! (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també, que la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre d'altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Informació a les parades de dos autobusos seguits: Les connexions de metro amb la NXB, estan garantides en el costat Barcelona. Es habitual que dos autobusos arribin a les parades en un minut o menys d'antelació, si no s'informa d'això a les hores puntes, el primer autobús queda sempre ple i el segon va mig buit. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquest efecte es produeix per problemes de regularitat. Es donen quan, per algun tipus d'incidència en la circulació, circumstàncies del trànsit, algun incident d'algun passatger etc. l'autobús no pot complir l'horari establert, i el següent s'enganxa al primer. El Centre de Control



de TMB gestiona la circulació de tots els autobusos en temps real, i estableix mesures correctores per recuperar la regularitat, que van des de l'avançament de un vehicle a l'altre, o de enviar-lo a la terminal directament etc...per minimitzar aquest fenomen pernicios per als passatgers. La efectivitat d'aquestes mesures és limitada, de forma que la millor solució per mantenir una bona regularitat entre els autobusos és garantir, en la mesura del possible, que l'autobús circuli de la forma més independent possible del trànsit, més kilòmetres de carril exclusiu bus, prioritat semafòrica en les cruïlles complexes etc. així pot mantenir una velocitat comercial força regular i per tant, tenir més garanties d'acompliment de l'horari.

Aplicar la T-Mobilitat: El projecte T-Mobilitat es va anunciar fa un temps (<http://web.gencat.cat/ca/actualitat/reportatges/t-mobilitat/>) i seria molt bona la seva posada en marxa el més aviat possible. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquest tema no forma part específica del projecte de la NXB, ja que es tracta de la gestió del sistema tarifari, que té un abast molt superior al de la NXB. A més, és una qüestió que és debat en el si de diferents administracions i amb un àmbit de tot el territori. Pel que sabem, s'iniciarà una prova pilot a la tardor del 2017 en la L9 de metro. De tota manera, traslladarem aquesta petició a la administració competent.

Dificultats per les persones grans o amb problemes de mobilitat: Tinc 90 anys i fins ara encara podia fer ús del transport públic però els canvis que acompanyen la nova xarxa ortogonal (reducció i supressió línies tradicionals) estan limitant-me el seu ús, ja que per trajectes abans habituals ara haig de fer un o dos canvis de línia, no sempre propers, amb el que significa. Algú se'n fa càrrec? (justificació / aclariment de la proposta).

Apostem per què la nostra ciutat sigui una de les millors adaptades del món, i en coherència amb aquest desig, tota la flota d'autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu, la plataforma del vehicle és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de plataformes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera és de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus de barri utilitzat en carrers de muntanya). La plataforma té una pendent suau. Evidentment, fora de la plana de la ciutat tenim i tindrem carrers que en algun cas, tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota



manera es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de PMR, per mirar d'implementar millores en les seves pendents, geometries etc..

En quant a les rampes retràctils per accedir a l'interior del bus, la flota de busos de TMB, no disposa d'un únic model ni fabricant de plataforma retràctil pels PMR, per raons de compatibilitat amb tots els diferents tipus i fabricants de xassís dels vehicles que componen la flota, estàndards, articulats, del barri, midis...circumstància que complica enormement el manteniment d'aquest dispositiu. TMB està fent un esforç molt important de manteniment per minimitzar avaries i per renovar plataformes.

Respecte els intercanvis, malauradament no podem fer res en aquest aspecte, creiem que és més important posar a l'abast de tothom també de les persones amb mobilitat reduïda, totes les destinacions possibles amb un intercanvi, en coherència amb el caràcter el més universal possible del concepte d'accessibilitat, que no afavorir línies sense intercanvi i amb destinacions molt parcials, ja que la opció de tenir tots els destins sense intercanvi és impossible. És possible que la persona que fa la consulta surti perjudicada per fer un intercanvi, però cal pensar en les persones que abans no tenien opcions de transport i ara almenys amb intercanvi aconseguirem que la tinguin.

La qüestió és comparar els punts forts i els punts febles de la mobilitat amb línies convencionals i amb NXB. Amb línies convencionals amb molta sort tindrem de mitjana 2 o 3 línies per la parada de casa nostra, si és que estem en un barri del centre de la ciutat... això ens garanteix l'accés sense intercanvis a unes destinacions limitades (les que donen les 2 o 3 línies). A tret d'exemple, si considerem 55 parades de mitjana en una línia representativa de les noves línies, descomptant les repetides dels intercanvis, tindrem amb les 28 línies un total de $55 \times 28 = 1540$ parades accessibles amb un sol intercanvi que estarien repartides per pràcticament tota la ciutat i a 250 mts de qualsevol punt d'interès, garantint un accés pràcticament exhaustiu. Amb les línies convencionals si disposem de 3 línies en la parada de casa nostra, tindrem una accessibilitat a 180 parades o destinacions, si tenim 2 línies en la nostra parada, tindrem 120 parades o destinacions possibles.

La conclusió és que la NXB ens obre la possibilitat d'accedir a la pràctica totalitat de la ciutat (95% de la població) multiplicant per 10 les possibilitats de destinació, això sí, pagant el preu de fer un intercanvi. Quan parlem de persones amb mobilitat reduïda, hem de ser coherents amb les



accions que en altres àmbits de la ciutat s'estan portant a terme, totes elles, i així ho disposa la extensa normativa i recomanacions, apunten a garantir el màxim possible el caràcter universal de l'accessibilitat, rampes en els passos de vianants, ascensors edificis públics, itineraris adaptats, autobusos amb accés adaptat, i espai suficient en l'interior per aquest col·lectiu, etc. Es a dir, tot un seguit d'accions encaminades a preservar el dret de mobilitat el més universal possible. És per tot això, que seguim defensant les prestacions de la NXB en aquesta qüestió.

A més a més, quan la xarxa desenvolupi tota la seva potencialitat, la tendència serà a disminuir els problemes de passatge perquè milloraran els de regularitat, també els de velocitat comercial etc. i els problemes d'ocupació en els autobusos de cadires de rodes disminuiran. També cal recordar que el nivell de civisme de la ciutadania segueix una tendència de millora. També els conductors poden reforçar mitjançant avís verbal per la megafonia del bus per què es respecti el dret prioritari d'aquestes persones.

Condicionament i renovació de les paredes de Bus: Que a totes les paredes de bus, es pugui llegir el temps, en que trigarà en vindre un bus, i no només a les del centre ciutat. En definitiva, que es corregeixi la diferència increïble entre les paredes del centre ciutat, i les de la resta de barris. (justificació / aclariment de la proposta).

De vegades, per algun tipus d'incidència en la circulació, circumstàncies del trànsit, algun incident d'algun passatger etc. l'autobús no pot complir l'horari establert. El Centre de Control de TMB gestiona la circulació de tots els autobusos en temps real, i estableix mesures correctores per recuperar la regularitat, que van des de l'avançament d'un vehicle a l'altre, o de enviar-lo a la terminal directament etc. per tal de minimitzar aquest fenomen pernicios per als passatgers. L'efectivitat d'aquestes mesures és limitada, de forma que la millor solució per mantenir una bona regularitat entre els autobusos és garantir, en la mesura del possible, que l'autobús circuli de la manera més independent possible del trànsit, més kilòmetres de carril exclusiu bus, prioritat semafòrica en les cruïlles complexes etc. així pot mantenir una velocitat comercial força regular i per tant, tenir més garanties d'acompliment de l'horari.



Bitllet senzill i intercanvi de bus: Atès el gran nombre d'intercanvis que comporta la NxBus, caldria que amb un bitllets senzills es poguessin fer intercanvis. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquest tema no forma part específica del projecte de la NXB, ja que es tracta de la gestió del sistema tarifari, que té un abast molt superior al de la NXB. A més, és una qüestió que és debat en el sí de diferents administracions i amb un àmbit de tot el territori. Pel que sabem, s'iniciarà una prova pilot a la tardor del 2017 en la L9 de metro. De tota manera, traslladarem aquesta petició a la administració competent.

Accessibilitat als busos de barri: En la sessió del grup de treball del Consell de la Gent Gran es demana que els busos de barri siguin més adequats per a l'ús de la gent gran perquè hi ha alguns vehicles molts alts. (justificació / aclariment de la proposta). (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant constantment des de TMB per millorar les condicions d'accessibilitat dels autobusos, també des de l'Ajuntament per millorar les condicions de l'espai públic en favor d'una millor accessibilitat en les parades.

La pràctica totalitat de la flota d'autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu, la plataforma del vehicle dels busos estàndards, articulats i biarticulats, és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de rampes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera es de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus del barri utilitzat en carrers de muntanya, on per raons de la grandària del vehicle, radis de gir, distància entre eixos de les rodes, diàmetre de les rodes, tipus de xassís, voladís anterior i posterior del bus etc. fan que no sigui possible dissenyar aquets vehicles amb doble plataforma, és per aquesta raó que cal superar més d'un graó). La plataforma té una pendent suau, amb paviment antilliscant. Evidentment, fora de la plana de la ciutat tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de persones amb mobilitat reduïda, per mirar d'implementar millores.

Millora de la freqüència de pas del bus: En la sessió del grup de treball del Consell de la Gent Gran es demana que s'incrementi la freqüència del bus que va al cementiri de Collserola i, també, la de les línies 55 i 92. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En aquest projecte no està previst millorar la freqüència del bus del cementiri de Collserola, la 55 si millorarà la seva freqüència, i passarà dels 13 minuts als 10. El 92 és una de les línies a reconvertir, en aquest cas en la nova V19 (tardor de 2018). La millora en freqüència serà molt important, passarà de 14 minuts de la 92 a 8 minuts de la V19.

Millora de les parades de bus: En la sessió del grup de treball del Consell de la Gent Gran es demana que es millorin les parades: pantalles digitals, ubicació de les parades (per evitar que hi hagi obstacles i motos que dificultin l'accés), instal·lació de plataformes (que faciliten l'accés), respatlles (n'hi havien i anaven molt bé). Es comenta que les parades dobles confonen. (justificació / aclariment de la proposta).

Les marquesines de les parades amb més afluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies, o bé sigui per saber quina línia he d'agafar per un destí concret quan disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar una informació de la màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat de que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin de la informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no és possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de dispositius, l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, és comença per instal·lar aquets dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment el 70% aproximadament ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line". Aquest criteri també es compagina amb la instal·lació de dispositius d'informació dinàmica en les parades de més afluència de cadascun dels barris situats en àmbits no centrals de la NXB.

Les parades de Nova Xarxa d'aquest projecte i bona part de les parades existents de la resta de la xarxa, compten amb mesures encaminades a minimitzar la presència d'obstacles fixes en l'àmbit de les parades. Tanmateix es disposa la senyalització vertical corresponent (prohibit motos en vorera) quan les circumstàncies així ho requereixin.

En principi no està previst instal·lar respallers en les marquesines, i seguirem amb la solució de bancs incorporats, ja que l'element urbà de la marquesina es fabrica com un tot.

Les parades dobles, com ja s'ha comentat en altres peticions tot i no ser generalitzables, es necessiten, en determinades circumstàncies, per exemple, si hi ha molta afluència d'autobusos de diferents línies en la parada. La confusió no hauria de produir-se, ja que els autobusos paren en la seva parada, a l'alçada del principi de la marquesina.

Millora en els seients dels busos: En la sessió del grup de treball del Consell de la Gent Gran es proposa que es faci un millor manteniment dels seients dels busos, perquè estan molt bruts. Així mateix es comenta la incomoditat d'alguns seients plegables (justificació / aclariment de la proposta).

No és objecte del projecte de la NXB, però farem arribar aquesta observació al departament de manteniment de TMB, relativa al mal estat de conservació i neteja dels seients, així com del mal funcionament dels seients abatibles.



Mayor rapidez en la subida de viajeros: La subida de viajeros en el bus es muy lenta. Basta con compararla con el metro: 1. En el metro se puede entrar y salir por todas las puertas. 2. En el metro se valida el billete fuera del vehículo. Con el sistema del metro se evitarían las típicas colas para entrar al bus. Es algo que ya se hace en varias capitales europeas. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Ara per ara només es pot entrar per diverses portes en els nous busos articulats, i en els nous biarticulats, i validar el tiquet a l'alçada de les dos primeres portes, constitueixen una petita proporció de la totalitat de la flota. Validar en màquines situades fora del vehicle, no es contempla en aquets moments, en el metro això es fa dintre d'una estació sota el control i vigilància, almenys en les estacions més importants de treballadors de metro, i existeix una barrera tarifària que fa bastant eficient aquest control.

Horaris i Freqüències: Control de compliment i Homogeneïtat en hores de sortida: El sistema ha de ser exemplar si volem que la ciutadania n'estigui orgullosa. Ara mateix no és així. Poso 2 exemples: 1.- No sembla haver-hi control de freqüències (exemple, H12, freqüència de 7 min, laborable amb carril reservat, podem trobar fins 3 vehicles seguits en una parada). 2.- Horari d'inici línies, han de ser homogenis i començar dels finals alhora, per poder trobar els busos d'enllaç en arribar a les àrees d'intercanvi (exemple V27 en diumenge, s'inicia a les 9:30 des del terminal). (justificació / aclariment de la proposta).

Actualment en molts casos, no es compleixen les freqüències, ja que al no estar totalment implantada la xarxa, no pot desenvolupar tota la seva potencialitat. D'altra banda, la implantació de la fase 5, suposarà la implementació de millores infraestructurals molt rellevants, com ara nous carrils bus, nous carrils bus en contra sentit, es modificaran les ordenacions viàries d'alguns carrers, es canviaran els sentits de circulació, es rectificaran amb senyalització i amb actuacions de semaforització, les cruïlles més sensibles a la fluïdesa del bus, etc.. En definitiva, un seguit d'actuacions que també tindran el seu reflex en la resta de la xarxa de la ciutat amb la mateixa finalitat. Totes aquestes millores afavoriran la regularitat i la velocitat comercial de tal forma que el compliment de les freqüències serà un objectiu més fàcil de complir.

Els horaris dels serveis estan ajustats a les necessitats de cada línia, la diferència entre inicis de serveis de la NXB és inferior a 1 hora, els dies laborables, s'està treballant per reduir aquesta

diferència de temps, precisament per facilitar ja des del principi de la jornada els intercanvis entre línies sense haver d'esperar més el compte.

Millora del tracte a la gent gran: En la sessió del grup de treball del Consell de la Gent Gran es demana que els conductors millorin el tracte amb el passatgers. (justificació / aclariment de la proposta).

Tots els conductors estan preparats per donar informació sobre la seva línia i per atendre dubtes d'altres línies, així com d'orientar i resoldre en la majoria dels casos ubicacions dels serveis bàsics de la ciutat. També, d'atendre si es el cas qualsevol incident, demanar ajuda a través del Centre de Control o d'informar de qualsevol incident fora o dintre de l'autobús etc.

Regulació dels busos i turistes: En la sessió del grup de treball del Consell de la Gent Gran es proposa que s'estudii i es reguli adequadament l'accés dels turistes al busos. Concretament n'hi ha un de barri que es col·lapsa amb els turistes (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant en aquest sentit, i buscant alternatives viables i raonables que siguin compatibles amb les activitats turístiques i amb el normal desenvolupament de les activitats de la ciutat. Mesures com ara restringir o ampliar els horaris o restringir el nombre d'entrades, dels punts més turístics pot ajudar a alleugerir les hores punta. Promocionar altres recorreguts dintre de la ciutat per diversificar l'oferta és també una de les estratègies en las que s'està treballant.

S'està estudiant la possibilitat d' instal·lar una màquina dispensadora de títols de viatge en el Parc Güell, per permetre que els turistes ja tinguin el bitllet abans de pujar al bus, ja que en aquets moments al no existir la màquina dispensadora, el gran volum de turistes col·lapsen al conductor de l'autobús en la parada provocant retards molt considerables en la línia.

Els últims anys, s'estan portant a terme accions específiques per millorar la mobilitat de la Barceloneta i Pg. Marítim d'acord amb les especificitats i problemàtiques identificades. En particular i donada la dimensió de les problemàtiques de mobilitat que pateix el barri, l'Ajuntament conjuntament amb TMB, han dissenyat un Pla de Millora de bus per donar resposta adequada, sabent que existeixen limitacions importants a l'hora de gestionar uns serveis que depenen d'aspectes tan variables com la meteorologia, l'existència d'esdeveniments en la ciutat, l'arribada massiva de turistes etc. Les principals característiques d'aquest Pla de Millora són: La

zona de la Barceloneta és un pol d'atracció important a l'estiu per l'oferta de platges existent (turisme i ciutadans de Barcelona). Per aquest motiu, des de l'Ajuntament de Barcelona conjuntament amb TMB plantejarem incrementar la capacitat de l'oferta de la zona (línies D20, V15, 59 i 39), bàsicament en caps de setmana que és quan hi ha un increment important de la demanda amb entrades i sortides massives de la zona.

Parades de bus i hospitals: En la sessió del grup de treball del Consell de la Gent Gran es va proposar que en la informació que apareix a la pantalla del bus s'informi de la proximitat als hospitals. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Es revisarà en aquest sentit, la informació que es gestiona per cada línia a través del dispositiu d'informació variable situat en l'interior de l'autobús. Creiem que a més del nom de la parada, pot aparèixer de forma complementària el nom de destinacions com ara centres mèdics, CAPs, hospitals etc.

Dictamen del Pacte sobre la xarxa bus: Es proposa que el grup de transport públic del Pacte elabori un dictamen sobre la proposta de Xarxa Bus (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Qualsevol aportació, tant en positiu com en negatiu adequadament justificada, referent al projecte de la fase 5, serà estudiada per avaluar la idoneïtat i eventual incorporació al projecte.

Més autobusos per garantir la puntualitat de les línies: Posar un o dos cotxes a determinades línies (V17, V21...), ja que moltes vegades els autobusos no passen, i toca esperar el doble, o el triple de temps, els autobusos que admeten passatge van plens perquè alguns torns han fet tard durant una volta, i han de regular-se. (justificació / aclariment de la proposta).

Els problemes de regularitat i per tant d'excés de passatge, impuntualitats etc. que actualment es donen en algunes línies en algunes franges horàries, tendiran a minimitzar-se a mida que la implantació de tota la Xarxa avanci, ja que actualment només està implantada el 55% de la totalitat, fet que distorsiona el normal funcionament de la NXB ja que no li permet desenvolupar tota la seva potencialitat.

Aquest projecte, a banda de definir la part infraestructural, carrils bus, situació de parades, noves ordenacions viàries etc., desenvolupa una part molt important que fa referència a la prestació del servei, on es defineixen via modelització els paràmetres més importants, com ara, els kilòmetres de recorregut de la línia, el tipus de vehicle que farà el servei, capacitat, la velocitat comercial estimada, el temps de volta, el nombre de vehicles que fan el servei la freqüència de pas, passatge per parades i acumulat, tan en hora vall com en hora punta. El resultat de la modelització, permet dimensionar el servei de sortida, i fer un seguiment exhaustiu dia a dia del funcionament de cada línia, la identificació, avaluació i proposta de mesures correctores a partir de les incidències detectades en el seguiment, i altres aspectes relacionats amb l'exploració de les línies. El dia a dia del funcionament de cada línia es fa des del Centre de Control, de manera que es pot conèixer "on line" la situació de les línies, les incidències, i es poden habilitar les mesures correctores corresponents amb aplicació immediata. També els conductors poden comunicar-se amb el Centre de Control per informar de qualsevol incidència fora o dintre del bus. L'històric de totes aquestes dades permet a TMB tenir un coneixement exhaustiu de les diferents problemàtiques i li permet jerarquitzar-les per prioritats. Aquestes prioritats són la base per estructurar els recursos d'avui i futurs que necessita TMB per prestar el servei públic.

En la fase en la que estem, és del tot necessari establir ajusts de forma continuada fins que tota la xarxa estigui operativa, ja que, entre d'altres coses, la NXB està experimentant un ritme de creixement de passatgers molt notable que no sabem com evolucionarà.





Infraestructura d'Àmbit General

Eliminar les línies convencionals: Proposo revisar a l'alça el cobriment dels pocs llocs no coberts per la xarxa ortogonal i augmentar considerablement les freqüències d'aquestes línies evitant duplicar línies per els carrers. Si la xarxa ortogonal cobreix el 95% dels habitants i tot el territori habitat, amb parades a menys de 300 m. de cada veí, hem de mantenir les línies convencionals només per sentimentalisme o romanticisme? Amb un sol transbordament assegurem la connexió entre qualsevol dos punts de la ciutat! (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La implantació de la NXB, implica un nou ordre en els recorreguts i les freqüències dels autobusos, precisament per fer un servei més eficient que l'actual. Una de les finalitats del sistema és donar opcions a un nombre molt significatiu de ciutadans que ara no tenen opcions avantatjoses per agafar un autobús, perquè les línies actuals no van a les destinacions que necessiten.

Aquest nou sistema pretén resoldre almenys pel 95% dels ciutadans del municipi de Barcelona oferir una mobilitat alternativa d'altres prestacions. En resum es tradueix que pel 95% de la població, disposi de mitjana, de una parada de NXB a no més de 230 mts. (per les estacions de metro de Barcelona aquesta distància mitjana és de 500 mts.). O el que és el mateix, 28 noves línies amb recorreguts verticals, horitzontals i diagonals, dotades de molts trams amb carrils bus i prioritats semaforica en les cruïlles més importants, per millorar la velocitat comercial, amb altes freqüències de pas, i el més important amb la possibilitat de poder resoldre qualsevol origen destí dintre de l' àmbit de la NXB, cosa que abans no era possible.

El nou sistema demana un esforç al ciutadà que, en molts casos, és fer un intercanvi de línies. El sistema està implantat de manera que, majoritàriament, aquests intercanvis es facin en la mateixa parada, i en el cas que no sigui possible, amb recorreguts petits caminant, i ben senyalitzats i adaptats a PMR. Per minimitzar els temps d'espera, els autobusos circulen amb freqüències elevades entre 5 i 8 minuts, i pel 70% dels passatgers disposen d'informació fiable de la situació dels serveis en les pròpies parades. A més, existeixen diversos aplicatius per telèfons mòbils que donen la mateixa informació.

És important entendre que el nou sistema en principi, s'aplica a partir dels mateixos recursos, es a dir, amb els 842 autobusos en hora punta en dies laborables, amb la mateixa plantilla de conductors, logística de manteniment, horaris, etc..

Això vol dir que el projecte defineix els nous recorreguts, situació de parades, nous carrils bus etc. de forma que després del corresponent procés informatiu, un dia en concret desapareix una línia per convertir-se en NXB. (tardor de 2017 i tardor de 2018).

El criteri per reconvertir línies convencionals en NXB no és altre que la concomitància de recorreguts, es a dir, aquelles línies que en el dibuix de la Nova Xarxa coincideixen de forma significativa, es reconverteixen. La resta de línies convencionals que no estan en aquesta circumstància, o bé es modifica alguna part del seu recorregut per adaptar-se millor al nou ordre, o bé es queden igual, ja que la idea final del sistema de mobilitat amb autobús, és estructurar la xarxa en tres nivells: 1-NXB d'altres prestacions. 2-Altres línies convencionals. 3- Bus del barri. Aquestes dues últimes amb caràcter de mobilitat complementària.

Les línies convencionals que en principi no es poden desmantellar són de quatre tipus:

1-Línies interurbanes: Aquelles que són d'aportació des de l'extraradi, evidentment no es poden eliminar.

2-Línies de proximitat: Aquelles que resolen una mobilitat de barris o entre districtes semblant al bus del barri

3-Línies convencionals amb recorreguts consolidats: Aquelles línies que desenvolupen el seu recorregut per corredors amb forta demanda no millorable amb NXB.

4-Línies convencionals que fan recorreguts en paral·lel a la NXB i que ajuden a les Noves Línies a fer millor la seva funció.



Compliment de freqüències teòriques: (justificació / aclariment de la proposta).

La puntualitat i per tant el temps d'espera, depèn fonamentalment del compliment de la velocitat comercial del bus, que depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial (disposar de carril bus o no, prioritat semafòrica en cruïlles complexes, ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, obres en la via pública, incidències del trànsit, incidències dintre del propi bus etc.

La implantació de la NXB contempla la materialització de nous carrils bus en tots els carrers on sigui necessari i alhora compatible amb la resta de usos de calçada. En les cruïlles més complexes, s'implantaran les fases semafòriques de forma que el bus tingui prioritat. En aquest sentit, també s'instal·laran dispositius teletac en algunes cruïlles per prioritzar, agilitzar i donar seguretat als diferents moviments i maniobres d' incorporació dels autobusos. Per reduir les ocupacions indègudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

També les freqüències milloraran un cop estigui implantat tota la xarxa, doncs tota la seva potencialitat es podrà desenvolupar.

Racionalització de les parades: Entenem que en espaïar una mica les parades fa guanyar agilitat al trajecte. Tanmateix, s'ha perdut de vista la practicitat de fer coincidir en una sola parada més d'una línia de bus. Per exemple, a l'Av. Madrid, la parada origen H10 no coincideix amb 54, ni H8. També passa a Pl. Centre amb 54. Proposo unir a les mateixes parades el pas de diferents línies. (justificació / aclariment de la proposta).

Precisament el criteri que s'ha seguit en el projecte és el d'aprofitar parades per les línies que passen per un mateix carrer. És cert que en alguns casos i per raons de caràcter tècnic, no sempre és possible portar-ho a terme, per exemple, quan una de les línies abandona el carrer més endavant potser no pot fer la mateixa parada. En les terminals, no és possible ajuntar parades ja que el bus està parat fent la seva regulació.

Gestionar millor les línies quan hi hagi grans esdeveniments com són els partits de futbol, cavalcades, festivals, etc. :

L'Ajuntament compta amb un Comitè Permanent d'Obres i Circulació que es reuneix amb caràcter ordinari almenys 2 vegades a la setmana amb la finalitat de gestionar les afectacions i les corresponents reposicions a la via pública degudes a les obres públiques, privades, ocupacions temporals, esdeveniments, curses, etc.. La finalitat del Comitè és coordinar les actuacions, determinar les condicions, dates, fases i condicions d'execució de les obres i actuacions de forma que siguin el màxim de compatibles amb el normal desenvolupament de les activitats de la ciutat. La seva labor en el municipi de Barcelona és absolutament imprescindible, la ciutat sense Comitè no funcionaria. Aquest Comitè compta amb la presència d'experts en les diferents àrees implicades així com dels tècnics dels districtes per avaluar setmanalment i fixar les condicions de les ocupacions. Experts en mobilitat, Guardia Urbana, TMB, parcs i jardins i infraestructures. Qualsevol esdeveniment, o alteració important dels servei de transport, obres d'estiu etc. requereix del corresponent estudi alternatiu a validar pel Comitè. Els partits de futbol al Nou Camp compten amb un Pla específic d'actuació que involucra a la Guardia Urbana, talls de carrers, aparcaments dels autobusos de les penyes, motos i serveis de transports específics i coordinats amb el metro i el tramvia.

Implementació i millora dels carrils bus. Problemes amb els carrils bus: alguns d'aquests carrils són poc eficients, degut a cotxes aparcats malament, cotxes en doble fila, circulació de motos, etc.

Existeixen diverses configuracions de carrils bus, depenent de si tenen aparcament o no al costat, de si estan implantats per la part troncal d'un vial (Gran Via) o no, de si es poden ocupar pels vehicles privats en el tram de gir a la dreta, dels taxis, de la presència d'equipaments, col·legis etc. Totes aquestes configuracions tenen pel bus un determinat grau d'eficiència, no sempre és possible ni desitjable implantar el carril bus ideal, ja que la necessària compatibilitat amb altres usos de la calçada ho impedeixen. És per aquest tipus de raons, que la clau rau en un ús cívic i correcte del carril bus per part de la resta de vehicles, i de la implementació de mesures correctores en les situacions més extremes que estan perfectament identificades per reduir les



incidències. La via de vigilància mitjançant vehicle específic amb capacitat sancionadora també ajudarà.

Augmentar els carrils busos per tal d'incrementar la velocitat comercial de tota la xarxa.

El projecte que ara presentem Fase 5.1 i també el futur de fase 5.2, contempen com no podria ser d'altra manera, la implementació dels corresponents trams de carrils bus allà on les característiques dels carrers ho permeten. De fet bona part del projecte dedica una part important del pressupost a reordenar les calçades per obtenir l'espai necessari per la implantació dels carrils bus, en alguns casos a costa de l'eliminació d'un cordó d'aparcament i la implementació d'un carril multiús compensatori si és necessari, en altres reduint el nombre de carrils dedicats al trànsit, en altres col·locant nou carril bus en contrasentit, també reordenant els sentits de circulació d'alguns dels carrers etc.

Controvèrsia en vers la desaparició de les línies 45, 47 ,19, 36, 64 i 55.

Eliminació de la 45: Bona part del recorregut el farà el 47 perllongant el seu final de Pl. Catalunya al Pg. Marítim. I el tram no coincident el realitza el nou V25.

El 19 no modifica el seu recorregut, es queda com està, amb una freqüència similar a la actual 11 minuts aproximadament.

El 36 és reconverteix en 2 línies de NXB: la H14 + V31 millorarà moltíssim la seva freqüència que abans era de 16 minuts i ara entre 5 i 8 minuts.

El 64 es va eliminar en altres fases, existeixen serveis nous alternatius de NXB amb més bona freqüència (D20 +V11 i altres).

El 55 és retalla el seu final passa de la Pl. Catalana a Pl. Urquinaona. La part retallada té moltes opcions amb NXB.

Un nou recorregut: Eviteu recorregut per Av. Madrid. Perd temps i poc passatge. Feu que continuï fins a Pl. Sants i que després agafi carrer de Sants fins a Arizala i nou final a Riera Blanca. Si retalleu el recorregut, i elimineu el 50, fareu que el metro col·lapsi en dies de futbol si manteniu freqüència actual en dissabtes i festius.

Per donar cobertura territorial adequada, és necessari passar per l'Avda. de Madrid, ja que la trama de la ciutat en aquest barri no permet passar amb suficient eficiència per altres carrers. La



proposta final, recull la petició de fer doble sentit a Travessera de les Corts i l'Avda. de Madrid (54 i H8,) i la H10 fins a la Pl. De Sants.

Els esdeveniments multitudinaris com els partits en el Nou Camp, mereixen un tractament específic que no es pot resoldre des de la NXB, ja que suposen volums de mobilitat ingents. Les estratègies per ordenar aquesta mobilitat passen necessàriament per combinacions coordinades, etc. de diferents modes de transport, metro, bus, bus especial, bus penyes, bicicletes, caminant ... i per un Pla de la Guardia Urbana per tallar carrers, aparcaments, gestionar les prioritats de pas etc.

Mantenir l'H10 pel c/Mallorca i l'Av. de Madrid: Com que sembla que finalment es manté el recorregut de la H8 per l'Av. Diagonal, ja no té sentit desviar la H10 al c. Aragó i hauria de continuar pel c. Mallorca. Per altra banda, la limitació de la H10 a Pl. Sants és molt injusta ja que impedeix l'arribada de la línia a Les Corts i Collblanc, mentre que la H8 coincidirà amb la H4 per arribar a Bon Pastor. Pel mateix criteri cal mantenir la H10 per av. Madrid fins a Collblanc, mentre que la H8 pot anar per trav. Corts en els dos sentits. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Segons el projecte, la H10 tindrà part del seu recorregut pel c/Aragó, amb la finalitat de repartir millor la cobertura en l'Eixample.

Ja existeix nova línia de Nova Xarxa en la Crtra. de Sants, la D20, és per aquesta raó que el final de la H10 s'ha planificat a la Pl. De Sants. Collblanc tindrà de NXB la H8 en doble sentit per la Travessera de Les Corts, i la 54 en doble sentit per la Av. de Madrid amb freqüències molt similars a les de la NXB. Per tant, Collblanc gaudirà de una bona cobertura al nivell de la resta de la ciutat.

Perllongament de la H10 fins a Ernest Lluch: En comptes de fer acabar la línia H10 a Plaça de Sants, allargar-la fins a Ernest Lluch, al camí de la Torre Melina, on també acaba la línia D20. Els principals motius serien potenciar la utilització de la L9 sud del metro i del Tramvia, i reduir les aglomeracions, especialment en hores punta i els dies en què hi ha partit de futbol al Camp Nou.

Ja existeix nova línia de Nova Xarxa en la Crtra. de Sants, la D20, és per aquesta raó que el final de la H10 s'ha planificat a la Pl. De Sants. Collblanc tindrà de NXB la H8 en doble sentit per la Travessera de Les Corts, i la 54 en doble sentit per la Avda. de Madrid amb freqüències molt

similars a les de la NXB. Per tant, Collblanc gaudirà d'una bona cobertura al nivell de la resta de la ciutat. No es pot dimensionar la xarxa per els esdeveniments esportius en el Nou Camp, de caràcter quinzenal que demanen un Pla específic de mobilitat.

Allargament de les línies H8 i H10 fins l'Hospitalet: Connexió amb les diferents línies de metro de la L1, L9 i L5 (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No existeixen eixos horitzontals i que reuneixin condicions geomètriques, i que tinguin continuïtat per implantar línies de la NXB en l'àmbit de l'Hospitalet, es per aquesta raó no ha estat possible anar més enllà de la Carretera de Sants.

Mantenir Bus H8 per St. Antoni M Claret i Pss St. Joan: Per anar a la Seguretat Social a Sant. Antoni Maria Claret, al Ambulatori a Sant. Antoni Maria Claret i a la Inspecció de Treball a Travessera de Gràcia. Si en aquest tram el Bus H8 baixa cap el carrer Còrcega, allunya el transport. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

La proposta inicial de la NXB, contemplava un canvi de traçat del sentit Llobregat. De Sant Antoni Maria Claret a Còrcega a l'alçada de Lepant motivat per encaixar millor amb la planificació futura d'altres projectes impulsats des de l'Ajuntament com ara els nous carrils bici a nivell ciutat, actuacions de pacificacions de l'espai públic etc...

Hem valorat pros i contres de modificar el recorregut per A. Maria Claret, hem escoltat els motius i queixes que ens han fet arribar els ciutadans en el procés d'informació i debat, i a més, hem considerat entre altres, la falta de definició i calendari fiable d'alguns dels projectes que afectaran a aquest sector i també el fet que la cobertura territorial de la NXB empitjoraria lleugerament. Per tant, incorporem l'al·legació a la proposta. En conclusió, es mantindrà l'actual recorregut de les línies per A. Maria Claret fins a Pg. De Sant Joan.



No al final de trajecte del 39 a la Plaça Catalana: Resum de la proposta: Finalitzar el recorregut del 39 a la plaça Catalana suposa deixar la zona del Carmel-Font d'en Fargues sense cap línia regular. En un barri ja de per si deficitari en transport urbà i difícil orografia per la mobilitat de la gent gran ens deixa en una situació de desempara total. Reivindico mantenir la línia fins a Horta. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Un dels criteris importants per la implantació de la NXB, és la reconversió de línies convencionals, que siguin concomitants amb les noves línies de la Xarxa, ja que el recorregut , el repartiment i la cobertura de les noves línies, esta racionalitzada en la pràctica totalitat de la plana de Barcelona. És per aquesta raó que la 39 es modifica fins a la Pl. Catalana, ja que el seu mateix recorregut fins a Horta el farà una de les noves Línies, en aquest cas la V23 amb prestacions millors que la 39, freqüència de pas cada 8 minuts en contraposició dels 11 minuts de la 39.

Mantenir la línia 20 i recuperar el recorregut fins l'Estació Marítima: El passat mes de febrer la línia 20 va quedar limitada a l'Av. de Roma, perdent tot el tram fins a Sant Antoni, Paral·lel i el Port, ara pretenen eliminar el que queda de la línia. Crec que no només haurien de mantenir el 20, sinó també tornar-la fins a l' Estació Marítima, tornant a recuperar un recorregut vertebrador, atractiu i necessari. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La línia 20 és coincident amb línies de Nova Xarxa en bona part del seu recorregut, la H8, és per aquesta raó que el projecte proposa reconvertir-la. Fen un anàlisis més detallat i centrat en la mobilitat del barri del Congrés-Indians, s'ha vist que la NXB no resol la mobilitat de proximitat que queda afectada per la eliminació de la 20.

El problema de l'eliminació del 20, és una afectació sobre tot, al passatge del final de la línia del Congrés. Segons TMB són unes 500 persones dia, per tant la solució no és un canvi de corredor d' una altra línia, sinó de solucionar la mobilitat de les 500 persones (6 persones/ bus de mitjana diària). Aquest volum de passatge el pot assumir l'actual V27 + H8 en els desplaçaments de mig i llarg recorregut. En els desplaçaments de proximitat, la proposta de nou bus del barri 191 , amb 16 parades i uns 30 minuts de freqüència, soluciona 2 de les 3 destinacions del 20, i millora alhora de manera molt important l'accés als centres sanitaris i al barri a: Cap Maragall, Hospital de Sant Pau a tot el perímetre amb 6 parades.



Donades les condicions del recorregut, es podria plantejar el nou servei amb un vehicle estàndard. La eliminació del 20 necessàriament es vincularà a la implantació del nou bus del barri 191.

Respecte de la mobilitat des del barri fins a altres punts de la ciutat, de mig i llarg recorregut, comentar: La 20 té una freqüència d'uns 9 minuts. La V27 d'uns 7,8 minuts, per tant, es guanya un bus per hora. Cal fer un intercanvi per anar al centre, per tant es perd respecte de la situació actual, però es guanya com en la resta de la xarxa, la possibilitat de fer qualsevol desplaçament en l'àmbit de la ciutat. Opció que com a tota la ciutat, es pot fer amb un intercanvi NXB en aquest cas V27 + H8 (a Hospital Sant Pau a baix...etc. Eixample alt, Gracia, Hospital Clínic) mateixa parada en sentit descendent, i 2 parades a 80 metres sentit ascendent.

També V27 + H6 (a Sant Pau per dalt, Gracia...).

També V27 + H10 (Estació de Sants, Eixample mig)

V27 + H12 (Eixample baix, Pl. Universitat...)

Manteniment de la línia 109 estació de Sants / Polígon de la Zona Franca. (justificació / aclariment de la proposta).

L'actual 109 mantindrà el seu recorregut actual i l'ampliarà fins a Hospital Clínic, aquesta petita ampliació de recorregut, per no reduir prestacions de freqüència de pas, es durà a terme incorporant més vehicles a la línia. La raó d'aquest canvi és el necessari ajust que ha calgut fer conseqüència de la reconversió de la 37 en la H16.

Millorem la proposta de canvi de la línia 54: La nova proposta és acabar la línia del 54 a la Riera Blanca. Fins ara passa per la carretera de Collblanc i Cardenal Reig, donant servei al veïns d'aquells carrers, seria més lògic que acabi o bé a la placa Ernest Lluch com la D20 o a Cardenal Reig on acaba la H8. Son dos carrers que tenen prou espai per fer-ho i no crea cap problema afegit. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La 54 es retalla lleugerament de la terminal de Cardenal Reig a Collblanc. Per donar cobertura territorial adequada, és necessari passar per l'Avda de Madrid, ja que la trama de la ciutat en aquest barri no permet passar amb suficient eficiència per altres carrers. La proposta final, recull la

petició de fer doble sentit a Travessera de les Corts i a l' Av. de Madrid (54 i H8,) i la H10 fins a la Pl. De Sants.

Ja existeix nova línia de Nova Xarxa en la Carretera de Sants, la D20, és per aquesta raó que el final de la H10 s'ha planificat a la Pl. De Sants. Collblanc tindrà de NXB la H8 en doble sentit per la Travessera de Les Corts, i la 54 en doble sentit per la Av. de Madrid amb freqüències molt similars a les de la NXB. Per tant, Collblanc gaudirà de una bona cobertura al nivell de la resta de la ciutat.

Un bus que faci tota la Diagonal: Seria convenient una línia que travessi Barcelona, des de Zona Universitària fins al Fòrum, utilitzant tota la Diagonal. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El projecte de la NXB, contempla 28 noves línies entre horitzontals verticals i diagonals, que abasten la pràctica totalitat de la plana de Barcelona. Aquest projecte no contempla el pas de llarg recorregut per la Diagonal de cap nova línia de bus de nova xarxa, ja que de forma coordinada s'està redactant el projecte del nou Tramvia per la Diagonal entre Francesc Macià i la Pl. De les Glories, infraestructura que s'està plantejant com a peça complementària a tota la NXB, ja que des del punt de vista tècnic, NXB + Tramvia per la Diagonal, és la millor de les solucions per resoldre els problemes de mobilitat de superfície de la ciutat.

Millores als corredors verticals i horitzontals a Sant Martí. Amb la proposta actual de la Nova Xarxa de Bus, es perden connexions amb l'Hospital del Mar, es perd connectivitat al centre del Poblenou i no es millora la gran distància entre corredors verticals al Poblenou, sobretot a l'eix de la Gran Via. Adjunto un PDF on explico la meua proposta, que comportaria modificacions a les línies V25, V27 i 36/59. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La V27, actualment en funcionament ja dona accés a l'Hospital del Mar. La nova V31 (tardor de 2017) tindrà una connexió amb la V27 amb intercanvi de 4 minuts de mitjana, en la mateixa parada gràcies a una part d' increment de recorregut horitzontal.

En quan a la pèrdua de connectivitat del Poblenou, val a dir que la densitat de NXB és similar al de la resta de la ciutat i la seva distribució territorial en el districte està adaptada a les circumstàncies i particularitats, com ara el nucli antic del Clot i del Poblenou.



La distància entre línies verticals també respecta el criteri general de distribució de línies de tota la ciutat, de fet, és la mateixa que en Sant Andreu i que Nou Barris que estan en la vertical de Sant Martí. És cert que, en l'estudi de detall de cada línia vertical i els carrers, s'han estudiat diverses propostes en funció dels sentits de circulació i cobertura territorial resultant, però la conclusió a la que ha arribat l'equip redactor, és la que presentem en la proposta base.

Modificacions del 39 i del 55: Important mantenir el recorregut de la línia 55 des de Parc de Montjuïc fins a Pl. Catalana sense modificacions i el 39 des de Pl. Urquinaona fins a Horta passant per Providència-Biada-Torrent de l'Olla en sentit descendent. Les modificacions proposades pels tècnics municipals per a aquestes línies perjudiquen a molta gent. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El 55 es retalla el seu recorregut ja que es coincideix amb el recorregut de noves línies de la Nova Xarxa, la V19 i en el tram final, la D40, que donaran millors prestacions de freqüència de pas que la 55 que finalitzarà a la Pl. Urquinaona en lloc de la Pl. Catalana El canvi es farà a la tardor de 2018.

La 39 també es modificarà el seu recorregut, ja que coincidirà parcialment amb la V19 i la V23 i patirà retalls en els seus extrems. Per una banda, es retallarà el tram de la Pl. Catalana fins a Horta, V23 i d'altra banda, des de la Pl. Urquinaona fins al Pg. Marítim. V19. Per tant, la línia 39 Barceloneta / Horta es convertirà en la 39 Urquinaona / Pl. Catalana, a la tardor de 2018.

Canvis Camp d'En Grassot: Segons els PDF les línies que circulen per Sant Antoni Maria Claret fins Pg. Sant Joan passarien a circular per Còrsega a partir de Lepant. Considero molt important mantenir les línies per Sant Antoni Maria Claret, doncs serveixen al CAP Claret i també la zona de Travessera de Gràcia, a més carril bus a Còrsega significa perdre places d'aparcament. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

La proposta inicial de la NXB, contemplava un canvi de traçat del sentit Llobregat. De Sant Antoni Maria Claret a Còrsega a l'alçada de Lepant motivat per encaixar millor amb la planificació futura d'altres projectes impulsats des de l'Ajuntament com ara els nous carrils bici a nivell ciutat, actuacions de pacificacions de l'espai públic etc...

Hem valorat pros i contres de modificar el recorregut per A. Maria Claret, hem escoltat els motius i queixes que ens han fet arribar els ciutadans en el procés d'informació i debat, i a més, hem



considerat entre altres, la falta de definició i calendari fiable d'alguns dels projectes que afectaran a aquest sector, i el fet que la cobertura territorial de la NXB, empitjoraria lleugerament. Per tant, incorporem l'al·legació a la proposta. En conclusió, es mantindrà l'actual recorregut de les línies per A. Maria Claret fins a Pg. De Sant Joan.

H8, H10: Como el espacio es limitado, será claro: H8, que mantenga su recorrido actual y que comparta el tramo Francesc Macià - Casa de les Punxes con el tranvía. H10, mantenga el recorrido actual por la c/ Mallorca y que desde Plaça Sants continúe hasta Badal por c/ Sants, vuelta av. Madrid, rambla Badal y Plaça Sants. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La millor configuració de les noves línies i de les convencionals en aquest sector de la ciutat que hem treballat, comparat alternatives, i desenvolupat a partir d'altres propostes del procés d'informació i debat contemplades, és la següent: Ja existeix nova línia de Nova Xarxa en la Carretera de Sants, la D20, és per aquesta raó que el final de la H10 s'ha planificat a la Pl. De Sants. Collblanc tindrà de NXB la H8 en doble sentit per la Travessera de Les Corts, i la 54 en doble sentit per la Av. de Madrid amb freqüències molt similars a les de la NXB.

Mantenir la H10 per avinguda Madrid i la H8 per Travessera de les Corts en tots dos sentits: Proposem mantenir el recorregut del H10 per Av. Madrid i H8 per Trv. Corts. Per a que H8 guanyi temps, es pot fer un carril bus a la Trv. Corts en sentit La Maquinista, per evitar baixar fins a Berlín. La proposta de l'ajuntament retalla a la meitat la oferta de bus a les Corts, i la H10 perd enllaços importants com Camp Nou, L9S, V1, 157, L50, L62. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La millor configuració de les noves línies i de les convencionals en aquest sector de la ciutat que hem treballat, comparat alternatives, i desenvolupat a partir d'altres propostes del procés d'informació i debat contemplades, és la següent: Ja existeix nova línia de Nova Xarxa en la Ctra. de Sants, la D20, és per aquesta raó que el final de la H10 s'ha planificat a la Pl. De Sants. Collblanc tindrà de NXB la H8 en doble sentit per la Travessera de Les Corts, i la 54 en doble sentit per la Av. de Madrid amb freqüències molt similars a les de la NXB.

Regulació semafòrica: Todas las líneas de bus pueden tener siempre el semáforo en verde, como en el tranvía. La tecnología apropiada ya existe. (justificació / aclariment de la proposta).

Un dels aspectes que es proposa desenvolupar des d'aquest projecte és millorar de forma notable la prioritat semafòrica dels autobusos en la ciutat, gràcies a l'aplicació de les noves tecnologies, i dispositius que permeten en cruïlles determinades, donar prioritat de pas al bus, teletacs, semàfors només per bus, carrils bus, o noves ordenacions viaries per afavorir la fluïdesa del bus, carrils bus en contrasentit, etc. Precisament la organització de les noves línies segons un entramat d'eixos verticals, horitzontals i diagonals de la xarxa bàsica de la ciutat fonamentalment, permetran treballar aspectes de sincronització i prioritat per millorar la velocitat comercial de les línies, es minimitzen les voltes innecessàries i per tant, les reduccions de velocitat associades a aquestes maniobres. L'Ajuntament, a requeriment dels tècnics de TMB, estan treballant conjuntament per identificar, avaluar i donar solucions a cadascun dels problemes relacionats no només a la millora de la sincronització i prioritat semafòrica sinó d'altres molts aspectes amb incidència directa amb la velocitat comercial de les línies.

Servei Ortogonal V 23 Horta - Mar Bella Creació d'una línia (V23) amb pas pel Hospital de Sant Pau (L4) Horta- Pg. Maragall - V. Montserrat - Cartagena -Hospital Sant Pau - Sant Quinti - Pare Claret - Dos de Maig - Glories - Mar Bella i viceversa. La connexió vertical en aquest eix es inexistient forçant a uns recorreguts molt llargs quan en realitat estan en línia recta. (justificació / aclariment de la proposta).

Precisament, i amb petites modificacions en relació a la proposta presentada, el projecte de la fase 5 defineix el recorregut de la nova V23 Nova Icària / Can Marçet, que es posarà en marxa la tardor de 2018. El recorregut de la futura V23 és: Av. Litoral Platja de la Nova Icària, Badajoz / Pamplona, Independència / Dos de Maig. Hospital de Sant Pau pujada i baixada, i parades als diferents accessos principals. Mare de Déu Montserrat, Rambla del Carmel, volta Font d'en Fargues, Berruete, Can Marçet.



Prolongació de la 27 fins a Plaça de Sants: Trobem interessant la proposta que alguna línia circuli pel Pg. Sant Antoni en tots dos sentits, però clarament la H10 no és adequada per a fer-ho, ja que es perdria la connexió entre les Corts i Mallorca/València que sempre havia fet la línia 43. En canvi, és un perllongament adequat per a la 27 des de l'Estació de Sants fins a Pl de Sants. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La millor configuració de les noves línies i de les convencionals en aquest sector de la ciutat que hem treballat, comparat alternatives, i desenvolupat a partir d'altres propostes del procés d'informació i debat contemplades, és la següent: Ja existeix nova línia de Nova Xarxa en la Ctra. de Sants, la D20, és per aquesta raó que el final de la H10 s'ha planificat a la Pl. De Sants. Collblanc tindrà de NXB la H8 en doble sentit per la Travessera de Les Corts, i la 54 en doble sentit per la Av. de Madrid amb freqüències molt similars a les de la NXB.

Millor distribució dels terminals a la zona Ernest Lluch/Collblanc: Proposem una distribució més adequada dels terminals d'algunes línies: Línia H8 (per tr.Corts en tots dos sentits) a Ernest Lluch, juntament amb la D20. Línia H10 (per av. Madrid en tots dos sentits) a Riera Blanca, on actualment és la 75, i 75 a av. Madrid on ara és la H10. Línia 54 a Cardenal Reig on ara hi ha la H8. 157 a R.Blanca com ara. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La millor configuració de les noves línies i de les convencionals en aquest sector de la ciutat que hem treballat, comparat alternatives, i desenvolupat a partir d'altres propostes del procés d'informació i debat contemplades, és la següent: Ja existeix nova línia de Nova Xarxa en la Ctra. de Sants, la D20, és per aquesta raó que el final de la H10 s'ha planificat a la Pl. De Sants. Collblanc tindrà de NXB la H8 en doble sentit per la Travessera de Les Corts, i la 54 en doble sentit per la Av. de Madrid amb freqüències molt similars a les de la NXB.

Recuperar parada H16 Pujades/Marina: Per tal de millorar el recorregut de l'H16 entre Pujades/Marina a Pujades/Av. Meridiana, s'ha anul·lat la parada 2682 situada al núm. 15 de Pujades, Això comporta canviar la direcció del carrer Pujades sentit Besós com canviar de cantó el carril bidireccional del Bicing amb la conseqüent despesa que considero innecessària.

Aquesta actuació s'ha realitzat dins el projecte de nous carrils bici de la ciutat. Donat que en el Pg. de Pujades (davant la Ciutadella) el carril bici s'ha de treure de la vorera d'on està ara, la proposta



que ja s'està executant és la de posar-lo a calçada, per damunt del sentit Besòs dels carrils de circulació. Això implica que a la cruïlla Meridiana – Wellington – Pujades, si no es canvia el sentit de circulació del c. Pujades, queda una configuració semafòrica de difícil gestió. La configuració de parades del bus H16 (que ha canviat el seu itinerari en aquest entorn) s'ha ajustat a la nova ordenació viària, tenint en compte tant la cobertura servida com els intercanvis amb el metro i amb la resta de línies de bus.

Nova xarxa bus - LINIA V23: Línia V23 . El recorregut descendent des de Can Marcet hauria de ser el mateix de l'actual línia 39 , sortint d'Av. Estatut a carrer Lisboa i recuperant l'esmentat recorregut per Maragall, Llobregós , Rbla. Carmel , Pedrell. En cas contrari Horta queda incomunicada amb Font d'en Fargas , tram d'elevada demanda . (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Un cop re-estudiada aquesta petició, s'ha arribat a la conclusió, que la millor solució és que la V23 faci el recorregut Tajo, Maragall, Llobregós, i per tant, es rectifica la proposta base del projecte, repetint el recorregut de la 39 en aquest àmbit. La línia 39 quedarà retallada de Horta a la Pl. Catalana.

Bus D30 metropolità per Diagonal: El projecte original de la xarxa incloïa el bus D30 a la Diagonal que caldria allargar fins a Esplugues per donar-li més sentit metropolità, eliminant la resta de busos per la Diagonal. Aquesta operació milloraria molt la fluïdesa de busos per aquesta via. La proposta també ha estat proposada per altres veïns al PAM (Ref: BCN-2016-02-1302) (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El projecte de la NXB, contempla 28 noves línies entre horitzontals verticals i diagonals, que abasten la pràctica totalitat de la plana de Barcelona. Aquest projecte no contempla el pas de llarg recorregut per la Diagonal de cap nova línia de bus de nova xarxa, ja que de forma coordinada s'està redactant el projecte del nou Tramvia per la Diagonal entre Francesc

Macià i la Pl. De les Glòries, infraestructura que s'està plantejant com a peça complementària a tota la NXB, ja que des de el punt de vista tècnic, NXB + Tramvia per la Diagonal, és la millor de les solucions per resoldre els problemes de mobilitat de superfície de la ciutat. Resoldre aquest volum de mobilitat amb una línia de bus implicaria posar vehicles biarticulats d'alta capacitat i



amb una freqüència estimada de 1,5 / 2 minuts en hora punta. Avui en dia no és possible gestionar en els carrers de Barcelona línies d'autobús amb aquestes freqüències de pas, ja que la més mínima desviació de regularitat implicaria uns desajusts en el servei final important.

Manteniment recorregut bus 39: Sobretot la part de: a) Cap d'Horta, Mercat, Pg Maragall, Llobregós, Pedrell, Alt Pedrell, Pl. Catalana, Pl. Nen Rutlla. b) Providència, Torrent Olla, Pau Claris, Pl. Urquinaona, Arc de Triomf, Parc Ciutadella, Estació França. Per què connecta amb: metro, FFC, Renfe, bus Aeroport. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La 39 també es modificarà el seu recorregut, ja que coincidirà parcialment amb V19 i la V23 i patirà retalls en els seus extrems, per una banda es retallarà el tram de la Pl. Catalana fins a Horta, V23 i en l'altra banda, des de la Pl. Urquinaona fins al Pg. Marítim. V19. Per tant, la línia 39 Barceloneta / Horta es convertirà en la 39 Urquinaona / Pl. Catalana, a la tardor de 2018.

Modificacions zona Av. Roma - Nova esquerra de l'Eixample: Sóc veí d'Av. Roma/Calàbria i usuari del H10, 20 i 41. Amb la supressió del 20 es perd el reforç de l'H10 massificat en hores punta en l'eix València-Mallorca, amb la supressió del 41 es perd una connexió directa amb el centre i amb el trasllat de l'H10 a Aragó empitjora la connexió amb escoles del barri i el Clínic. Els prego que ho reconsiderin. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La reconversió de la 20 es fa sobre tot amb la H8, i de la V27, també parcialment amb la H10, la 109 es perllonga fins a Hospital Clínic des de l'estació de Sants, per tant, ajudarà en aquest tram, fent el recorregut Mallorca-València. Baixar un tram de la H10 a Aragó és necessari per compensar les cobertures en l'àmbit de l'Eixample, precisament per igualar nombre de passatge, i minimitzar les alertes de passatge que es donen en hora punta en la H10. La reconversió de la 41, es fa per què coincideix amb la V9, i la H16, amb aquesta nova opció de la nova xarxa es milloraran freqüències.

Prioritat semafòrica a Bcn: Donar prioritat al pas del bus respecte al cotxe privat. (justificació / aclariment de la proposta).

Un dels aspectes que es proposa desenvolupar des d'aquest projecte, és millorar de forma notable la prioritat semafòrica dels autobusos en la ciutat, gràcies a l'aplicació de les noves tecnologies, i dispositius que permeten en cruïlles determinades, donar prioritat de pas al bus, teletacs,

semàfors només per bus, carrils bus, o noves ordenacions viàries per afavorir la fluïdesa del bus, carrils bus en contrasentit, etc. Precisament l'organització de les noves línies segons un entramat d'eixos verticals, horitzontals i diagonals fonamentalment de la xarxa bàsica de la ciutat, permetran treballar aspectes de sincronització i prioritat per millorar la velocitat comercial de les línies, es minimitzen les voltes innecessàries i per tant les reduccions de velocitat associades a aquestes maniobres. L'Ajuntament, a requeriment dels tècnics de TMB, estan treballant conjuntament per identificar avaluar i donar solucions, a cadascun dels problemes relacionats no només a la millora de la sincronització i prioritat semafòrica sinó d'altres molts aspectes amb incidència directa amb la velocitat comercial de les línies.

V25 a Montbau: Voldria ressaltar la pobresa històrica que té el barri de Montbau a nivell d'autobús. Sobretot tenint en compte que és un barri destacadament costerut sumat a que és el barri amb la població més envellida de Barcelona. Només hi l'hi dóna servei l'V21, i crec que és el moment de replantejar que el Bus V25 allargui el recorregut proposat fins Montbau. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

L'estàndard que podem aspirar a aconseguir, amb l'estructura de recursos disponibles en l'actualitat a la ciutat de Barcelona, i el compromís bàsic de la implantació de la Nova Xarxa Bus, es situar de mitjana a uns 230 m, una parada accessible de NXB pel 95% de la ciutadania. Com el territori de la ciutat, és el que és, aquest estàndard de qualitat es pot aconseguir amb la implantació de 28 noves línies en forma ortogonal i diagonal separades uns 600 m de mitjana, aproximadament, amb freqüències de 5 a 8 minuts.

El barri de Montbau disposa de la nova V21 amb freqüències de 8 minuts, el centre geomètric del barri es troba uns 250 m del perímetre que descriu el recorregut de la línia i les seves 5 parades, per tant, podríem concloure que el nivell de servei prestat, s'ajusta al objectiu marcat inicialment. És per aquesta raó que no podem afegir una altra línia de Nova Xarxa a Montbau, que naturalment hauríem de treure d'un altre punt de la xarxa, creant el consegüent desequilibri en un altre sector de la ciutat.

És cert que el barri de Montbau, com altres situats en l'extrem del continu urbà, pateix de mancances històriques, sobre tot de connectivitat amb altres zones de la ciutat i molt particularment en relació al "centre urbà dels barris" del seu entorn de proximitat, on es

produeixen la gran part de demandes de mobilitat, com ara La Vall d'Hebron, Horta, la Teixonera, Sant Genis... és per aquesta raó que s'està treballant a banda de la NXB, per resoldre aquesta situació amb la remodelació de les línies de barri 112 i 185, de moment amb el plantejament d'afegir bus del barri a Montbau amb un vehicle de característiques "midi".

Existeix una taula de treball coordinada des de el districte d'Horta-Guinardó amb participació de TMB, Mobilitat i Infraestructures de l'Ajuntament de Barcelona, tècnics del Districte, Guardia Urbana, Consellers de barri, representants de les principals Entitats i Associacions dels barri amb la voluntat de fer possible aquest nou servei pel barri.

Millora de la regulació dels busos : En la sessió del grup de treball de la Gent Gran es proposa que es millori la regulació dels busos perquè es molt habitual l'efecte acordió. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquest efecte es produeix per problemes de regularitat. Aquests es donen quan, per algun tipus d'incidència en la circulació, circumstàncies del trànsit, algun incident d'algun passatger etc. l'autobús no pot complir el horari establert, i el següent s'enganxa al primer. El centre de control de TMB gestiona la circulació de tots els autobusos en temps real, i estableix mesures correctores per recuperar la regularitat, per minimitzar aquest fenomen pernicios per als passatgers. L'efectivitat d'aquestes mesures és limitada, de forma que la millor solució per mantenir una bona regularitat entre els autobusos és garantir, en la mesura de lo possible, que l'autobús circuli de la forma més independent possible del trànsit, més kilòmetres de carril exclusiu bus, prioritat semafòrica en les cruïlles complexes etc. així pot mantenir una velocitat comercial bastant regular.

Reubicació de la parada de Pàdua: En la sessió del grup de treball del Consell de la Gent Gran es proposa que es restableixi la parada de Pàdua de l'H6. Actualment està situada al carrer Homer. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Es modificarà el pas de la H6 en l'àmbit del pas inferior de la Pl. Lesseps. Es rectificarà el recorregut actual de forma que el bus passarà per superfície, precisament per recuperar les parades de la plaça i així millorar els intercanvis, especialment el de les línies H6 amb la V7.

Les parades de Travessera costat Besos de Lesseps, recuperaran la seva ubicació inicial aproximadament.

La idea es posar les noves parades de forma coordinada amb les obres de reurbanització de la Travessera de Dalt, aquestes obres es preveu finalitzar-les al maig de 2017.

Que s'hauria de fer a la Gran Via: La Gran Via a la part lateral (Muntanya) el carril bus es molt estret hi han vegades que quan un autobús te problemes hi es queda aturat forma un tancament per als autobusos que venen per darrere, jo proposo que es modifiqui el carril bus hi es faci passar els autobusos per la part central de la Gran Via. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquest tema que afecta ala Gran Via, no afecta al que queda de la NXB de la fase 5. De tota manera, s'està treballant per millorar aquest contratemps, que està identificat en un informe de treball de TMB, que juntament amb l'Ajuntament de Barcelona s'està treballant per prioritzar les actuacions més urgents corresponents a aquest informe que descriu, analitza i avalua les mesures correctores més adients en l'àmbit de tota la xarxa.

Autobús que faci recorregut per tota l'avinguda Meridiana i vagi cap al centre: Crear una línia d'autobús que recorri tota l'avinguda Meridiana i després vagi cap al centre ciutat. No sabem perquè però l'avinguda Meridiana, continua essent una autopista, i no un carrer, on puguis agafar un bus i anar cap al centre.

La Meridiana concentra una oferta global de transport públic molt superior a la d'altres sectors de la ciutat, és per aquesta raó que no està prevista una línia de NXB diagonal per la Meridiana, de fet existeixen línies convencionals de caràcter interurbà i de penetració que es dirigeixen cap el centre de la ciutat. Pel que fa al caràcter d'autopista de la Meridiana, cal apuntar que l'Ajuntament està treballant en la seva reurbanització, en el sentit de reduir capacitat per al trànsit privat, d'incorporar un carril bici de doble sentit, i de dotar-la de més verd precisament per posar en valor atributs més propis dels carrers de la ciutat.



Parades d'Àrees d'Intercanvi millorades (1/2) (2/2): Les parades de les àrees d'intercanvi han de tenir el màxim de comoditats i senyalització, ja que són claus: 1.- La senyalització al terra per trobar les parades d'enllaç ha de ser contínua, algú que no conegui la zona es perd, ja que les indicacions no estan en cada gir (exemple intercanviador Clot de la Mel). 2.- La distància entre les 4 parades de l'àrea d'intercanvi ha de optimitzar-se i reduir-se (exemple, intercanvi de Lesseps). Les parades de les àrees d'intercanvi han de tenir el màxim de comoditats i senyalització, ja que són claus (continua des d'una altra proposta, allà trobeu els punts 1 i 2): 3.- Pantalles indicadores temps d'espera a totes les àrees d'intercanvi. 4.- Nom de les parades en gran (com al metro), que es vegi de lluny. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

S'està treballant específicament en aquest tema, existeix un grup de treball que avalua les condicions dels intercanviadors o àrees d'intercanvi, per proposar millores tant de senyalització, com de reducció, sempre que les condicions de l'espai públic ho permetin, de les distàncies entre parades.

De fet, en el cas de Lesseps, es modificarà el pas de la H6, ara per l'interior del pas inferior viari, i passarà per superfície, per la plaça, precisament per millorar les condicions de cobertura de les parades i el més important dels intercanvis amb altres línies. Aquesta actuació requerirà d'alguns petits ajustos en la urbanització, acompanyats de la senyalització viària corresponent.

Implantació de més carrils bus per garantir la velocitat comercial: En la sessió del Pacte per la Mobilitat es va proposar que s'inclouï al Pla d'Infraestructures del Bus la implantació de més carrils bus per garantir la velocitat comercial. (justificació / aclariment de la proposta).

El projecte de la fase 5.1, que en aquests moments està en fase de tramitació Administrativa, ja contempla la implantació sistematitzada de nous carrils bus en tots aquells carrers on és necessari i compatible amb la funcionalitat global dels carrers, ja que en molts casos la implantació del nou carril bus implica la reordenació dels usos viaris de la calçada afectada. A vegades es resol amb l'eliminació del cordó d'aparcament, amb eliminació quan és possible de carrils de circulació, amb la restitució de contenidors en altres punts de la via o vorera, amb canvis en els sentits de circulació per afavorir la implantació del corresponent carril bus, i fins i tot, solucions de carril bus en contrasentit. Per minimitzar les afectacions a usos existents en la via pública, com ara les

càrregues i descàrregues, l'aparcament en determinades hores etc. El projecte defineix en alguns casos solucions de carril multiservei, en el que el carril bus disposa d'exclusivitat en tota la franja d'horari punta, per després en hora vall, permetre les càrregues i descàrregues i per la nit l'aparcament dels vehicles privats.

La inclusió de més carrils bus en altres àmbits de la ciutat diferents dels de la fase 5, no formen part de l'objecte d'aquest projecte, no obstant ens consta que tant TMB com l'Ajuntament de Barcelona estan treballant en aquest sentit.

Estudi de la distància entre parades de bus: En la sessió del Pacte per la Mobilitat es proposa que es faci un estudi sobre la distància entre parades per segments de població (% de població gran que té una parada a 200 m, a 300 m, etc.) (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Pel que fa a la fase 5, no es disposa d'aquest estudi, ja que el tema de cobertura territorial i distàncies entre parades, va ser un tema tractat i desenvolupat en fases anteriors. De tota manera, disposem de les dades de partida per elaborar aquest estudi, i determinar amb molta precisió els diferents percentatges de la relació entre població i distància a la parada i l'afectació de la modificació de la distància entre parades en la velocitat comercial i, per tant, en la freqüència de pas dels busos.

Les línies Verticals (V) necessiten vehicles llargs (18m): En moltes línies verticals (V27, V13, V11) trobem vehicles curts a hores puntes. Per exemple, a la línia V27 m'han confirmat que mai tenen vehicles llargs de 18m. Això no dona un bon servei doncs són línies verticals de 5-7 km i que ara han de substituir les línies que anaven des d'un barri al centre. Han de tenir vehicles llargs. (justificació / aclariment de la proposta).

La definició, entre altres paràmetres, del tipus i capacitat del vehicle d'una línia concreta , es dimensiona en base a una modelització, el resultat de la qual, permet dimensionar el servei de sortida, i fer un seguiment exhaustiu dia a dia del funcionament de cada línia, la identificació, avaluació i proposta de mesures correctores a partir de les incidències detectades en el seguiment, i altres aspectes relacionats amb l'explotació de les línies. Aquestes incidències que es mencionen en aquesta petició, estan detectades per TMB, i s'intenten solucionar o minimitzar,

amb els recursos disponibles. En la fase en la que estem, és del tot necessari establir ajustos de forma continuada fins que tota la xarxa estigui operativa, ja que entre altres coses, la NXB està experimentant un ritme de creixement de passatgers molt notable que no sabem com evolucionarà, a banda de que amb l'actual nivell de desplegament no s'està desenvolupant tota la potencialitat de la NXB.

Medi Ambient d'Àmbit General

Evitar tantes línies de BUS passant per a un mateix carrer : Sóc veí del carrer Doctor Pí i Molist. En aquest carrer hi tenim, en els dos sentits, fins 8 línies diferents que hi passen cada dia -16 en total. Això suposa una concentració de contaminació ambiental i acústica que acaba esdevenint insuportable, especialment a l'estiu. Es podria reduir el nombre de línies en aquesta via? (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La trama urbana de la ciutat en aquest sector, es tal que no permet de manera fàcil establir corredors alternatius, pensant sempre que Pi i Molist forma part dels pocs carrers de la ciutat que estan alineats segons un corredor diagonal molt efectiu (Via Julia, Verdum, Pi i Molist, Av. Borbó, Pg. Maragall...per una banda ens trobem amb el Turó de la Peira, i per l'altra, el barri de Porta que no disposa de carrers alternatius en millors condicions per passar línies de bus, a banda de que es donaria un increment de recorregut.

La concentració de contaminació ambiental i en part el soroll, tendiran a la baixa en els propers exercicis. El 52% de la flota de TMB fa servir tecnologies netes, de fet la flota de TMB està considerada de les més netes de les principals ciutats d'Europa, aquest percentatge augmentarà any rere any. Les previsions per 2020 son les següents:

Reduir de 519 (any 2016) a 241 vehicles els vehicles de gasoil. Mantenir la tecnologia de vehicles a gas (GNC) 411. Incrementar de 3 (2016) a 35 vehicles elèctrics. Incrementar de 132 (2016) a 378 vehicles amb motors híbrids. Per tant en el 2020 la proporció de vehicles que faran servir tecnologies no contaminants/poc contaminants serà del 85%.

De tota manera, la reducció de la contaminació i, per tant, la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat, vindrà com a conseqüència de la progressiva incorporació de viatgers al sistema, que en la mateixa proporció abandonaran en molts casos els seus vehicles particulars.



També cal considerar que segons les dades recents 2015, disponibles de la intensitat de trànsit del carrer Pi i Molist, tenim una intensitat en sentit descendent en el carril de trànsit de 11.000 v/dia, de vehicles privats que podríem estimar de manera optimista en un 1, o 2 % en l'ús de combustibles "eco" i estimem un trànsit d'autobusos en un dels sentits de l'ordre de 240 v/ dia., amb un 52% d' energies netes.

Connectivitat d'Àmbit General

Col·locar parades d'aquests busos a prop de llocs destacats com CAPS, mercats municipals, etc.

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (aprox. mitja illa d l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies millorant per tant, la velocitat comercial, i d'aquesta manera fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana, per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

Quan una parada dona servei a algun equipament s'intenta situar el més a prop possible d'aquest, amb la finalitat de donar una millor accessibilitat, alhora s'intenta no descompensar en excés les interdistàncies a les parades adjacents.

Reduir la distància entre parades i entre els transbordaments. En moltes parades, sobretot en les que fan referència a barris més perifèrics, s'ha de caminar força fins arribar a l'altra parada, i l'intercanvi resulta dificultós (degut a la distància) i, a més, amb temps d'espera molt elevats.

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (una mica més de

mitja illa d' l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge, per contra notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana, per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

En quant al temps d'espera molt elevat, cal fer la consideració que la referència actual no és bona, ja que la xarxa està desenvolupada només parcialment i no pot desplegar tot el seu potencial, moltes de les mesures precisament estan encaminades a donar millor velocitat comercial als autobusos (més carril bus, millor sincronització semafòrica, nous dispositius de prioritat ec..)

Intentar que s'hagin de fer menys intercanvis, i aquests siguin més fàcils, més propers i amb menys temps d'espera.

La Nova Xarxa Bus incorpora alguns retocs en el seus recorreguts encaminats a evitar intercanvis innecessaris. Aquests retocs tenen l'inconvenient de complicar una mica el dibuix final de la xarxa, en tot cas és un recurs que té avantatges i inconvenients, no és pot generalitzar com a solució per reduir intercanvis.

V23 pel c/Tajo (CAP, Mercat, Biblioteca, comerç): Per què el H-16, des de Pl. Espanya a Pl. Universitat, es desvia cap al Cap de Manso i el Mercat de S. Antoni i, en canvi, la nova línia V-23 hi passa de llarg ? Creiem lògic que el V-23 es desvií per C/.Tajo, P. Maragall i C/. Llobregós com fins ara està fent, amb gran ús del veïns, la línia 39. Cal passar pel Mercat, el Cap-Horta, Biblioteca (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Un cop re-estudiada aquesta petició, s'ha arribat a la conclusió, que la millor solució és que la V23 faci el recorregut Tajo, Maragall, Llobregós, i per tant, es rectifica la proposta base del projecte, repetint el recorregut de la 39 en aquest àmbit. La línia 39 quedarà retallada d'Horta a la Pl. Catalana.



Implementació de línia horitzontal en el front marítim, enllaçant Besòs, Diagonal Mar, Pg. Colom, Zona Franca: Els residents a la zona de Besòs-Maresme, quan hem d'anar a la Zona Franca hem de fer un circuit que dóna massa volta, passant per plaça Espanya, plaça Cerdà, quan en línia recta seria molt més ràpid i senzill; només cal implementar una línia horitzontal inclosa a la nova xarxa de busos (V i H) (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El sentit de la Nova Xarxa, no és només de connectivitat amb els extrems de la ciutat, o els districtes, és necessari també que el camí per anar d' un lloc a l'altre aporti cobertura territorial. En el cas exposat, si bé la H16 ja fa aquesta funció en el 50% del recorregut descrit (Front Marítim) no pot seguir en línia recta per la Ronda del Litoral ja que bona part d'aquest recorregut no aportaria cobertura territorial, ja que a una banda estaria el Port i a l'altra la part inaccessible de la Muntanya de Montjuïc. La H16 fa aquest recorregut donant la volta, és més llarg, però per contra permet agafar passatgers d'altres punts de la ciutat, que baixen per altres línies, i que també volen anar a la Zona Franca.

Millorar la 64: La línia 64 on abans anava del barri de Sant Antoni a la Barceloneta i ara no fa aquest recorregut i no hi ha cap línia que vagi de Sant Antoni a la Barceloneta. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquesta línia ja es va eliminar en anteriors fases de la implementació de la NXB. La alternativa equivalent és la D20 + V11 per anar des de la Barceloneta al Mercat de St. Antoni. Cal un intercanvi en la mateixa parada. El temps estimat de porta a porta d'aquest recorregut, és d'uns 28 minuts, val a dir que el 64 feia el mateix recorregut en el mateix temps aprox. uns 27 minuts. La raó per la qual ara, malgrat l'intercanvi, es triga el mateix temps, no és altra que l'augment de la freqüència de pas dels autobusos de la NXB (5-8 minuts).

Una altra opció per anar al Mercat de St. Antoni es: D20/59/+ H14 o V19/V15 +H14 (i caminar 2 illes), també uns 28 minuts. Una altra millora consistirà en apropar la parada del mercat, que quedarà a mitja illa de la porta.





No anul·lem la línia 91: No volem que s'anul·li la línia 91, doncs molta gent gran la utilitza per anar a passejar a les Rambles i per anar i tornar del CAP de Manso. De fet molta gent gran demana que torni a funcionar els diumenges per poder anar al centre de Barcelona. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

La implantació de la NXB en el barri, suposarà una millora molt important en la mobilitat, en el cas de la 91, amb una freqüència de pas actual de 23 minuts existirà la alternativa a Pl. Espanya, CAP Manso, i Mercat de Sant Antoni cada 8 minuts. No obstant, el nou model de NXB deixa l'eix de La Bordeta sense servei, i és per aquesta raó que s'ha decidit rectificar la proposta base de la NXB i reconsiderar parcialment l'eliminació de la 91, ja que la afectació diària a aquest eix és d'unes 550 persones. La idea és mantenir la 91 retallant recorregut de forma que faria el mateix fins a Pl. Espanya cada 20 minuts o fins al CAP de Manso cada 35 minuts, eliminant en els dos casos la volta de les Rambles.

Nou bus V23 barri Font d'en Fargues: En aquest barri amb forts desnivells i sense comerç ens quedem sense connexió directe amb horta (mercat, CAP, botigues) servei que ara fa el 39. És molt important que el V23 connecti el centre d'Horta amb el barri Font d'en Fargues. No podem anar a pitjor. Cal pensar que no tenim metro. Estic francament amoïnada. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Un cop re-estudiada aquesta petició, s'ha arribat a la conclusió, que la millor solució és que la V23 faci el recorregut Tajo, Maragall, Llobregós, i per tant, es rectifica la proposta base del projecte, repetint el recorregut de la 39 en aquest àmbit. La línia 39 quedarà retallada d'Horta a la Pl. Catalana.

No anul·lem el 92: Sí s'anul·la aquesta línia les persones que viuen a la zona de Sagrada Família no podem arribar a Park Güell i a la inversa. Penseu que hi ha molts estudiants que agafen aquesta línia per anar a l'escola cada dia i amb la seva eliminació ens quedem sense opcions de transport públic.

Actualment aquesta mobilitat es resolt amb la línia 92, que desenvolupa el seu recorregut des de l'Eixample lleugerament en diagonal. La proposta de la NXB reconverteix la 92 per la V19 i la modificada 22. Per tant, la solució que es proposa és fer servir des de l'Eixample la nova V19 que passa per Pg. St. Joan, Pi i Margall, o la 22 que passa per Gran de Gràcia. Per recollir als passatgers



d'altres zones de l'Eixample, caldrà combinar amb qualsevol de les línies horitzontals H6, H8, H10, H12, H14. Es modificarà l'intercanvi entre la H6 i la V19, fent una petita modificació de recorregut de la V19, amb la finalitat de fer un intercanvi més òptim entre línies, i no perjudicar a la ciutadania del Guinardó, que està en el radi de cobertura de la H6. El barri de la Sagrada Família, queda servit per les H12, H10, H8.+V19 o 22.

Desaparició de la 64: La línia 64 de Pedralbes/Barceloneta ha desaparegut, això fa que afecti a 1.500 usuaris de diferents barris, Pedralbes, St. Antoni i Barceloneta ja no tenen aquesta línia d'autobús. S'ha de buscar alguna solució i alternativa per cara que gent que son de Pedralbes St. Antoni puguin tenir fàcil arribar a la Barceloneta. (justificació / aclariment de la proposta).

La línia 64 es va reconvertir en la V13 + H4 en fases anteriors. El recorregut de les noves línies, fent intercanvi entre elles en el Pg. de la Bonanova garanteix les mateixes o millors prestacions que l'extinta 64. La V13 incrementarà una mica el seu recorregut en els seus extrems, passarà de Les Drassanes al Pla de Palau, i en la part alta de la ciutat de l'Avda. Tibidabo a el Museu de la Ciència a la Ronda de Dalt. Per la Barceloneta, es pot utilitzar la V15 i intercanviar amb la H4 en la Pl. Kennedy. Per St. Antoni V11 + H4 intercanvi en Pg. Bonanova.

Bus de Barri pel Farró Galvany el Turó: Necessitem aquest servei públic per apropar-nos als equipaments bàsics actuals com el CAP, l'Hospital Plató o Centres Cívics de difícil accés pel seu emplaçament. Això ens obliga a fer servir transport privat, taxi o ho deixem córrer, especialment per les persones de mobilitat reduïda. (justificació / aclariment de la proposta).

La total implantació de la NXB millorarà alguns dels aspectes de la mobilitat reclamats en aquesta petició, com ara la posada en servei la tardor de 2018 de la nova V9 Paral·lel / Sarrià. I de la D40 en la tardor de 2017. És cert que les particularitats de la trama urbana del Farró i el Putxet no faciliten la implantació de nou servei de bus, no obstant la modificació, implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l' actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB , fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la

xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte, també que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'alguns bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també que, la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre altres qüestions, aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre de uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

191, 192: Esta línea desaparece o se mantiene ? , en la propuesta del Ayuntamiento no queda claro su futuro. 191 Será su sustituta ? Si es así, para atender a los vecinos de Camp de l'Arpa, podría realizarse el siguiente recorrido. Desde Felipe II ir por Concepción Arenal a Sant Antoni Maria Claret Vuelta des de Industria a Trinxant y Plaça Maragall. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La 192 es reconverteix, ja que coincideix en bona part del seu recorregut amb la V25 i la V23. Vinculat a la reconversió de la 20, es proposa un nou bus del barri 191 amb les següents característiques: 16 parades i uns 30 minuts de freqüència, soluciona 2 de les 3 destinacions del 20, i millora d'una forma molt important l'accés als centres sanitaris i al barri a: Cap Maragall, Hospital de Sant Pau a tot el perímetre amb 6 parades. recorregut des del Congrés per Pg. Maragall , Antoni Maria Claret, Industria.

Donades les condicions del recorregut, es podria plantejar el nou servei amb un vehicle estàndard. L'eliminació del 20 necessàriament es vincularà a la implantació del nou bus del barri 191.



Facilem l'accés de la gent de Cardenal Reig al Campus Nord: No anul·lem el pas del bus 54 per carretera de Collblanc i Cardenal Reig. Molts nens i joves l'agafen cada matí per anar a escoles i universitat. Donem-li almenys una parada el més propera possible a les seves llars.

No es preveu la eliminació de la 54, es preveu el retall fins a Riera Blanca, ja que la resta de recorregut, Gregorio Marañón i Campus Nord el farà la futura V1 a la tardor de 2018. És cert que caldrà fer un intercanvi a Riera Blanca pels que utilitzin la 54, o la H8, o la D20 provinents d'altres sectors de la ciutat, però s'estalviaran temps malgrat l'intercanvi, ja que no hauran de fer el recorregut que feia el 54 per Cardenal Reig, a més de la millora en les freqüències de pas sobretot de les noves línies.

Mantenir 54 fins la universitat: El 54 és l'únic bus que arriba al Campus Nord des de la part baixa de Les Corts i Sants. Molts estudiants i professors el fem servir, si s'elimina, es deixa sense cobertura una zona clau! (justificació / aclariment de la proposta).

No es preveu la eliminació de la 54, es preveu el retall fins a Riera Blanca, ja que la resta de recorregut, Gregorio Marañón i Campus Nord el farà la futura V1 a la tardor de 2018. És cert que caldrà fer un intercanvi a Riera Blanca pels que utilitzin la 54, o la H8, o la D20 provinents d'altres sectors de la ciutat, però s'estalviaran temps malgrat l'intercanvi, ja que no hauran de fer el recorregut que feia el 54 per Cardenal Reig, a més de la millora en les freqüències de pas sobretot de les noves línies.

Millora de les connexions de la pl. de la República: Millora de les connexions de la Pl. de la República amb les parades de Metro de Clot i Glòries. (justificació / aclariment de la proposta).

Amb la D50 és possible accedir de forma directa des de la Pl. De la República a la Pl. De les Glòries, caminant 3 o 4 illes, o si no es vol caminar aquesta distància fer intercanvi sense moure's de parada (independència, Dos de Maig) amb la V23.

També es possible D50 + V25 intercanvi en el Pg. Maragall sense moure's de parada, i accés per la Meridiana al Clot i a la Pl. de les Glòries.

També D40 + V23 amb intercanvi a Ronda del Guinardó

També D40 + V25 amb intercanvi al Pg. Maragall.



4.2 Districte de Ciutat Vella

Qualitat del Servei a Ciutat Vella

Estudi prestacions bus: Es proposa que s'estudiïn les freqüències, la connectivitat entre parades i l'accessibilitat a totes les línies de bus, ja que Ciutat Vella té una població de gent gran molt elevada. (justificació / aclariment de la proposta).

Les freqüències d'algunes de les línies en funcionament i en unes determinades franges horàries del dia de la NXB, estan tenint problemes de manca de regularitat, excés de passatgers, impuntualitat etc. En part és conseqüència de la implementació parcial del sistema que li resta potencialitat. En quan als aspectes d'accessibilitat: La pràctica totalitat de la flota d'autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu. La plataforma del vehicle dels busos estàndards, articulats i biarticulats és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de rampes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera és de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus del barri utilitzat en carrers de muntanya, on per raons de la grandària del vehicle, radis de gir, distància entre eixos de les rodes, diàmetre de les rodes, tipus de xassís, voladís anterior i posterior del bus etc. fan que no sigui possible dissenyar aquets vehicles amb doble plataforma, és per aquesta raó que cal superar més d'un graó). La plataforma té una pendent suau amb paviment antilliscant. Evidentment, fora de la plana de la ciutat, tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més aflluència de persones amb mobilitat reduïda, per mirar d'implementar millores.

Reforç de les línies de Ciutat Vella: Reforçar el servei de totes les línies que passen pel districte de Ciutat Vella. (justificació / aclariment de la proposta).

En els últims anys s'estan portant a terme accions específiques per millorar la mobilitat de la Barceloneta i Pg. Marítim, d'acord amb les especificitats i problemàtiques identificades. En particular i donada la dimensió de les problemàtiques de mobilitat que pateix el barri, l'Ajuntament conjuntament amb TMB, han dissenyat un **Pla de Millora** de bus per donar la resposta adequada, sabent que existeixen limitacions importants a l'hora de gestionar uns serveis

que depenen d'aspectes tan variables com la meteorologia, l'existència d'esdeveniments a la ciutat, l'arribada massiva de turistes etc. Les principals característiques d'aquest Pla de Millora són:

La zona de la Barceloneta és un pol d'atracció important a l'estiu per l'oferta de platges existent, tant per turisme com per ciutadans de Barcelona. Per aquest motiu, des de l'Ajuntament de Barcelona conjuntament amb TMB, plantejarem incrementar la capacitat de l'oferta de la zona (línies D20, V15, 59 i 39), bàsicament en caps de setmana que és quan hi ha un increment important de la demanda amb entrades i sortides massives de la zona.

	HORES				Cost Reforç
	Feiner	Dissabte	Festiu	Total	
Abril-Juny	824	1.070	2.412	4.306	297.550,65 €
Juliol	203	267	401	871	60.279,77 €
Agost	0	357	597	953	65.745,77 €
Setembre	135	446	803	1.383	95.587,90 €
Total	1.162	2.140	4.213	7.514	519.158,10 €

Laborables: 2 busos més, a més d'articular les línies D20, V15 i 59. També 3 torns serien els biarticulats de 24m.

Dissabtes: 8 busos més garantint serveis limitats de Barceloneta - Pl. Espanya (D20 cada 5-6 minuts) i Barceloneta-Diagonal (V15 cada 8 minuts).

Festius: 11 busos més garantint serveis limitats de Barceloneta-Pl. Espanya (D20 cada 5 minuts) i Barceloneta-Diagonal (V15 cada 8 minuts)

Mesures de caràcter infraestructural i diverses millores en la senyalització.

Tot aquest Pla de Millora vindrà acompanyat de millores de caràcter infraestructural a executar per part de l'Ajuntament de Barcelona, per millorar la fluïdesa dels autobusos davant les pertorbacions del trànsit. Algunes de les millores s'aplicaran ja aquest estiu. També s'està planificant per aquest estiu la possibilitat que, en alguns trams horaris, la circulació en la línia D20 sigui de vehicles biarticulats de 24 m.

Incrementar la capacitat de passatgers dels busos que van cap a les zones de platja (en especial Barceloneta i Passeig marítim). Els reforços proposats es veuen insuficients, ja que prioritzen els períodes d'estiu, amb molt moviment de turistes, i no pas els períodes laborables, on també existeix la necessitat per als veïns/es:

En els últims anys s'estan portant a terme accions específiques per millorar la mobilitat de la Barceloneta i Pg. Marítim, d'acord amb les especificitats i problemàtiques identificades. En particular i donada la dimensió de les problemàtiques de mobilitat que pateix el barri, l'Ajuntament conjuntament amb TMB, han dissenyat un **Pla de Millora** de bus per donar la resposta adequada, sabent que existeixen limitacions importants a l'hora de gestionar uns serveis que depenen d'aspectes tan variables com la meteorologia, l'existència d'esdeveniments a la ciutat, l'arribada massiva de turistes etc. Les principals característiques d'aquest Pla de Millora són:

La zona de la Barceloneta és un pol d'atracció important a l'estiu per l'oferta de platges existent, tant per turisme com per ciutadans de Barcelona. Per aquest motiu, des de l'Ajuntament de Barcelona conjuntament amb TMB, plantejem incrementar la capacitat de l'oferta de la zona (línies D20, V15, 59 i 39), bàsicament en caps de setmana que és quan hi ha un increment important de la demanda amb entrades i sortides massives de la zona.

	HORES				Cost Reforç
	Feiner	Dissabte	Festiu	Total	
Abril-Juny	824	1.070	2.412	4.306	297.550,65 €
Juliol	203	267	401	871	60.279,77 €
Agost	0	357	597	953	65.745,77 €
Setembre	135	446	803	1.383	95.587,90 €
Total	1.162	2.140	4.213	7.514	519.158,10 €

Laborables: 2 busos més, a més d'articular les línies D20, V15 i 59. També 3 torns serien els biarticulats de 24m.

Dissabtes: 8 busos més garantint serveis limitats de Barceloneta - Pl. Espanya (D20 cada 5-6 minuts) i Barceloneta-Diagonal (V15 cada 8 minuts).

Festius: 11 busos més garantint serveis limitats de Barceloneta-Pl. Espanya (D20 cada 5 minuts) i Barceloneta-Diagonal (V15 cada 8 minuts)

Mesures de caràcter infraestructural i diverses millores en la senyalització.

Tot aquest Pla de Millora vindrà acompanyat de millores de caràcter infraestructural a executar per part de l' Ajuntament de Barcelona, per millorar la fluïdesa dels autobusos davant les pertorbacions del trànsit. Algunes de les millores s'aplicaran ja aquest estiu. També s'està planificant per aquest estiu la possibilitat que, en alguns trams horaris, la circulació en la línia D20 sigui de vehicles biarticulats de 24 m.

Millora de l'accessibilitat als autobusos: Es demana que els conductors facilitin l'accés a les persones grans o amb mobilitat reduïda acostant-se suficientment a la vorera o a la plataforma. (justificació / aclariment de la proposta).

El disseny de les parades de la NXB es basa en l'aplicació de criteris i paràmetres geomètrics, tal que garanteixen en la majoria de casos que aquest espai es redueixi al mínim. S'han revisat les distàncies d'aproximació, la pavimentació dels escossells dels arbres, la no coincidència de fanals i armaris de serveis en els àmbits de les portes del bus, etc.

Informació sobre els canvis: Es proposa que abans de la implantació de la fase V s'informi a la ciutadania de les modificacions previstes en la xarxa de bus. (justificació / aclariment de la proposta).

Està previst fer una campanya informativa específica, amb la finalitat d'informar als usuaris dels nous canvis i de les alternatives de mobilitat equivalents. Aquesta campanya, a banda de la part de comunicació en diversos mitjans informatius, es desenvolupa a través d'un equip d'informadors en les parades de les línies afectades. La implantació de la campanya està planificada per executar-se 15 dies abans i una setmana després de la posada en servei de les noves línies, termini més que raonable per què la major part dels usuaris habituals de les línies facin els canvis en la seva mobilitat de manera automàtica.

Està previst fer una campanya de comunicació conjunta l'Ajuntament i TMB, en les dates immediatament anteriors a la posada en servei de les noves línies a la tardor de 2017 i a la tardor de 2018. La campanya informarà dels canvis en la xarxa de bus convencional i dels canvis en la NXB, les dates de posada en servei, les freqüències, horaris, parades, intercanvis, tipus de vehicle, tecnologia etc. i donarà resposta a les noves combinacions de les destinacions més populars de



cada districte, amb la finalitat d'aconseguir que les afectacions a la mobilitat de la ciutadania siguin el menor possible.

Incrementar la freqüència de la línia 59: Incrementar la freqüència de la línia 59 a primera i última hora del dia. Aquesta línia connecta amb el metro de Ciutadella-Vila Olímpica i l'horari actual és massa reduït. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El 59 té actualment una freqüència de 8 minuts que mantindrà en el futur. Aquestes són molt bones prestacions per una línia convencional, cal tenir en compte que la freqüència mitjana de les línies convencionals és de l'ordre de 16 minuts. No es contempla l'ampliació de l'horari d'aquesta línia ni pel matí, ni per la nit.

Infraestructura a Ciutat Vella

Línia autobús 19: Que el 19 recuperi el seu antic trajecte sencer baixant per Via Laietana en comptes d'acabar a Urquinaona. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La línia 19 no recuperarà el seu antic recorregut per Via Laietana, ja que per aquest carrer passen dues línies de NXB la V15 i la V17 amb freqüències entre 5 i 8 minuts i per tant, amb prestacions molt superiors a la de la línia convencional.

El criteri per reconvertir línies convencionals en NXB no es altre que la concomitància de recorreguts, es a dir, aquelles línies que en el dibuix de la Nova Xarxa coincideixen de forma significativa es reconverteixen.

La resta de línies convencionals que no estan en aquesta circumstància, o bé es modifica alguna part del seu recorregut per adaptar-se millor al nou ordre, o bé es queden igual, ja que la idea final del sistema de mobilitat amb autobús és estructurar la xarxa en tres nivells:

1-NXB d'altres prestacions, 2-Altres línies convencionals i 3- Bus del barri.

Aquestes dues últimes amb caràcter de mobilitat complementària.

Perllongament línia V11: Es proposa que la línia V11 arribi fins a l'hotel Vela per facilitar la connexió amb la Barceloneta i per no saturar la línia D20 que va massa plena. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Un dels criteris principals de la NXB, és la llegibilitat, l'ordre, la distribució i l'orientació de les línies, condició indispensable per relacionar línies i territori, sense haver de "memoritzar", com passa amb les línies convencionals amb el seu recorregut, precisament aquest fet es un dels que condiciona i limita l'increment d'usuaris del bus que necessitem, perquè amb la mateixa proporció, reduir altres modes de transport més contaminants. Per tant, no convé perllongar la V11 fins a l'Hotel Vela, ja que el seu referent territorial és el WTC, i el perllongament que es proposa en aquesta petició ciutadana distorsionaria el model. D'altra banda, des de l'extrem de la Barceloneta (Hotel Vela) ja surten dues línies de NXB la V19 i la V15, i en el Pg. De Borbó s'incorporen la D20 i la 59. Aquesta distribució de línies, que en bona part segueixen pel Moll de la Fusta, dóna una freqüència elevadíssima d'autobusos de l'ordre de 30 autobusos/hora, en hora punta, 1 bus cada 2 minuts, que és el triple que l'estàndard per tota la NXB, que és de l'ordre de 5-8 minuts.

Parada de l'D50 a l'av. Meridiana: Habilitació d'una parada a l'avinguda Meridiana.(justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No es possible modificar el recorregut de la D50, per acostar-se a la Meridiana, ja que les modelitzacions i les previsions de paisatge ens indiquen que donarà més bon servei pel recorregut definit en aquesta proposta de NXB. L'eix de la Meridiana té una oferta de transport públic molt considerable.

Regulació del trànsit i dels busos de turístics a la Barceloneta: Regular el trànsit i els busos turístics a la Barceloneta (justificació / aclariment de la proposta).

Es portaran a terme mesures encaminades a millorar i ordenar el trànsit en l'àmbit de la Barceloneta, com ara millores en la infraestructura viària dels autobusos, encaminades a donar més fluïdesa i millorar la velocitat comercial, prioritat semaforica, més que provable prova pilot de segregació d'un tram del carril bus, modificacions en la senyalització vertical i horitzontal en cruïlles complexes, etc. En quan al trànsit dels busos turístics, s'estudiaran opcions per regular el

pas en dies i hores concretes de l'any, o modificacions temporals de recorregut, amb la finalitat de minimitzar les conseqüències adverses derivades de l'alta ocupació dels turistes.

Regulació del trànsit i priorització semafòrica en els trams més conflictius de la ciutat. Sol·licitud de pal·liar els greus problemes de trànsit que hi ha en tot el districte de Ciutat Vella per tal de donar una millora real de mobilitat a tot el districte. (justificació / aclariment de la proposta)

L'anàlisi, estudi d'alternatives i la seva implementació per millorar els problemes de mobilitat en Ciutat Vella es quelcom fora de l'abast d'aquest projecte. No obstant des de l'Ajuntament s'aposta de forma decidida per les polítiques de promoció del transport públic, i el cas de Ciutat Vella es un bon exemple ja que la nova oferta de NXB que es proposa, desenvoluparà una gran capacitat i potencialitat en el mercat de la mobilitat del barri.

També, i atenen a problemàtiques específiques de mobilitat al barri de la Barceloneta, TMB i l'Ajuntament apliquen Plans de reforç per atendre la gran demanda de que es genera sobre tot en període estival.

La gran major part dels eixos importants de Ciutat Vella que poden sustentar el pas de l'autobús tenen Nova Xarxa Bus. En alguns casos s'han plantejat perllongaments de recorregut per millorar l'oferta com es el cas de la V13 de Drassanes a Pla de Palau. També s'han perllongat algunes de les línies convencionals com ara la 47 etc.

V19 mateix recorregut que el 39: Es proposa que la V19 faci el mateix recorregut que la línia 39 (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La nova V19 Barceloneta/Alfonso Comín, de fet, farà un recorregut similar al de la 39 Barceloneta/Horta, però rectificat, ja que serà més vertical, precisament per agafar la part de la ciutat corresponent a la nova ordenació. De manera complementària, la 39 es retalla per les dues bandes, començarà a Pl. Urquinaona i finalitzarà en la Pl. Catalana., la part de recorregut que deixarà de fer es cobrirà amb altres noves línies.



Modificació terminal línia H14: Es proposa que es modifica la parada terminal de la línia H14 al Mercat de Sant Antoni. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En aquest cas, no té gaire sentit, a banda dels recursos, justificar la duplicació de dues línies de NXB pel mateix carrer, ja que és una decisió no suportada pel volum de passatgers prevists. La xarxa pot tenir, en algun cas, més d'una línia pel mateix tram de carrer, responent a situacions on no existeix possibilitat material de pas per un carrer alternatiu (V15 + V17 Via Laietana). Cal considerar també, que la H14 finalitza el seu recorregut, un cop resolt els intercanvis amb les línies V11 i D20 i troba una ubicació, no sempre fàcil del seu terminal, i del canvi de sentit per tornar.

Allargar la línia V23 fins a l'Hospital del Mar: Proponem allargar la línia V23 fins a l'Hospital del Mar amb el recorregut que fa actualment la 92, ja que permet reduir molt el nombre d'afectats per la substitució del 92. És imprescindible donat el baix cost que té (uns 3 minuts més de recorregut) i els enormes beneficis que representa apropar la línia a l'Hospital del Mar i al Passeig Marítim. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Perllongar el recorregut de la V23 per arribar de forma directa a l'Hospital del Mar suposaria desdibuixar la xarxa, i implicaria sobrecarregar tot l'àmbit de l'Hospital de línies d'autobús, D20, V27, V21, 59. Si a més afegim la V23, tindríem a banda de la necessitat d'ubicar una terminal addicional, un pas d'un autobús cada 2 minuts, molt superior a les necessitats en aquest sector de la ciutat. Per accedir amb la V23 a l'Hospital, cal fer un intercanvi en la mateixa parada amb la V27 a l' Av. Icària.

Creació d'una nova línia (H18): Proposta de crear una nova línia (H18) que recorri tot el litoral de la ciutat. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El sentit de la Nova Xarxa, no és només de connectivitat amb els extrems de la ciutat, o els districtes, és necessari també que el camí per anar d'un lloc al altre aporti cobertura territorial. En el cas exposat, si bé la H16 ja fa aquesta funció en el 50% del recorregut descrit (Front Marítim) però no pot seguir en línia recta per la Ronda del Litoral ja que bona part d'aquest recorregut no aportaria cobertura territorial, ja que a una banda estaria el Port i a l'altra la part inaccessible de la Muntanya de Montjuïc. La H16 fa aquest recorregut donant la volta, és més llarg, però per contra

permet agafar passatgers d'altres punts de la ciutat, que baixen per altres línies, i que també volen anar o tornar de la Zona Franca.

Connectivitat a Ciutat Vella

Implantació de bus de barri: Implantació d'un bus de barri per garantir la mobilitat i l'accés als serveis primaris del barri de la Barceloneta. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació o la implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus de barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament en els districtes TMB i Mobilitat. Val a dir també, que la flota de busos de barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin. Entre altres qüestions, aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Accés a l'Auditori i al Teatre Nacional de Catalunya.: Es proposa que les línies H14 o D50 garanteixin l'accés a l'Auditori i al Teatre Nacional de Catalunya. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Està previst la H14, Tramvia, la H12, la V23 de baixada, metro L1. És cert que cal caminar 1 o 2, en algun cas 3 illes. En general existeixen diverses formes d'arribar a aquesta zona de la ciutat, amb oferta suficient. No és possible modificar el recorregut de la D50, ni de la H14 per acostar-la al Teatre Nacional o el Auditori, ja que les modelitzacions i les previsions de paisatge ens indiquen que donarà més bon servei pel recorregut definit en aquesta proposta de NXB.



4.3 Districte de l'Eixample

Qualitat del Servei a l'Eixample

Estudi de les freqüències, connectivitat i accessibilitat dels busos: Estudiar les freqüències, la connectivitat entre parades i l'accessibilitat al tots els busos, en consideració a les persones amb mobilitat reduïda. Estudi, també, de la distància entre parades. (justificació / aclariment de la proposta).

Freqüències:

Una de les principals característiques de disseny de la NXB, és precisament l'augment de les freqüències, en relació a les freqüències normalment utilitzades en la xarxa convencional que en general són molt variables (de l'ordre de 6,5 i 35 min. i uns 16,5 minuts de mitjana). Aquest aspecte és imprescindible per garantir temps d'espera admissibles en les parades normals i en les d'intercanvi. És per aquesta raó que el sistema de NXB contempla unes bones freqüències de projecte entre 5 i 8 minuts, que són les adequades per una xarxa d'alta capacitat com la que s'està implantant en la ciutat.

El compliment d'aquestes freqüències depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial, de la disposició de carril bus o no, de la prioritat semafòrica en cruïlles complexes, de l'ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, de les obres en la via pública, de les incidències del trànsit, de les incidències dintre del propi bus etc...En l'actualitat la nova xarxa està desplegada en un 60%, coexistent amb les altres xarxes, circumstància que no beneficia al compliment de les freqüències previstes, doncs no pot desplegar tota la seva potencialitat. També el trànsit privat està experimentant un augment important en aquest últims trimestres, cosa que juga en contra.

La NXB contempla la implantació de moltes mesures de caràcter infraestructural encaminades a minimitzar tots aquets efectes adversos. Ben segur que la posada en servei de totes les línies de la NXB tendirà a normalitzar les freqüències contemplades en el projecte, entre altres coses perquè es produirà un millora substancial de la regularitat i de la velocitat comercial.

Característiques de les parades dels intercanvis:

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (poc més de mitja illa de l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema aporta, entre altres, la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB, arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

En quant al temps d'espera molt elevat, cal fer la consideració que la referència actual no és bona, ja que la xarxa està desenvolupada només parcialment i no pot desplegar tot el seu potencial. Moltes de les mesures precisament estan encaminades a donar millor velocitat comercial als autobusos (més carril bus, millor sincronització semafòrica, nous dispositius de prioritat etc.)

Accessibilitat:

Apostem per què la nostra ciutat sigui una de les millors adaptades del món, i en coherència amb aquest desig, tota la flota de autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu. La plataforma del vehicle és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de plataformes retràctils, el desnivell de gran part de la flota d'autobusos entre la plataforma interior i la vorera es de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus de barri utilitzat en carrers de muntanya). La plataforma té una pendent suau. Evidentment, fora de la plana de la ciutat, tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de PMR, per mirar d'implementar millores en les seves pendents, geometries etc..



En quant a les rampes retràctils per accedir a l'interior del bus, la flota de busos de TMB, no disposa d'un únic model ni fabricant de plataforma retràctil pels PMR, per raons de compatibilitat amb tots els diferents tipus i fabricants de xassís dels vehicles de que componen la flota, estàndards, articulats, de barri, midis...circumstància que complica enormement el manteniment d'aquest dispositiu. TMB està fent un gran esforç de manteniment per minimitzar avaries i per renovar plataformes.

En quant a fer o no intercanvis, malauradament no podem fer res en aquest aspecte. Creiem que és més important posar a l'abast de tothom també dels PMR totes les destinacions possibles amb un intercanvi, en coherència amb el caràcter el més universal possible del concepte accessibilitat, que no afavorir línies sense intercanvi i amb destinacions molt parcials, ja que l'opció de tenir tots els destins sense intercanvi és impossible.

Quan la xarxa desenvolupi tota la seva potencialitat, la tendència serà a disminuir els problemes de passatge perquè milloraran els de regularitat i alhora també els de velocitat comercial etc. Els problemes d'ocupació en els autobusos de cadires de rodes disminuiran. També cal recordar que el nivell de civisme de la ciutadania segueix una tendència de millora. Alhora els conductors poden reforçar mitjançant avís verbal per la megafonia del bus per què es respecti el dret prioritari d'aquestes persones.

Tots decidim el canvi de línies de bus: El cambio que se está llevando a cabo en las líneas de autobús es de tal trascendencia e impacto para toda la ciudadanía que sería apropiado que se decidiera mediante una Consulta abierta a todo el Padrón. Este cambio no deberían decidirlo únicamente nuestros representantes políticos. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La proposta tècnica que presentem de la NXB, malgrat els inconvenients de caràcter puntual que s'han manifestat en el procés d'informació i debat i que aquest informe recull, i justifica, compta amb el vist i plau majoritari, tant dels principals representants, entitats de veïns, i plataformes vinculades al transport públic de la ciutat, col·legis professionals, sector acadèmic universitari, com dels propis usuaris del servei que en les enquestes es mostren majoritàriament a favor del nou sistema . Per últim, destacar que el projecte compta amb el màxim consens polític ja no només d'aquest mandat, sinó també dels anteriors, on es va iniciar el seu desplegament.



Informació digital a les parades: Es proposa que totes les parades tinguin informació digital del temps d'espera dels busos, amb informació fiable i actualitzada . (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta)

Les marquesines de les parades amb més aflluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada. D'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies, o bé sigui per saber quina línia he d'agafar per un destí concret quan disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar una informació de la màxima qualitat. Alhora en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar, en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat de que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin d'informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no és possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de nous dispositius, l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, es comença per instal·lar aquests dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més aflluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment, el 70% aproximadament, ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line". Aquest criteri també es compagina amb la instal·lació de dispositius d'informació dinàmica en les parades amb més aflluència de cadascun dels barris situats en àmbits no centrals de la NXB.



Millora dels carrils bus: Es proposa que es millori la disciplina viària als carrils bus perquè són molt poc eficients. Constantment hi ha cotxes aparcats i hi circulen les motos. (justificació / aclariment de la proposta).

Per reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

Estudi funcionament xarxa bus: Estudiar la freqüència, connectivitat entre parades i accessibilitat de totes les línies de bus, tant les de la NxBus com les convencionals. (justificació / aclariment de la proposta).

Freqüències:

Una de les principals característiques de disseny de la NXB, és precisament l'augment de les freqüències, en relació a les freqüències normalment utilitzades en la xarxa convencional que en general són molt variables (de l'ordre de 6,5 i 35 min. i uns 16,5 minuts de mitjana). Aquest aspecte és imprescindible per garantir temps d'espera admissibles en les parades normals i en les d'intercanvi. És per aquesta raó que el sistema de NXB contempla unes bones freqüències de projecte entre 5 i 8 minuts, que són les adequades per una xarxa d'alta capacitat com la que s'està implantant en la ciutat.

El compliment d'aquestes freqüències depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial, de la disposició de carril bus o no, de la prioritat semafòrica en cruïlles complexes, de l'ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, de les obres en la via pública, de les incidències del trànsit, de les incidències dintre del propi bus etc...En l'actualitat la nova xarxa està desplegada en un 60%, coexistent amb les altres xarxes, circumstància que no beneficia al compliment de les freqüències previstes, doncs no pot desplegar tota la seva potencialitat. També el trànsit privat està experimentant un augment important en aquest últims trimestres, cosa que juga en contra.

La NXB contempla la implantació de moltes mesures de caràcter infraestructural encaminades a minimitzar tots aquets efectes adversos. Ben segur que la posada en servei de totes les línies de la

NXB tendirà a normalitzar les freqüències contemplades en el projecte, entre altres coses perquè es produirà una millora substancial de la regularitat i de la velocitat comercial.

Característiques de les parades dels intercanvis:

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (poc més de mitja illa de l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema aporta, entre altres, la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB, arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

En quant al temps d'espera molt elevat, cal fer la consideració que la referència actual no és bona, ja que la xarxa està desenvolupada només parcialment i no pot desplegar tot el seu potencial. Moltes de les mesures precisament estan encaminades a donar millor velocitat comercial als autobusos (més carril bus, millor sincronització semafòrica, nous dispositius de prioritat etc.)

Accessibilitat:

Apostem per què la nostra ciutat sigui una de les millors adaptades del món, i en coherència amb aquest desig, tota la flota de autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu. La plataforma del vehicle és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de plataformes retràctils, el desnivell de gran part de la flota d'autobusos entre la plataforma interior i la vorera es de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus de barri utilitzat en carrers de muntanya). La plataforma té una pendent suau. Evidentment, fora de la plana de la ciutat, tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De



tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de PMR, per mirar d'implementar millores en les seves pendents, geometries etc..

En quant a les rampes retràctils per accedir a l'interior del bus, la flota de busos de TMB, no disposa d'un únic model ni fabricant de plataforma retràctil pels PMR, per raons de compatibilitat amb tots els diferents tipus i fabricants de xassís dels vehicles de que componen la flota, estàndards, articulats, de barri, midis...circumstància que complica enormement el manteniment d'aquest dispositiu. TMB està fent un gran esforç de manteniment per minimitzar avaries i per renovar plataformes.

En quant a fer o no intercanvis, malauradament no podem fer res en aquest aspecte. Creiem que és més important posar a l'abast de tothom també dels PMR totes les destinacions possibles amb un intercanvi, en coherència amb el caràcter el més universal possible del concepte accessibilitat, que no afavorir línies sense intercanvi i amb destinacions molt parcials, ja que l'opció de tenir tots els destins sense intercanvi és impossible.

Quan la xarxa desenvolupi tota la seva potencialitat, la tendència serà a disminuir els problemes de passatge perquè milloraran els de regularitat i alhora també els de velocitat comercial etc. Els problemes d'ocupació en els autobusos de cadires de rodes disminuiran. També cal recordar que el nivell de civisme de la ciutadania segueix una tendència de millora. Alhora els conductors poden reforçar mitjançant avís verbal per la megafonia del bus per què es respecti el dret prioritari d'aquestes persones.

Fulletts informatius: Es proposa que s'editin i es reparteixin fullets en totes les sessions que s'estan fent per garantir la informació a les persones que no tenen accés a internet.

(justificació / aclariment de la proposta).

En gran part de les diferents sessions informatives s'han distribuït, fulletons amb la informació més rellevant dels canvis de línies, amb la finalitat de divulgar les modificacions més rellevants pels ciutadans en cada districte.

També, està previst fer una campanya informativa específica, amb la finalitat d' informar als usuaris dels nous canvis i de les alternatives de mobilitat equivalents. Aquesta campanya a banda de la part de comunicació, en diversos mitjans informatius, es desenvolupa a través d'un equip

d'informadors en les parades de les línies afectades. La implantació de la campanya està planificada per executar-se 15 dies abans i una setmana després de la posada en servei de les noves línies, termini més que raonable perquè la major part dels usuaris habituals de les línies facin els canvis en la seva mobilitat de forma automàtica.

Està previst fer una campanya de comunicació conjunta l'Ajuntament amb TMB en les dates immediatament anteriors a la posada en servei de les noves línies a la tardor de 2017 i a la tardor de 2018. La campanya informarà dels canvis en la xarxa de bus convencional i dels canvis en la NXB, les dates de posada en servei, les freqüències, horaris, parades, intercanvis, tipus de vehicle, tecnologia etc. i donarà resposta a les noves combinacions de les destinacions més populars de cada districte, amb la finalitat d'aconseguir que les afectacions a la mobilitat de la ciutadania, siguin el menor possible.

No es veuen clars els avantatges de la NXB, sobre tot des de el punt de vista de la gent gran, o persones amb mobilitat reduïda, ja que la NXB implicarà fer més intercanvis que els que s'han de fer amb la xarxa actual. Per exemple per arribar a la Pl. F. Macià des de qualsevol punt de l'Eixample, amb la NXB s'haurà de fer un intercanvi, mentre que ara es pot arribar a mb una sola línia. (justificació / aclariment de la proposta).

És cert que pot ser un inconvenient fer un intercanvi per anar a Francesc Macià des de l'Eixample. Val a dir que s'està redactant el projecte del tramvia que afegirà més opcions de mobilitat . De moment caldrà fer aquest intercanvi. La qüestió és comparar els punts forts i el punts febles de la mobilitat amb línies convencionals i amb NXB. Amb línies convencionals amb molta sort tindrem de mitjana 2 o 3 línies per la parada de casa nostra, si és que estem en un barri del centre de la ciutat, això ens garanteix l'accés sense intercanvis a unes destinacions limitades (les que donen les 2 o 3 línies). A tret d'exemple, si considerem 55 parades de mitjana en una línia representativa de les Noves línies, descomptant les repetides dels intercanvis, tindrem amb les 28 línies un total de $55 \times 28 = 1540$ parades accessibles amb un sol intercanvi que estarien repartides per tota la ciutat i a 250 m de qualsevol punt d'interès, garantint un accés pràcticament exhaustiu. Amb les línies convencionals si disposem de 3 línies en la parada de casa nostra, tindrem una accessibilitat a 180 parades o destinacions, si tenim 2 línies en la nostra parada , tindrem 120 parades o destinacions possibles. La conclusió és que la NXB ens obre la possibilitat d'accedir a la pràctica

totalitat de la ciutat (95% de la població) multiplicant per 10 les possibilitats de destinació, això sí, pagant el preu de fer un intercanvi. Quan parlem de persones amb mobilitat reduïda, hem de ser coherents amb les accions que en altres àmbits de la ciutat se estan portant a terme, totes elles, i així ho disposa la extensa normativa i recomanacions, apunten a garantir el màxim possible el caràcter universal de l'accessibilitat, rampes en els passos de vianants, ascensors edificis públics, itineraris adaptats, autobusos amb accés adaptat, i espai suficient en l'interior per aquest col·lectiu, etc. Es a dir, tot un seguit d'accions encaminades a preservar el dret de mobilitat el més universal possible, és per tot això que seguim defensant les prestacions de la NXB en aquesta qüestió.

Les línies que donen accés a la platja de la Barceloneta, passant pel barri de Sant Antoni, van massa plenes (principalment de turistes) es el cas de la D20. Problemàtica de no poder pujar per que el bus va ple. (justificació / aclariment de la proposta).

Els últims anys s'estan portant a terme accions específiques per millorar la mobilitat de la Barceloneta i Pg. Marítim d'acord amb les especificitats i problemàtiques identificades. En particular i donada la dimensió de les problemàtiques de mobilitat que pateix el barri, l'Ajuntament conjuntament amb TMB, han dissenyat un Pla de Millora de bus per donar resposta adequada, sabent que existeixen limitacions importants a l'hora de gestionar uns serveis que depenen d'aspectes tan variables com la meteorologia, l'existència d'esdeveniments en la ciutat, l'arribada massiva de turistes etc...Les principals característiques d'anques Pla de Millora són:

La zona de la Barceloneta és un pol d'atracció important a l'estiu per la oferta de platges existent (turisme i ciutadans de Barcelona). Per aquest motiu, des de l'Ajuntament de Barcelona conjuntament amb TMB plantegem incrementar la capacitat de l'oferta de la zona (línies D20, V15, 59 i 39), bàsicament en caps de setmana que és quan hi ha un increment important de la demanda amb entrades i sortides massives de la zona.

Dificultat per les persones amb mobilitat reduïda per salvar la separació entre vorera i graó del bus estàndard i del barri. (justificació/ aclariment de la proposta)

El disseny de les parades de la NXB es basa en l'aplicació de criteris i paràmetres geomètrics tal, que garanteixen en la majoria de casos que aquest espai es redueixi al mínim. S'han revisat les distàncies d'aproximació, la pavimentació dels escossells dels arbres, la no coincidència de fanals i armaris de serveis en els àmbits de les portes del bus, etc.

Parades amb aflluència de persones amb cadires de rodes. (justificació/ aclariment de la proposta)

Si bé la pràctica totalitat de les parades es dissenyen per complir adequadament els paràmetres d'accessibilitat, cal tenir en compte que existeix a la ciutat un percentatge considerable de carrers amb pendents longitudinals i transversals incompatibles amb les normatives d'accessibilitat i que per raons òbvies no es poden canviar. De tota manera, es verificaran les parades amb més aflluència d'aquest col·lectiu (Almogàvers-Sancho de Avila, Independència-Mallorca, etc.) per implementar mesures de caràcter complementari encaminades a possibilitar una millor accessibilitat. També, es revisaran els itineraris des de les parades fins a les platges.

Revisar periòdicament les rampes, moltes no acaben de funcionar correctament, i no disposen d'un mecanisme manual per a quan s'espatllen. Per tant, resulta complicat l'accés als autobusos a per a les persones amb cadires de rodes. En algunes ocasions, degut al pes de la cadira, la rampa s'espatlla (sobretot als 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. (justificació/ aclariment de la proposta)

La flota de busos de TMB, no disposa d'un únic model ni fabricant de plataforma retràctil pels PMR, per raons de compatibilitat amb tots els diferents tipus i fabricants de xassís dels vehicles que componen la flota, estàndards, articulats, del barri, midis...circumstància que complica enormement el manteniment d'aquest dispositiu. TMB està fent un esforç molt important de manteniment per minimitzar avaries i per renovar plataformes.

Millorar la puntualitat i el temps d'espera. Que els horaris dels autobusos siguin realistes i adequats a les demandes dels usuaris. (justificació/ aclariment de la proposta)

La puntualitat, i per tant el temps d'espera, depèn fonamentalment del compliment de la velocitat comercial del bus, que depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial, disposant de carril bus o no, de prioritats semafòrica en cruïlles complexes, de l'ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, de les obres en la via pública, de les incidències del trànsit, de les incidències dintre del propi bus etc.

La implantació de la NXB contempla la materialització de nous carrils bus en tots els carrers on sigui necessari i alhora compatible amb la resta d'usos de calçada. En les cruïlles més complexes, s'implantaràn les fases semafòriques de forma que el bus tingui prioritats. En aquest sentit, també s'instal·laran dispositius teletac en algunes cruïlles per prioritzar, agilitzar i donar seguretat als diferents moviments i maniobres d'incorporació dels autobusos. Per reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

Informació més fiable i actualitzada, que els usuaris sàpiguen quantes línies tenen el seu abast, i alhora, informació real i actualitzada en totes les pantalles informatives i en l'aplicació de TMB.

Les marquesines de les parades amb més afluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies o bé sigui per saber quina línia s'ha d'agafar per un destí concret quan es disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar una informació de la màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.



Actualitzar l'APP TMB i crear la web interactiva la "vull anar". En els dos casos, avisar en cas d'incidència. (justificació/ aclariment de la proposta)

De fet ja existeix aquesta aplicació, que es pretén que estigui actualitzada en les dates de les diferents posades en servei de les fases 5.1(tardor de 2017) i 5.2 (tardor de 2018).

Evitar el mal condicionament tèrmic i la conducció agressiva. Condicionament tèrmic. (justificació/ aclariment de la proposta)

Tota la flota d'autobusos de TMB disposa de sistemes de refrigeració i calefacció dimensionats per la corresponent capacitat de servei dels diferents vehicles, i estan regulats per complir els estàndards de confort tèrmic aplicables en el sector del transport públic. Evidentment en determinades situacions de sobre ocupació i alhora amb climatologies adverses, molt fred o molta calor, el sistemes poden no donar a l'abast. En aquests casos, es prioritza la prestació del servei en detriment del confort tèrmic. Els autobusos disposen de vidres especials, amb capacitat de bloquejar bona part de la radiació solar amb la finalitat de reduir els guanys tèrmics a l'estiu, ajudant a que els sistemes de refrigeració (aire condicionat) ajustin a la baixa el seu consum, reduint el consum de combustible, i per tant, les emissions contaminants.

Conducció agressiva dels conductors. (justificació/ aclariment de la proposta)

Conduir un autobús ple de passatge en hora punta per bona part dels carrers de Barcelona, pendent del transit, etc. a banda d'implicar un altíssim grau de compromís, responsabilitat i perícia per part del conductor, és sense cap mena de dubte, una activitat molt estressant. Per aquesta i altres raons, els conductors disposen d'un temps de descans al final de cada recorregut, i s'aplica una planificació d'horaris i de serveis a cobrir que té com a finalitat garantir les millors condicions per tot el col·lectiu dels conductors, i alhora per portar a terme els diferents serveis. Cal estar pendent del recorregut, la velocitat, l'acceleració, el que passa davant i als costats del bus, les parades, els semàfors, passos de vianants, maniobres de canvi de carril, maniobres d'aproximació a les parades, evitar frenades brusques, estar pendent de l'accés del passatge, pendent de les persones amb mobilitat reduïda, d'accionar la rampa de PMR, l'obertura i tancament de les portes, de possibles incidents en l'interior del vehicle i un llarg etcètera. Ens consta que els

conductors faciliten que el passatge, sobre tot la gent gran amb problemes de mobilitat, agafi els seients o lligui la cadira als sistemes de retenció abans es posi en moviment el vehicle.

Estabilitzar els conductors de les línies, per tal d'un tracte més proper i directe amb els usuaris habituals. (justificació/ aclariment de la proposta)

Tots els conductors estan preparats per donar informació sobre la seva línia i per atendre dubtes de altres línies, així com de orientar i resoldre en la majoria dels casos ubicacions dels serveis bàsics de la ciutat. També d'atendre si es el cas, qualsevol incident, demanant ajuda a través del Centre de Control o informar de qualsevol incident fora o dintre de l'autobús, entre d'altres.

Instal·lar panells informatius a totes les parades, amb informació fiable i actualitzada. (justificació/ aclariment de la proposta)

Sempre que es possible per amplada de la vorera, almenys 4 m i una pendent no superior al 8% per adequar-se als requeriments i normatives d'accessibilitat, i a les condicions d'ús de la pròpia vorera com ara a terrasses de bar, guals d'accés a pàrquings etc., es prioritza la instal·lació de marquesines. Quan això no és possible o bé per que la vorera és més estreta, o les condicions d'ús no són compatibles amb la marquesina, es col·loca pal de parada. (pal convencional amb banderola + informació escrita , o pal solar amb informació variable.)

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin d'informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no és possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de nous dispositius, l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'inversió específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, es comença per instal·lar aquests dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més

afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment el 70% aproximadament ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line".

Infraestructura a l'Eixample

Millores bus del barri 121: Afegir parada 1006 Ronda Sant Pau-Parlament a la línia 121. És una parada força necessària ja que coincideix amb una escola on molts usuaris i porten els seus fills o nets. Per la ubicació on es troba la parada, no hi hauria gaire problema per seguir els seu trajecte amb normalitat, no caldria modificar el recorregut. (justificació / aclariment de la proposta).

Les qüestions del bus del barri, no són objecte d'aquest projecte de NXB. De tota manera, les Associacions i Entitats dels barris, l'Ajuntament i TMB juntament amb els districtes, Consellers de barri i de mobilitat, tenen permanentment obert un canal de comunicació per tractar aquests temes. En concret, traslladarem aquesta petició per la seva avaluació i eventual aplicació.

Allargar 34 fins Santa Coloma: Allargar el nou 34 fins a Sta. Coloma i comunicar Eixample-Sagrera-St. Andreu i Sta. Coloma (com fa el bus nocturn N9 i feia el 35 i el B20) (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En el nou model de la xarxa de bus, el 34 modificarà el seu final de Virrei Amat a Onze de Setembre com a conseqüència dels ajustos de la NXB. La proposta que ofereix la NXB per Santa Coloma, és la V33 Fòrum / Santa Coloma.

Simplificació cruïlla Rosselló -Pau Claris – Diagonal – Llúria: Per simplificar les cruïlles Rosselló - Pau Claris – Diagonal – Llúria, es proposa fer Provença amb entrada per Numancia i sortida per Llúria (Girona) i Rosselló amb entrada per Pau Claris i sortida per Nicaragua. Això milloraria el H8 si no fos possible que aquest continuï per la Diagonal. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

L'H8, a conseqüència del procés d'informació i debat reconsiderarà el seu recorregut, ho farà per la Travessera de Les Corts en doble sentit de circulació. Mentre no es construeixi el tramvia circularà per un tram de la Diagonal com fins ara. La configuració de les cruïlles de la Diagonal, mentre no es faci l'obra del tramvia, no es modificaran.



Noves terminals pels 50 i D50: Fer que la terminal del D50 sigui a P. Universitat i la del 50 a P. Tetuan, es facilita l'intercanvi entre les línies segregades. No saturem de terminals la Pl. Catalunya, la Gran Via és molt a prop. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Donat el volum de canvis de parades previst durant tot el procés d'implantació de la Nova Xarxa Bus, està previst que algunes de les velles terminals s'aprofitin per a les noves línies per tal d'estalviar costos. La proposta que ens feu arribar s'ha estudiat i, a curt termini, no està previst canviar de lloc els terminals al centre de la ciutat de les línies 50 i D50 pel motiu esmentat. No obstant, a mig termini sí que podria ser una bona opció, ja que caldrà posar ordre a la gran quantitat de parades existents a l'entorn de pl. Catalunya.

Incrementar la xarxa de carrils bus: És necessari incrementar la xarxa de carrils bus per millorar la velocitat comercial del bus. (justificació / aclariment de la proposta).

El projecte de la fase 5.1, que en aquests moments està en fase de tramitació Administrativa, ja contempla la implantació sistematitzada de nous carrils bus en tots aquells carrers on és necessari i compatible amb la funcionalitat global dels carrers. En molts casos la implantació del nou carril bus implica la reordenació dels usos viaris de la calçada afectada, a vegades via eliminació del cordó d'aparcament, eliminació quan és possible, de carrils de circulació, restitució de contenidors en altres punts de la via o vorera, canvis en els sentits de circulació per afavorir la implantació del corresponent carril bus, i fins i tot, solucions de carril bus en contrasentit.

Per minimitzar les afectacions a usos existents en la via pública, com ara les càrregues i descàrregues, l'aparcament en determinades hores etc. El projecte defineix solucions de carril multiservei, en el que el carril bus disposa d'exclusivitat en tota la franja de horari punta, per després en hora vall, permetre les càrregues i descàrregues, i per la nit l'aparcament dels vehicles privats.

Per reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

Recuperació d'una parada de la Gran Via: Recuperació de la parada de la Gran Via (entre Rocafort i Entença). (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No és possible recuperar aquesta parada, ja que la posició dels intercanvis que es van definir amb la posada en servei de la H12, obliguen a “repartir” les noves parades al carrer, amb criteri d'Interdistàncies equilibrades.

Mantenir el recorregut de les línies 64 i 41. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La 64 és va reconvertir en fases anteriors a la V13 + H4. La 41 es reconverteix a la V9 + H16.

El criteri per reconvertir línies convencionals en NXB no és altre que la concomitància de recorreguts, es a dir, aquelles línies que en el dibuix de la Nova Xarxa coincideixen de forma significativa, es reconverteixen.

La resta de línies convencionals que no estan en aquesta circumstància, o bé es modifica alguna part del seu recorregut per adaptar-se millor al nou ordre, o bé es queden igual, ja que la idea final del sistema de mobilitat amb autobús és estructurar la xarxa en tres nivells: 1-NXB d'altres prestacions. 2-Altres línies convencionals. 3- Bus del barri. Aquestes dues últimes amb caràcter de mobilitat complementària.

Les línies convencionals que en principi no es poden desmantellar són de quatre tipus:

1-Línies interurbanes: Aquelles que són d'aportació des de l'extraradi, evidentment no es poden eliminar.

2-Línies de proximitat: Aquelles que resolen una mobilitat de barris o entre districtes semblant al bus del barri.

3-Línies convencionals amb recorreguts consolidats: Aquelles línies que desenvolupen el seu recorregut per corredors amb forta demanda no millorable amb NXB.

4-Línies convencionals que fan recorreguts en paral·lel a la NXB i que ajuden a les Noves Línies a fer millor la seva funció.



Estudi ubicació parades: Reubicar les parades on hi hagi obstacles davant de les portes d'accés i sortida (arbres, mobiliari urbà, etc.) (justificació / aclariment de la proposta).

Les parades de Nova Xarxa d'aquest projecte i bona part de les parades existents de la resta de la xarxa, compten amb mesures encaminades a minimitzar la presència d'obstacles fixes en l'àmbit de les parades, de fet, els paràmetres de distància i separació als diferents elements, són els que condicionen la posició concreta de la parada. En quant a la problemàtica de l'aparcament en vorera de les motos, es disposa la senyalització vertical corresponent (prohibit motos en vorera) quan les circumstàncies del carrer així ho requereixin.

Priorització semafòrica per al bus: En la zona de l'av. Diagonal i Aribau hi ha moltes retencions. Es demana que es prioritzi eficientment el bus en llocs on el trànsit és complicat. (justificació / aclariment de la proposta).

El projecte de la NXB, contempla la coordinació amb projectes tan importants per a la ciutat com el Tramvia de la Diagonal, actualment en redacció. L'Ajuntament de Barcelona està liderant les taules de seguiment d'aquest projecte, i pel que fa a la coordinació amb la NXB, el projecte del nou tramvia està concebut de tal forma que optimitzarà els fluxos de trànsit tant privat com del transport públic verticals i longitudinals (diagonals) que es creuen, de tal forma que la coordinació entre els diferents trànsits tendirà sempre a la optimització. De tota manera, existirà amb tota probabilitat un període de temps, en el que estarà funcionant la NXB sense tramvia, convivint amb un trànsit privat encara molt elevat. En el cas que ens ocupa, caldrà fer algun ajust o bé de petita ordenació viària, o de regulació semafòrica per minimitzar els inconvenients que en hora punta es donen en aquest punt.

Millora dels intercanviadors: Millorar els intercanviadors: menys temps d'espera, marquesines i seients, pantalles informatives, reducció de la distància entre parades d'intercanvi). (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant específicament en aquest tema, existeix un grup de treball que avalua les condicions dels intercanviadors o àrees d'intercanvi, per proposar millores tan de senyalització com de reducció, sempre que les condicions de l'espai públic ho permetin, de les distàncies entre parades.



En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (una mica més de mitja illa d' l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això, primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu, veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

Pel que fa al temps d'espera molt elevat, cal fer la consideració que la referència actual no és bona, ja que la xarxa està desenvolupada només parcialment i no pot desplegar tot el seu potencial. Moltes de les mesures precisament estan encaminades a donar millor velocitat comercial als autobusos (més carril bus, millor sincronització semafòrica, nous dispositius de prioritat etc..)

Les marquesines de les parades amb més aflluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies o bé sigui per saber quina línia he d'agafar per un destí concret quan disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar informació de màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat de que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin de informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no es possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de nos dispositius , l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, es comença per instal·lar aquets dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment el 70% aproximadament ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line". Aquest criteri també es compagina amb la instal·lació de dispositius d'informació dinàmica en les parades de més afluència de cadascun dels barris situats en àmbits no centrals de la NXB.

V9 mateix recorregut que l'actual 41: Es proposa que la línia V9 faci el mateix recorregut que la línia 41 per evitar la descobertura de la zona entre Entença i Viladomat. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La proposta base de la NXB contempla una reorganització de les línies i dels recorreguts més racional. En algun cas, aquesta reordenació implica modificacions de carrers per on passen els autobusos actualment. Evidentment aquests canvis tenen uns afectats i uns beneficiats. En el pitjor dels casos, els afectats veuran allunyat l'autobús a un carrer de distància en relació a la situació actual.

En aquest cas, el canvi de corredors contemplat en la proposta base ve motivat per la nova V9 que utilitzarà un corredor vertical més directe i eficient (Entença / Viladomat) en lloc de l'actual (Rocafort / Calàbria). A més, es millorarà en un futur, la connexió entre Viladomat i la Av. de Sarrià fent una operació d'obertura puntual de la rambla central de la Av. Josep Tarradellas, lligat al canvi de sentit de la Av. de Sarrià, que donarà molta fluïdesa a aquesta connexió.



Cobertura de bus a la zona de Provença-Calàbria: Millora de la cobertura de bus a la zona de Provença-Calàbria que quedarà desatesa si s'elimina la línia 41. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La proposta base de la NXB contempla una reorganització de les línies i dels recorreguts més racional. En algun cas, aquesta reordenació implica modificacions de carrers per on passen els autobusos actualment. Evidentment aquests canvis tenen uns afectats i uns beneficiats. En el pitjor dels casos, els afectats veuran allunyat l'autobús a un carrer de distància en relació a la situació actual.

En aquest cas, el canvi de corredors contemplat en la proposta base ve motivat per la nova V9 que utilitzarà un corredor vertical més directe i eficient (Entença / Viladomat) en lloc de l'actual (Rocafort / Calàbria). A més, es millorarà en un futur, la connexió entre Viladomat i la Av. de Sarrià fent una operació d'obertura puntual de la rambla central de la Av. Josep Tarradellas, lligat al canvi de sentit de la Av. de Sarrià, que donarà molta fluïdesa a aquesta connexió.

No modificació línia 109: Es proposa que la línia 109 continuï pujant pel carrer Entença. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

L'actual 109 mantindrà el seu recorregut actual i l'ampliarà fins a Hospital Clínic. Aquesta petita ampliació de recorregut, per no reduir prestacions de freqüència de pas, es durà a terme incorporant més vehicles a la línia. La raó d'aquest canvi és el necessari ajust que ha calgut fer conseqüència de la reconversió de la 37 en la H16.

Línia 109 per Entença: Es proposa que la línia 191 segueixi pujant pel carrer Entença per arribar fins a l'estació de Sants. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

L'actual 109 mantindrà el seu recorregut actual i l'ampliarà fins a Hospital Clínic. Aquesta petita ampliació de recorregut, per no reduir prestacions de freqüència de pas, es durà a terme incorporant més vehicles a la línia. La raó d'aquest canvi és el necessari ajust que ha calgut fer conseqüència de la reconversió de la 37 en la H16.

Millora de la freqüència de la línia H10: (justificació / aclariment de la proposta).

Actualment, en molts casos, no es compleixen les freqüències, ja que al no estar totalment implantada la xarxa, no pot desenvolupar tota la seva potencialitat. D'altra banda, la implantació de la fase 5, suposarà la implementació de millores infraestructurals molt rellevants, com ara nous carrils bus, nous carrils bus en contra sentit, es modificaran les ordenacions viàries d'alguns carrers, es canviaran els sentits de circulació, es rectificaran amb senyalització i amb actuacions de semaforització les cruïlles més sensibles a la fluïdesa del bus, etc. En definitiva, un seguit d'actuacions que també tindran el seu reflex en la resta de la xarxa de la ciutat amb la mateixa finalitat. Totes aquestes millores afavoriran la regularitat i la velocitat comercial de manera que el compliment de les freqüències serà un objectiu més fàcil de complir.

Línia 42 ortogonal: La línia 42 que passi en línia recta pel carrer Alí Bei fins al centre i que torni com fa ara en línia recta pel carrer Pallars fins a Bac de Roda. És molt millor per orientar-se i són carrers més necessitats de transport públic. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No és objecte d'aquest projecte remodelar les línies convencionals no afectades per la NXB. En principi, les línies no afectades han de conservar el seu recorregut, malgrat tot, traslladarem aquesta petició a TMB, per què faci la corresponent avaluació de la proposta.

Nova línia de bus entre la Gran Via i el carrer València: Es proposa que hi hagi una línia d'autobús que circuli entre la Gran Via i el carrer València. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Els eixos horitzontals són precisament Gran Via i València / Aragó, aquest dos eixos acumulen una gran oferta de NXB, i busos convencionals. Val a dir que en l'eix de la Gran Via passen de mitjana un autobús per minut.

Canvi d'ubicació parada bus 55: Es demana que es modifiqui la parada del bus 55 de dalt del pg. de Sant Joan i que es reubiqui amb les parades de l'H8, 45 i 47. (justificació / aclariment de la proposta).

La línia 55 és una de les que patirà una modificació del seu recorregut conseqüència de la implantació de noves línies de la NXB. En aquest cas, es retallarà de la Pl. Catalana a la Pl. Urquinaona, ja que el recorregut retallat el farà amb més freqüència la línia V19 (tardor de 2018) i el tram final la D40 (tardor de 2017).

Es comprovarà, si la parada mencionada de la 55 i futur V19 , coincidirà amb la H8, i 47.

Canvi d'ubicació parada bus 55: Es demana que es modifiqui la parada del bus 55 de dalt del pg. de Sant Joan i que es reubiqui amb les parades de l'H8, 45 i 47. (justificació / aclariment de la proposta).

La línia 55 és una de les que patirà una modificació del seu recorregut conseqüència de la implantació de noves línies de la NXB. En aquest cas, es retallarà de la Pl. Catalana a la Pl. Urquinaona, ja que el recorregut retallat el farà amb més freqüència la línia V19 (tardor de 2018) i el tram final la D40 (tardor de 2017).

Es comprovarà, si la parada mencionada de la 55 i futur V19 , coincidirà amb la H8, i 47.

Reubicació de la parada del V23 més propera a l'Hospital de Sant Pau: Reubicació de la parada del V23 perquè queda molt allunyada de l'Hospital de Sant Pau. Es comenta que hi hauria d'haver una parada més propera a l'estació de Metro. (justificació / aclariment de la proposta).

El projecte de la Fase 5, contempla la implantació d'aquesta parada en la Ronda del Guinardó pràcticament davant de l'accés de l'Hospital. La separació amb l'accés del metro és de l'ordre d'uns 80 mts. Si les condicions de l'espai públic ho permeten, ajustarem aquesta separació per facilitar l'intercanvi sense perjudicar la relació directa amb l'accés de l'Hospital.



Recuperació de la ubicació d'una parada de la V17: La línia V17 tenia una parada a Roger de Llúria amb Diagonal. La seva recent eliminació dificulta l'intercanvi amb l'H8. Per això es demana que torni a fer parada a l'emplaçament esmentat .(justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No és possible ja que cal respectar les noves interdistàncies entre parades. En la NXB, la distribució de les parades és una mica diferent a la distribució en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals és de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (aprox. de mitja illa de l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorregut de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fent el servei més eficient alhora que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres, la novetat dels intercanvis. De fet, es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB, arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això, primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

Quan una parada dona servei a algun equipament, s'intenta situar el més a prop possible d'aquest, amb la finalitat de donar una millor accessibilitat. Alhora s'intenta no descompensar en excés les interdistàncies a les parades adjacents.

Allargar el recorregut de la línia 54: (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No es preveu l'eliminació de la 54, es preveu el retall fins a Riera Blanca, ja que la resta de recorregut des de Gregorio Marañón a Campus Nord el farà la futura V1 la tardor de 2018. Es cert que caldrà fer un intercanvi a la Riera Blanca pels que utilitzin la 54, o la H8, o la D20 provinents d'altres sectors de la ciutat, però s'estalviaran temps malgrat l'intercanvi, ja que no hauran de fer el recorregut que feia el 54 per Cardenal Reig. A més a més, s'ha de considerar la millora de les freqüències de pas sobre tot de les noves línies.



Millorar els intercanvis: Millorar els intercanvis de tal manera que s'hagin de creuar el mínim de carrers possible. (justificació / aclariment de la proposta).

El nou sistema de la NXB demana un esforç al ciutadà que és fer, en molts casos, un intercanvi de línies. El sistema està implantat de manera que en molts casos, aquests intercanvis es facin en la mateixa parada, i en el cas que no sigui possible, amb recorreguts petits caminant, i ven senyalitzats i adaptats a PMR (persones amb mobilitat reduïda).

S'estan tornant a estudiar alguns intercanvis, precisament per minimitzar recorreguts entre les parades d'intercanvi, és el cas de la H6 amb la futura V19, on es modificarà lleugerament el recorregut de la V19 per fer l'intercanvi amb la H8 abans entri en el túnel de Camèlies.

En el cas de la Pl. Lesseps, també es facilitarà el pas de la H6 per la superfície de la Plaça en lloc de passar pel pas inferior, reduint molt considerablement les distàncies entre les parades d'intercanvi. També s'estan fent actuacions de millora en la senyalització de les àrees d'intercanvi. S'està treballant específicament en aquest tema. Existeix un grup de treball que avalua les condicions dels intercanviadors o àrees d'intercanvi, per proposar millores tant de senyalització, com de reducció, sempre que les condicions de l'espai públic ho permetin, considerant les distàncies entre parades.

Millora de l'accessibilitat als autobusos: Es proposa que els autobusos s'acostin a la vorera o bé a la plataforma per facilitar l'accés a les persones grans i amb mobilitat reduïda. (justificació / aclariment de la proposta).

El disseny de les parades de la NXB es basa en l'aplicació de criteris i paràmetres geomètrics tal, que garanteixen en la majoria de casos, que aquest espai es redueixi al mínim. S'han revisat les distàncies d'aproximació, la pavimentació dels escossells dels arbres, la no coincidència de fanals, armaris de serveis etc. en els àmbits de les portes del bus.

Canvi recorregut H10: Es proposa que la línia H10 baixi pel carrer Dos de Maig i també que arribi a la pl. d'Espanya des del carrer Guipúscoa. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No té gaire sentit, segons els criteris de la NXB que s'està implantant, aquest canvi que es proposa en aquesta petició, ja que la lògica de la línia H10 es seguir un recorregut el més horitzontal possible. A més a més, en la posició que li toca dintre de la ciutat, ha d'anar a l'estació de Sants, de manera que es visualitzi que la H10, és la línia de l'estació. No té sentit doncs que vagi a la Pl. Espanya, ja que aquest eix és de la línia H12 i parcialment de la H16.

No eliminació de la línia 92: Es proposa que no s'elimini la línia 92 que és molt utilitzada, sobretot per escolars. Si s'elimina es demana una solució efectiva adequada a les necessitats dels passatgers. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Actualment aquesta mobilitat es resolt amb la línia 92, que desenvolupa el seu recorregut des de l'Eixample lleugerament en diagonal. La proposta de la NXB reconverteix la 92 per la V19 i la modificada 22. Per tant, la solució que es proposa és fer servir des de l'Eixample la nova V19 que passa per Pg. St. Joan i Pi i Margall, o la 22 que passa per Gran de Gràcia. Per recollir als passatgers de altres zones de l'Eixample, caldrà combinar amb qualsevol de les línies horitzontals H6, H8, H10,H12,H14. Es modificarà l'intercanvi entre la H6 i la V19 fent una petita modificació de recorregut de la V19, amb la finalitat de fer un intercanvi més òptim entre línies, i no perjudicar a la ciutadania del Guinardó, que està en el radi de cobertura de la H6. El barri de la Sagrada Família, queda servit per les H12, H10, H8 combinant amb V19 o 22.

Camp d'en Grassot. Valorar la possibilitat de seguir pel recorregut actual M. Claret – Industria fins a Pg. Sant Joan. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

La proposta inicial de la NXB, contemplava un canvi de traçat del sentit Llobregat. De Sant Antoni Maria Claret a Còrsega a l'alçada de Lepant motivat per encaixar millor amb la planificació futura d'altres projectes impulsats des de l'Ajuntament com ara els nous carrils bici a nivell ciutat, actuacions de pacificacions de l'espai públic etc.

Hem valorat pros i contres de modificar el recorregut per A. Maria Claret, hem escoltat els motius i queixes que ens han fet arribar els ciutadans en el procés d'informació i debat, i a més hem



considerat entre altres, la falta de definició i calendari fiable d'alguns dels projectes que afectaran a aquest sector, i el fet que la cobertura territorial de la NXB, empitjoraria lleugerament. Per tant, incorporem l'al·legació a la proposta. En conclusió, es mantindrà el actual recorregut de les línies per A. Maria Claret fins a Pg. De Sant Joan.

Manca de serveis en Entença / Viladomat. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La proposta base de la NXB contempla una reorganització de les línies i dels recorreguts més racional, en algun cas, aquesta reordenació implica modificacions de carrers per on passen els autobusos actualment. Evidentment aquests canvis tenen uns afectats i uns beneficiats. En el pitjor dels casos, els afectats veuran allunyat l'autobús a un carrer de distància en relació a la situació actual.

En aquest cas, el canvi de corredors contemplat en la proposta base ve motivat per la nova V9 que utilitzarà un corredor vertical més directe i eficient (Entença / Viladomat) en lloc de l'actual (Rocafort / Calabria). A més, es millorarà en un futur, la connexió entre Viladomat i la Avda. de Sarrià, fent una operació d'obertura puntual de la rambla central de la Avda. Josep Tarradellas, (liligat al canvi de sentit de la Avda. de Sarrià), que donarà molta fluïdesa a aquesta connexió.

H16 perllongar fins a estació de Rodalies Sant Adrià. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta connexió amb Rodalies Sant Adrià ja és possible amb la H14 i el Tramvia a l'estació del mateix nom. L'estació i el Tramvia estan connectats directament mitjançant un pas inferior de vianants. La connexió amb l' H14 també és directa en l'Avda. de la Platja.

És per aquesta raó que no està justificat el perllongament de la H16 fins a aquesta estació, que a més seria d'uns 2 Km. En aquest recorregut no es donaria cobertura de manera significativa al territori, conseqüentment es desestima la petició.

Canviar la ubicació de la parada del 55 a dalt del Pg. de Sant Joan, i posar-la coincident amb les del 45 i 47. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La nova implantació de la NXB implica el manteniment, la reconversió i, o modificació del les línies convencionals actuals. De fet la proposta de 28 noves línies de la NXB és possible gràcies a la reorganització, segons els nous recorreguts de les noves línies, a partir dels recursos existents provinents fonamentalment, de la xarxa de busos convencionals. En aquest cas la línia 55 és una de les línies que cal modificar per ajustar-se a la nova ordenació de la xarxa. El criteri per reconvertir o retallar una línia convencional existent, en aquest cas a sigut, la coincidència del tram de Pg. De Sant Joan i Pi i Margall amb la nova V19, i en el últim tram amb la 39. És per aquests motius que es retalla aquesta línia a l'alçada de la Pl. Urquinaona.

Per tant, la petició de moviment de parada no té sentit ja que la línia 55 no donarà servei en aquesta zona de la ciutat. Estudiarem de manera subsidiària, la posició de la parada pel que fa a la nova V19 i la seva proximitat amb les parades de la 47.

Acostar parada de la V23 més propera a l'Hospital de Sant Pau coincident amb el metro. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

El projecte de la Fase 5, contempla la implantació d'aquesta parada en la Ronda del Guinardó pràcticament davant de l'accés de l'Hospital. La separació amb l'accés del metro és de l'ordre d'uns 80 m. Si les condicions de l'espai públic ho permeten, ajustarem a la baixa aquesta separació per facilitar l'intercanvi sense perjudicar la relació directa amb l'accés de l'Hospital.

Millorar les condicions de distància entre parades de la H8 i V17, abans existia parada millor situada. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Ajustarem si les condicions de l'espai públic ho permeten, la posició d' alguna de les parades, amb la finalitat de fer l'intercanvi més curt.



Acostar parada actual a la Creu Roja. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

De fet la nova parada està pràcticament a la mateixa distància que l'antiga de la Creu Roja, amb la peculiaritat que ara cal creuar un pas de vianants. En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals és de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (una mica més de mitja illa d l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana, per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

Problemes amb els carrils bus: alguns d'aquests carrils són poc eficients, degut a cotxes aparcats malament, cotxes en doble fila, circulació de motos, etc. (justificació / aclariment de la proposta).

Existeixen diverses configuracions de carrils bus, depenent de si tenen aparcament o no al costat, de si estan implantats per la part troncal d'un vial (Gran Via) o no, de si es poden ocupar pels vehicles privats en el tram de gir a la dreta, dels taxis, de la presència d'equipaments, col·legis etc. Totes aquestes configuracions tenen pel bus un determinat grau d'eficiència, no sempre és possible ni desitjable implantar el carril bus ideal, ja que la necessària compatibilitat amb altres usos de la calçada ho impedeixen. És per aquest tipus de raons, que la clau rau en un ús cívic i correcte del carril bus per part de la resta de vehicles, i de la implementació de mesures correctores en les situacions més extremes que estan perfectament identificades per reduir les incidències. La via de vigilància mitjançant vehicle específic amb capacitat sancionadora també ajudarà.

Augmentar els carrils busos per tal d'incrementar la velocitat comercial de tota la xarxa.
(justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El projecte que ara presentem de la Fase 5.1 i també el futur de la fase 5.2, contempen com no podria ser d'altra manera, la implementació dels corresponents trams de carrils bus allà on les característiques dels carrers ho permeten. De fet, bona part del projecte dedica una part important del pressupost a reordenar les calcades per obtenir l'espai necessari per la implantació dels carrils bus. En alguns casos a base de l'eliminació d'un cordó d'aparcament i la implementació de un carril multiús compensatori si és necessari, en d'altres reduint el nombre de carrils dedicats al trànsit, o també col·locant nou carril bus en contrasentit, o també reordenant els sentits de circulació d'alguns dels carrers etc.

V13: Els embuts que es produeixen entre el C/Aribau i la Diagonal afecten negativament a la circulació d'aquesta línia, per tant son necessàries mesures de millora del trànsit en aquest tram. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

El projecte de la NXB, contempla la coordinació amb projectes tan importants per a la ciutat com el Tramvia de la Diagonal, actualment en redacció. L'Ajuntament de Barcelona està i lidera les taules de seguiment d'aquest projecte, i pel que fa a la coordinació amb la NXB, el projecte del nou tramvia està concebut de tal forma que optimitzarà els fluxos de trànsit tan privat com del transport públic verticals i longitudinals (diagonals) que es creuen, de tal forma que la coordinació entre els diferents trànsits tendirà sempre a la optimització. De totes formes existirà amb tota probabilitat un període de temps, en el que estarà funcionant la NXB sense tramvia, convivint amb un trànsit privat encara molt elevat. En el cas que ens ocupa, caldrà fer algun ajust o bé de petita ordenació viària, o de regulació semafòrica per minimitzar els inconvenients que en hora punta es donen en aquest punt.

El tram del C/Consell de Cent Entre Rocafort i Aragó es quedarà molt buit, per evitar això es proposa que la V9 faci el mateix recorregut que la 41 (justificació / aclariment de la proposta).

La proposta base de la NXB contempla una reorganització de les línies i dels recorreguts més racional, en algun cas, aquesta reordenació implica modificacions de carrers per on passen els autobusos actualment. Evidentment aquets canvis tenen uns afectats i uns beneficiats. En el



pitjors dels casos els afectats veuran allunyat l'autobús a un carrer de distància en relació a la situació actual.

En aquest cas, el canvi de corredors contemplat en la proposta base ve motivat per la nova V9 que utilitzarà un corredor vertical més directe i eficient (Entença / Viladomat) en lloc de l'actual (Rocafort / Calabria). A més a més, es millorarà en un futur la connexió entre Viladomat i la Av. de Sarrià, fent una operació d'obertura puntual de la rambla central de la Av. Josep Tarradellas, (lligat al canvi de sentit de la Av. de Sarrià) que donarà molta fluïdesa a aquesta connexió.

Mes serveis cap a Montjuïc, que la V7 entres a Montjuïc. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

L'accessibilitat a la muntanya de Montjuïc, està garantida per diferents línies convencionals i de proximitat, las particulars condicions viàries adverses, sobre tot de l'interior del barri del Poble Sec no permeten incorporar noves línies de Nova Xarxa. En quant a les línies convencionals, existeix la 55, que dóna un bon servei amb bona freqüència almenys a una part del barri.

Necessitat d'incorporar carrils bus per tal de millorar la velocitat comercial i donar preferència de pas a l'autobús. (justificació / aclariment de la proposta).

La puntualitat i per tant el temps d'espera, depèn fonamentalment del compliment de la velocitat comercial del bus, que depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial (disposar de carril bus o no, prioritat semafòrica en cruïlles complexes, ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, obres en la via pública, incidències del trànsit, incidències dintre del propi bus etc.

La implantació de la NXB contempla la materialització de nous carrils bus en tots els carrers on sigui necessari i alhora compatible amb la resta de usos de calçada. En les cruïlles més complexes, s'implantaràn les fases semafòriques de forma que el bus tingui prioritat. En aquest sentit, també s'instal·laran dispositius teletac en algunes cruïlles per prioritzar, agilitzar i donar seguretat als diferents moviments i maniobres d' incorporació dels autobusos. Per reduir les ocupacions indègudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

Més serveis d'autobús entre Gran Via i València. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Els eixos horitzontals són precisament Gran Via i València / Aragó, aquests dos eixos acumulen una gran oferta de la NXB, i busos convencionals. Val a dir que, en l'eix de la Gran Via passen de mitjana un autobús per minut.

Reorganitzar algunes parades per facilitar l'accés a l'autobús, obstacles davant de les portes, arbres, mobiliari... (justificació / aclariment de la proposta).

S'han revisat les distàncies d'aproximació, la pavimentació dels escossells dels arbres, la no coincidència de faroles armaris de serveis en els àmbits de les portes del bus, etc. de la totalitat de les noves parades del projecte de la fase 5.1.

Amb la NXB. Cóm quedaran les línies convencionals? (justificació / aclariment de la proposta).

El criteri per reconvertir línies convencionals en NXB no és altre que la concomitància de recorreguts, es a dir, aquelles línies que en el dibuix de la Nova Xarxa coincideixen de forma significativa, es reconverteixen.

La resta de línies convencionals que no estan en aquesta circumstància, o bé es modifica alguna part del seu recorregut per adaptar-se millor al nou ordre, o bé es queden igual, ja que la idea final del sistema de mobilitat amb autobús, és estructurar la xarxa en tres nivells:

- 1-NXB d'altres prestacions.
- 2-Altres línies convencionals.
- 3- Bus del barri.

Les línies convencionals que en principi no es poden desmantellar són de quatre tipus:

- 1-Línies interurbanas: Aquelles que són d'aportació des de l'extraradi, evidentment no es poden eliminar.
- 2-Línies de proximitat: Aquelles que resolen una mobilitat de barris o entre districtes semblant al bus del barri

3-Línies convencionals amb recorreguts consolidats: Aquelles línies que desenvolupen el seu recorregut per corredors amb forta demanda no millorable amb NXB.

4-Línies convencionals que fan recorreguts en paral·lel a la NXB i que ajuden a les Noves Línies a fer millor la seva funció.

Incrementar la flota dels busos de barris, per tal de facilitar la mobilitat de la gent gran i persones amb mobilitat reduïda als equipaments bàsics. (justificació / aclariment de la proposta).

Tot i que no és objecte d'aquest projecte de implementació de les fases 5.1 i 5.2 de la NXB, en alguns casos s'estan estudiant solucions de caràcter complementari amb modificacions, ampliacions i fins i tot nous recorreguts de busos del barri. Per raons operatives, de calendari, pressupostaries i de racionalitat funcional, em primer lloc s'implementaran les noves línies de la NXB, les modificacions de les línies tan convencionals, com en algun cas de NXB.

D'aquesta forma i per primera vegada, tota la xarxa desplegarà tota la seva potencialitat de mobilitat, caldrà fer un seguiment del comportament dels tres nivells en que quedarà estructurada la mobilitat amb bus en tota la ciutat, per posteriorment abordar de forma necessàriament global la resta de cobertura de busos del barri.

Col·locar parades d'aquests busos a prop de llocs destacats com CAPS, mercats municipals, etc. (justificació / aclariment de la proposta).

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals és de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (una mica més de mitja illa d' l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB arribar a qualsevol destinació amb un sol

intercanvi entre línies. Per fer possible això, primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

Quan una parada dona servei a algun equipament s'intenta situar el més pròxim possible d'aquest, amb la finalitat de donar una millor accessibilitat, i alhora s'intenta no descompensar en excés les interdistàncies a les parades adjacents.

Reduir la distància entre parades i entre els transbordaments. En moltes parades, sobretot en les que fan referència a barris més perifèrics, s'ha de caminar força fins arribar a l'altra parada, i l'intercanvi resulta dificultós (degut a la distància) i, a més, amb temps d'espera molt elevats. (justificació / aclariment de la proposta).

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals és de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (una mica més de mitja illa d'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre de un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això, primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu, veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

En quant al temps d'espera molt elevat, cal fer la consideració que la referència actual no és bona, ja que la xarxa està desenvolupada només parcialment i no pot desplegar tot el seu potencial, moltes de les mesures precisament estan encaminades a donar millor velocitat comercial als autobusos (més carril bus, millor sincronització semafòrica, nous dispositius de prioritat etc.)



Intentar que s'hagin de fer menys intercanvis, i aquests siguin més fàcils, més propers i amb menys temps d'espera. (justificació / aclariment de la proposta).

La Nova Xarxa Bus incorpora alguns retocs en el seus recorreguts encaminats a evitar intercanvis innecessaris. Aquests retocs tenen l'inconvenient de complicar una mica el dibuix final de la xarxa. En tot cas, és un recurs que té avantatges i inconvenients i no es pot generalitzar com a solució per reduir intercanvis.

Les línies 6, 7, 33, 34, donen molt bon servei, demanen que segueixin funcionant i fent el mateix recorregut. (justificació / aclariment de la proposta).

La implantació de la NXB, implica un nou ordre en els recorreguts i les freqüències dels autobusos, precisament per fer un servei més eficient que l'actual, una de la finalitats del sistema és donar opcions a un nombre molt significatiu de ciutadans que ara no tenen opcions avantatjoses per agafar un autobús , perquè les línies actuals no van a les destinacions que necessiten.

Aquest nou sistema pretén resoldre almenys pel 95% dels ciutadans del municipi de Barcelona oferir una mobilitat alternativa d'altres prestacions. Que en resum es tradueix que pel 95% de la població, disposi de mitjana, de una parada de NXB a no més de 230 m (per les estacions de metro de Barcelona aquesta distància mitjana és de 500 m) o el que és el mateix 28 noves línies amb recorreguts verticals, horitzontals i diagonals, dotades de molts trams amb carrils bus i prioritats semafòrica en els cruïlles més importants, per millorar la velocitat comercial, amb altes freqüències de pas, i el més important, amb la possibilitat de poder resoldre qualsevol origen-destí dintre de la àmbit de la NXB, cosa que abans no era possible.

El nou sistema demana un esforç al ciutadà que és fer en molts casos un intercanvi de línies. El sistema està implantat de manera que en molts casos, aquests intercanvis es facin en la mateixa parada, i en el cas que no sigui possible, amb recorreguts petits caminant, i ven senyalitzats i adaptats a PMR. Per minimitzar els temps d'espera, els autobusos circulen amb freqüències elevades entre 5 i 8 minuts, i pel 70% dels passatgers disposen d'informació fiable de la situació dels serveis en les pròpies parades. A més a més, existeixen diversos aplicatius per telèfons mòbils que donen la mateixa informació.



És important entendre que el nou sistema, en principi, s'aplica a partir dels mateixos recursos, es a dir, amb els 842 autobusos en hora punta en dies laborables, amb la mateixa plantilla de conductors, logística de manteniment, horaris, etc.

Això vol dir que el projecte defineix els nous recorreguts, situació de parades, nous carrils bus etc. de manera que després del corresponent procés informatiu, un dia en concret desapareix una línia per convertir-se en NXB. (tardor de 2017 i tardor de 2018).

El criteri per reconvertir línies convencionals en NXB no és altre que la concomitància de recorreguts, es a dir, aquelles línies que en el dibuix de la Nova Xarxa coincideixen de forma significativa, es reconverteixen.

La resta de línies convencionals que no estan en aquesta circumstància, o bé es modifica alguna part del seu recorregut per adaptar-se millor al nou ordre, o bé es queden igual, ja que la idea final del sistema de mobilitat amb autobús és estructurar la xarxa en tres nivells: 1-NXB d'altres prestacions. 2-Altres línies convencionals. 3- Bus del barri. Aquestes dues últimes amb caràcter de mobilitat complementaria.

Les línies convencionals que en principi no es poden desmantellar són de quatre tipus:

1-Línies interurbanes: Aquelles que són d'aportació des de l'extraradi, evidentment no es poden eliminar.

2-Línies de proximitat: Aquelles que resolen una mobilitat de barris o entre districtes semblant al bus del barri

3-Línies convencionals amb recorreguts consolidats: Aquelles línies que desenvolupen el seu recorregut per corredors amb forta demanda no millorable amb NXB.

4-Línies convencionals que fan recorreguts en paral·lel a la NXB i que ajuden a les Noves Línies a fer millor la seva funció.

Les línies convencionals 6, 7, 33, i 34 tenen un recorregut que coincideix de forma molt important amb el corredor de la Diagonal. El projecte de la NXB, contempla la coordinació amb altres projectes de la ciutat, en aquest cas el nou Tramvia de la Diagonal tram entre Plaça de les Glòries i

la Plaça de Francesc Macià. Independentment de la validació del calendari de la seva eventual execució, la NXB contempla que en cas de posada en servei del tramvia, quedaran substituïdes aquests i altres línies concomitants. Mentre tant, aquestes línies romandran operatives.

Connectivitat a l'Eixample

Millora de l'accés al CAP de Manso des de la zona dels carrers Aribau-Muntaner. (justificació / aclariment de la proposta).

Una opció és V13 + H16 fent l'intercanvi a la Pl. Universitat. En un sentit, en la mateixa parada, i en l'altre sentit en parades separades una distància d'uns 70 m.

Reforç de les connexió barri de Sant Antoni amb Diagonal: Reforçar les connexions entre el barri de Sant Antoni cap a tota l'Av. de Diagonal. (justificació / aclariment de la proposta).

La implantació complerta de la Nova Xarxa, permetrà resoldre aquesta necessitat de mobilitat entre el barri de Sant Antoni i la Diagonal, amb diferents combinacions d'autobusos, a tret d'exemple, serien: fent servir la H8 Camp Nou / Bon Pastor, combinant amb línies verticals que totes elles cobreixen la totalitat del barri de Sant Antoni com per exemple H8 + V7, H8 + V9, H8 + V11. També altres alternatives serien: D20 + H8, o H16 + V3.

Millora de l'accés al centres de salut de l'Eixample: Els veïns de la zona dels carrers Calàbria i Entença demanen que es millor l'accés al CAP de Manso, Hospital Clínic i Hospital del Sagrat Cor. (justificació / aclariment de la proposta).

Algunes de les combinacions per resoldre aquesta demanda de mobilitat són les següents:

Cap de Manso: V9 a una illa i a dues illes de distància al Cap de Manso.

Hospital Clínic: H12 + V11 (a la porta i a una illa)

Sagrat Cor: V9 a una illa, i a tres illes i mitja.

Carència de serveis des del barri de Sant Antoni fins al Camp Nou. (justificació / aclariment de la proposta).

La implantació complerta de la Nova Xarxa, permetrà resoldre aquesta necessitat de mobilitat entre el barri de Sant Antoni i el Nou Camp, amb diferents combinacions d'autobusos, a tret d'exemple, serien: Fent servir la H8 Camp Nou / Bon Pastor, combinant amb línies verticals que totes elles cobreixen la totalitat del barri de Sant Antoni. Com per exemple H8 + V7, H8 + V9, H8 + V11. També altres alternatives serien D20 + H8, o H16 + V3.

El 64 de Pedralbes a la Barceloneta: Ja fa temps que la línia del 64 ha desaparegut i això afecta a 15.000 usuaris que es desplaçaven de Pedralbes fins l'hotel W, la gent que vol anar fins la platja de la Barceloneta hi viu al barri de St. Antoni ho Pedralbes no te forma de baixar que no sigui fent transbordament i això en una ciutat no hauria de passar. Volem el 64. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta línia ja es va eliminar en anteriors fases de la implementació de la NXB. L'alternativa equivalent és la D20 + V11 per anar des de la Barceloneta al Mercat de St. Antoni. Cal un intercanvi en la mateixa parada. El temps estimat de porta a porta d'aquest recorregut és d'uns 28 minuts, val a dir que el 64 feia el mateix recorregut en el mateix temps, aprox. uns 27 minuts. La raó per la qual ara, malgrat l'intercanvi, es triga el mateix temps, no és altra que l'augment de la freqüència de pas dels autobusos de la NXB (5-8 minuts).

Una altra opció per anar al Mercat de St. Antoni és: D20/59/+ H14 o V19/V15 +H14 (i caminar dues illes), també d'uns 28 minuts. Una altra millora consistirà en apropar la parada del mercat, que quedarà a mitja illa de la porta.

Pels desplaçaments des de Pedralbes fins a la Barceloneta , una opció és V5 + D20, o V7 + D20 amb freqüències de 5 a 8 minuts i temps d'espera a l'intercanvi de 3 o 4 minuts. El temps total de porta a porta amb NXB és inferior al de la 64.





Nueva línea bus: Eixample Esquerra - Frente Litoral: El Eixample Esquerra no se haya bien conectado con las playas del frente litoral del distrito de Sant Martí. Es necesario hacer transbordos, lo que alargo el trayecto. Una línea diagonal, D30, que conectará la zona de Sants, Plaça Universitat, Passeig de Sant Joan y Carrer Marina para continuar por todo el litoral hasta Diagonal Mar. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta)

Precisament la línia D30, està reservada pel futur tramvia que conformarà un potent eix diagonal, orientat precisament en el sentit que demana aquesta petició, ja que passarà per la part alta de l'Esquerra de l'Eixample, i acabarà en el Fòrum. Mentre el Tramvia no sigui una realitat, caldrà resoldre aquesta mobilitat amb un intercanvi, les possibilitats són moltes: H8, H10, H12, H16, + V21, V23, V25, V27, V31, V29. O en el cas del Pg. Marítim i la part de l'Eixample Esquerra amb la V9 + D20 és l'opció més ràpida.

Accés des del barri de Sagrada Família a l'Hospital de Sant Pau: Optimitzar l'accés de Sagrada Família, i per extensió de tot l'Eixample a l'Hospital de Sant Pau. L'H6 pot facilitar aquest recorregut. (justificació / aclariment de la proposta).

Les opcions serien les següents: per l'Hospital passen dues línies horitzontals la H6 per l'accés muntanya de l'Hospital (Ronda del Guinardó) i la H8 per Antoni Maria Claret. Per tant, hem de buscar combinacions amb les verticals del barri: V19 per Av. Sant Joan amb intercanvi amb la H6 en Pi i Margall/Ronda del Guinardó o amb la H8 a l'alçada del carrer Indústria/Antoni Maria Claret.

V21 + H6 realitzant intercanvi a Lepant-Padilla/Ronda del Guinardó amb accés muntanya de l'Hospital, o V21+ H8, Marina, Lepant / A. Maria Claret, Indústria.

També directament als dos accessos de l'Hospital amb la V23 pel carrer Dos de Maig-Castillejos/ Independència.

També, i com a conseqüència del procés de participació amb la implantació del nou bus del barri 191, que fa el recorregut des del Congrés per Pg. Maragall, Antoni Maria Claret, Indústria. Amb 6 parades en tot el perímetre del recinte de l'Hospital.

Ahora també tot i que només amb accés a la banda mar de l'Hospital, tenim la 47 i la 19, i la nova D50.

Resoldre la connectivitat entre la part inferior de l'Hospital de Sant Pau i el Parc Güell (zona escolar). (justificació / aclariment de la proposta).

Actualment aquesta mobilitat es resol amb la línia 92, que desenvolupa el seu recorregut des de l'Eixample lleugerament en diagonal . La proposta de la NXB reconverteix la 92 per la V19 i la modificada 22. Per tant la solució que es proposa es fer servir des de l'Eixample la nova V19 que passa per Pg. St.Joan, Pi i Margall, o la 22 que passa per Gran de Gracia. Per recollir als passatgers de altres zones de l'Eixample caldrà combinar amb qualsevol de les línies horitzontals H6, H8, H10,H12,H14.

Optimitzar l'accés des del barri de la Sagrada família a l'Hospital de Sant Pau. (justificació / aclariment de la proposta).

Les opcions serien les següents: per l'Hospital passen dues línies horitzontals la H6 per l'accés muntanya de l'Hospital Ronda del Guinardó, la H8 per Antoni Maria Claret. Per tant hem de buscar combinacions amb les verticals del barri : V19 per Av. Sant Joan intercanvi amb H6 en Pi i Margall/Ronda del Guinardó. O amb la H8 a l'alçada de Industria Antoni Maria Claret.

V21 + H6 intercanvi Lepant Padilla/Ronda del Guinardó, accés muntanya de l'Hospital, O V21+ H8, Marina , Lepant / A. Maria Claret, Industria.

També directament als dos accessos de l'Hospital amb la V23 Dos de Mig-Castillejos / Independència.

També i conseqüència del procés de participació amb la implantació del nou bus del barri 191 que fa el recorregut des de el Congrés per Pg. Maragall , Antoni Maria Claret, Industria. Amb 6 parades en tot el perímetre de l recinte de l'Hospital.

També però només accés a la banda mar de l'Hospital amb la 47 i la 19, i la nova D50.

Resoldre la connectivitat entre la part inferior de l'Hospital de Sant Pau i el Parc Güell (zona escolar). (justificació / aclariment de la proposta).

Actualment aquesta mobilitat es resol amb la línia 92, que desenvolupa el seu recorregut des de l'Eixample lleugerament en diagonal . La proposta de la NXB reconverteix la 92 per la V19 i la modificada 22. Per tant la solució que es proposa es fer servir des de l'Eixample la nova V19 que

passa per Pg. Sant Joan, Pi i Margall, o la 22 que passa per Gran de Gracia. Per recollir als passatgers de altres zones de l'Eixample caldrà combinar amb qualsevol de les línies horitzontals H6, H8, H10,H12,H14.

Connexió barri Sant Antoni-Estació de Sants: Millorar les connexions des del barri de Sant Antoni a l'estació de Sants. Especialment, reforçar la zona de Rocafort/Consell de Cent. (justificació / aclariment de la proposta).

L'accessibilitat a l'Estació de Sants des del bari de Sant Antoni, està plenament garantida amb les següents combinacions: V11, V9, V7 + H10, o D20 + H10, o des de Pl. Espanya directe amb la D40.

Connexió del barri de Sant Antoni a equipaments de salut: Millorar l'accés del barri de Sant Antoni als equipaments de salut (Hospital Clínic, Sagrat Cor i CAP de Manso). (justificació / aclariment de la proposta).

Cap de Manso: V9 a una illa i a dues illes de distància al Cap de Manso.

Hospital Clínic: H12 + V11 (a la porta i a una illa)

Sagrat Cor: V9 a una illa, i a tres illes i mitja.

Hi ha buits que la NXB no cobreix. Estació de Sants des de Sant Antoni. (justificació / aclariment de la proposta).

La accessibilitat a l'estació de Sants des de el bari de Sant Antoni, esta plenament garantida amb les següents combinacions: V11, V9, V7 + H10, o D20 + H10, o des de Pl. Espanya directe amb la D40.

Millorar l'accés al CAP de Manso des de Aribau, Muntaner. (justificació / aclariment de la proposta).

Una opció és V13 + H16 fent l'intercanvi a la Pl. Universitat.

Accessibilitat a l'Hospital Clínic Sagrat Cor i CAP Manso, des de Sant Antoni. (justificació / aclariment de la proposta).

Hospital Clínic des de Sant Antoni: V11. Dreta del barri (Villarroel / Urgell)

També H12 (eix de la Gran Via) + V11 , o H16 (centre del barri)+V11.

Des de Pl. Espanya (esquerra del barri) D40 + H8.

Hospital Sagrat Cor des de Sant Antoni: V9 centre del barri.

V11 (dreta del barri) + H8

D40 (esquerra del barri).

CAP Manso: D20 a una illa de distancia. H16 a la porta (anada) / 2 illes de distancia (tornada). La V9 a una illa i 2 illes de distancia.

Els veïns de Calabria, Entença Amb Gran Via demanem una millora de l'accés cap el CAP de Manso, Hospital Clínic i Hospital del Sagrat Cor. (justificació / aclariment de la proposta).

Cap de Manso: V9 una illa i 2 illes de distancia al Cap de Manso.

Hospital Clínic: H12 + V11 (a la porta i a 1 illa)

Sagrat Cor: V9 a 1 illa, i a 3,5 illes.



4.4 Districte de Sants – Montjuic

Qualitat del Servei a Sants-Montjuic

Climatització dels autobusos: En la sessió de la Marina es va sol·licitar que es garanteixi el bon funcionament de la climatització dels busos (calor i fred). (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Tota la flota d'autobusos de TMB disposa de sistemes de refrigeració i calefacció dimensionats per la corresponent capacitat de servei dels diferents vehicles, i estan regulats per complir els estàndards de confort tèrmic aplicables en el sector del transport públic. Evidentment, en determinades situacions de sobreocupació i alhora amb climatologies adverses, molt fred o molta calor, el sistemes poden no donar abast. En aquests casos, es prioritza la prestació del servei, en detriment del confort tèrmic. Els autobusos disposen de vidres especials, amb capacitat de bloquejar bona part de la radiació solar amb la finalitat de reduir els guanys tèrmics a l'estiu, ajudant a que els sistemes de refrigeració (aire condicionat) ajustin a la baixa el seu consum, reduint el consum de combustible, i per tant, les emissions de contaminació.

Accessibilitat busos: En la sessió de la Marina es demana que es millori l'accessibilitat dels autobusos, revisant periòdicament el bon funcionament de les rampes. (justificació / aclariment de la proposta).

La pràctica totalitat de la flota d'autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu, la plataforma del vehicle dels busos estàndards, articulats i biarticulats, és tot lo baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de rampes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera és de l'ordre d' un graó (excepte algun model de bus de barri utilitzat en carrers de muntanya, on per raons de la grandària del vehicle, radis de gir, distància entre eixos de les rodes, diàmetre de les rodes, tipus de xassís, voladís anterior i posterior del bus etc. fan que no sigui possible dissenyar aquets vehicles amb doble plataforma, és per aquesta raó que cal superar mes de un graó). La plataforma té una pendent suau amb paviment antilliscant. Evidentment fora de la plana de la ciutat, tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi



per identificar les parades que tenen més afluència de persones amb mobilitat reduïda, per mirar d'implementar millores.

En quan a les rampes retràctils per accedir a l'interior del bus, la flota de busos de TMB, no disposa d'un únic model ni fabricant de plataforma retràctil pels PMR, per raons de compatibilitat amb tots els diferents tipus i fabricants de xassis dels vehicles que componen la flota, ja siguin estàndards, articulats, de barri, midis...circumstància que complica enormement el manteniment d'aquests dispositius. TMB està fent un esforç molt important de manteniment per minimitzar avaries i per renovar plataformes.

Manteniment dels autobusos: En la sessió de la Marina es proposa que es faci un correcte manteniment dels busos per no haver de substituir-los amb flota nova (justificació / aclariment de la proposta).

En les diferents cotxeres de TMB es porta a terme les diferents labors de manteniment i reparació dels vehicles, seguint tots els requeriments normatius aplicables en aquesta matèria, i aplicant els controls de qualitat exigibles precisament per disposar cada dia de la totalitat de la flota d'autobusos, en les millors condicions possibles.

A més de practicar-se labors de tipus correctiu, de caràcter extraordinari com ara reparacions, es realitzen treballs de manteniment ordinaris programats, de caràcter preventiu, precisament per evitar avaries i mantenir en les millors condicions possibles els vehicles.

Millora de la freqüència de la línia 55: En la sessió de Sants-Montjuïc es demana que es millori la freqüència de la línia 55. (justificació / aclariment de la proposta).

La línia 55 si millorarà la seva freqüència i passarà dels 13 minuts als 10 minuts, d'aquesta manera, es dona un servei pràcticament de Nova Xarxa a la banda esquerra del Poblesec.

Increment de flota: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es va proposar que s'incrementi la flota del les línies que arriben a llocs amb gran afluència de gent com és el cas de la Barceloneta (D20), l'Ajuntament i el casc antic de la ciutat. (justificació / aclariment de la proposta).

Els últims anys s'estan portant a terme accions específiques per millorar la mobilitat de la Barceloneta i Pg. Marítim d'acord amb les especificacions i problemàtiques identificades. En

particular i donada la dimensió de les problemàtiques de mobilitat que pateix el barri, l'Ajuntament conjuntament amb TMB, han dissenyat un Pla de Millora de bus per donar resposta adequada, sabent que existeixen limitacions importants a l'hora de gestionar uns serveis que depenen d'aspectes tan variables com la meteorologia, l'existència d'esdeveniments a la ciutat, l'arribada massiva de turistes etc.

Les principals característiques d'aquest Pla de Millora són l'increment de la capacitat de l'oferta de la zona en caps de setmana. La zona de la Barceloneta és un pol d'atracció important a l'estiu per l'oferta de platges existent (tant per turisme com per ciutadans de Barcelona). Per aquest motiu, des de l'Ajuntament de Barcelona conjuntament amb TMB, plantegem incrementar la capacitat de la oferta de la zona (línies D20, V15, 59 i 39), bàsicament en caps de setmana, que és quan hi ha un increment important de la demanda amb entrades i sortides massives de la zona.

Millora de la informació: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es demana que hi hagin plànols informatiu a bord dels busos i informació actualitzada a les pantalles digitals de les parades. (justificació / aclariment de la proposta).

En les fases inicials de la posada en marxa de les noves línies, està previst la distribució d'informació, plànols etc. i la campanya corresponent. De moment no és possible que de manera generalitzada tots els autobusos disposin d'aquesta informació. El plànol general de xarxa necessita una superfície dintre del l'autobús que no és disposa ara per ara. Existeix la possibilitat d'estudiar posar un plànol esquemàtic de NXB.

Les marquesines de les parades amb més aflluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies, o bé sigui per saber quina línia ha d'agafar per un destí concret quan disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar una informació de la màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

La xarxa d' autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin d'informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no és possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de nous dispositius, l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, es comença per instal·lar aquests dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment, el 70% aproximadament, ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line". Aquest criteri també es compagina amb la instal·lació de dispositius d'informació dinàmica en les parades de més afluència de cadascun dels barris situats en àmbits no centrals de la NXB.

T-12 fins als 16 anys: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es proposa que es perllongui la T-12 fins als 16 anys. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquest tema no forma part específica del projecte de la NXB, ja que es tracta de la gestió del sistema tarifari, que té un abast molt superior al de la NXB. A més a més, és una qüestió que és debat en el si de diferents administracions i amb un àmbit de tot el territori. De tota manera, traslladarem aquesta petició a la administració competent.

Increment flota busos de la línia 46: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es proposa que s'incrementi el núm. de busos circulants de la línia 46. Aquesta és molt útil per a la gent que treballa a l'aeroport. (justificació / aclariment de la proposta).

No forma part de l'objecte d'aquest projecte modificar aspectes de les línies convencionals no afectades per la implantació de la NXB. Traslladarem la petició per la seva eventual avaluació per part de TMB.



Infraestructura a Sants-Montjuïc

Regular velocitat dels busos de la V5 : En la cita presencial de Sants-Montjuïc es proposa que els busos de la V5 redueixen la velocitat en el tram de Comtes de Bell-lloc atès que es tracta d'un camí escolar i hi ha altres equipaments on accedeixen infants. Una alternativa es modificar el recorregut perquè no passi per aquest carrer. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Hem estudiat alternatives viables a Comptes de Bell-lloc, en una trama urbana difícil, i al avaluar els pros i els contres de les diferents alternatives, com per exemple el canvi de sentit de Vallespir entre d'altres, la millor opció ha estat mantenir Comptes de Bell-lloc per pujar, i Joan Güell per baixar.

Es prendran mesures de seguretat viària, com ara limitar la velocitat de pas a 30 km/h. Acompanyades de mesures com ara disposar baranes en la sortida dels equipaments etc.

Canvi de recorregut de la línia H16 per Montjuïc: Eliminar el pas de la línia H16 per plaça Espanya (i així descongestionar-la una mica) i fer-la passar per Montjuïc; utilitzar els recorreguts que efectuen les línies 55 per Poble Sec i 13 per acabar sortint a l'altre extrem de la muntanya. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta opció s'ha estudiat, i no es descarta en un futur, quan canviïn les condicions del transport públic en el barri, posada en servei de la línia 9 del metro etc. Caldria veure quan això passi, la nova distribució de la mobilitat per en tot cas tornar a estudiar l'opció per Montjuïc. El que està clar és que en l'actualitat aquesta opció té més inconvenients que avantatges.

Allargament de la línia V7 més enllà de Pl. Espanya: Allargar la línia V7 perquè arribi fins a dalt de Montjuïc amb el recorregut que fa la línia 150. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La mobilitat de la muntanya de Montjuïc és molt diferent de la resta de l'eix d'Entença per on té el seu recorregut la V7. Per tant, qualsevol intent de cobrir aquest territori amb NXB no és la millor solució per solucionar aquesta mobilitat. Hauria d'abordar-se amb línies convencionals o de barri, de fet aquestes ja existeixen.



Millora de la cobertura de bus a Montjuïc: Més servei de bus a Montjuïc. Una solució podria ser que l'actual V7 inclogués en el seu recorregut Montjuïc. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La mobilitat de la muntanya de Montjuïc és molt diferent de la resta de l'eix d' Entença per on té el seu recorregut la V7. Per tant, qualsevol intent de cobrir aquest territori amb NXB no és la millor solució per solucionar aquesta mobilitat. Hauria d'abordar-se amb línies convencionals o de barri, de fet aquestes ja existeixen.

Recorregut de la V3: En la sessió de la Marina es va proposar que el V3 realitzi el mateix recorregut que la línia 72. Aquesta és una reivindicació que té un gran suport del barri. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En el nou ordre de les línies de la NXB, la seva disposició i separació no encaixen amb aquesta proposta, la vertical de la Pl. Bonanova és la V11 o la V13 (Ciutat Vella, no La Marina). Com més es deformen els traçats teòrics de les línies, el sistema es ressenteix globalment, ja que es perd claredat, orientació, etc.

H6 fins a la Maquinista: Es proposa que l'H6 arribi fins al centre comercial La Maquinista (amb parada terminal al centre comercial) (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En aquets moments, ja arriben a la Maquinista dos noves línies horitzontals, la H8 i la H4, i parcialment una vertical, la V33. Intentar perllongar una quarta línia no té cap sentit, a més a més, suposaria crear un desequilibri en un altre sector de la Nova Xarxa, ja que aquesta petició requeriria de nous recursos.

Connexions entre parades: En la sessió de Sants-Montjuïc es va demanar que es facin més interconnexions entre parades, sobretot en els barris perifèrics i allà on viu més gent gran. (justificació / aclariment de la proposta).

La implantació de la NXB, implica un nou ordre en els recorreguts i les freqüències dels autobusos, precisament per fer un servei més eficient que l'actual , una de la finalitats del sistema és donar

opcions a un nombre molt significatiu de ciutadans que ara no tenen opcions avantatjoses per agafar un autobús, perquè les línies actuals no van a les destinacions que necessiten.

Aquest nou sistema pretén resoldre almenys pel 95% dels ciutadans del municipi de Barcelona l'oferta d'una mobilitat alternativa d'altres prestacions. Que en resum es tradueix que pel 95% de la població, disposi de mitjana d'una parada de NXB a no més de 230 m (per les estacions de metro de Barcelona aquesta distància mitjana és de 500 m) o el que és el mateix, 28 noves línies amb recorreguts verticals, horitzontals i diagonals, dotades de molts trams amb carrils bus i prioritats semafòrica en els cruïlles més importants, per millorar la velocitat comercial, amb altes freqüències de pas, i el més important, amb la possibilitat de poder resoldre qualsevol origen-destí dintre de l'àmbit de la NXB, cosa que abans no era possible.

El nou sistema demana un esforç al ciutadà, que és fer en molts casos un intercanvi de línies. El sistema està implantat de manera que en molts casos, aquests intercanvis es facin en la mateixa parada, i en el cas que no sigui possible, amb recorreguts petits caminant, i ven senyalitzats i adaptats a PMR. Per minimitzar els temps d'espera, els autobusos circulen amb freqüències elevades entre 5 i 8 minuts, i pel 70% dels passatgers disposen d'informació fiable de la situació dels serveis en les pròpies parades. A més a més, existeixen diversos aplicatius per telèfons mòbils que donen la mateixa informació.

Recorregut de les línies V9 i V7: En la sessió de Sants-Montjuïc es proposa que les línies V9 i V7 entrin al barri de Poble Sec. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La mobilitat de la muntanya de Montjuïc és molt diferent de la resta de l'eix d' Entença per on té el seu recorregut la V7. Per tant, qualsevol intent de cobrir aquest territori amb NXB no és la millor solució per solucionar aquesta mobilitat. Hauria d'abordar-se amb línies convencionals o de barri, que de fet ja existeixen.

Adaptació parada Metro de Sants: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es demana que s'adapta la parada de Metro de Sants ja que té escassa accessibilitat per a persones amb diversitat funcional. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquesta petició, no forma part del projecte de la NXB. De tota manera, pel que sabem la Generalitat de Catalunya mitjançant el Departament de Territori i Sostenibilitat, ja té redactat el

projecte d'adequació de l'Estació de la Plaça de Sants. De fet, l'Ajuntament a format part de la taula de seguiment de la redacció del projecte fent aportacions i millores, entre les quals destaca la nova definició de la plaça que es portarà a terme en la part de reposició de la urbanització, corresponent a les obres de millora de l'estació. No tenim constància si existeix calendari d'obres aprovat.

Menys intercanvis: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es proposa que s'hagin de fer menys intercanvis de bus i que aquests siguin més fàcils, més propers i amb menys temps d'espera.

S'està treballant específicament en aquest tema, existeix un grup de treball que avalua les condicions dels intercanviadors o àrees d'intercanvi, per proposar millores tant de senyalització, com de reducció, sempre que les condicions de l'espai públic ho permetin, de les distàncies entre parades.

De fet en el cas de Lesseps, es modificarà el pas de la H6, ara per l'interior del pas inferior viari, i passarà per superfície de la plaça, precisament per millorar les condicions de cobertura de les parades i, el més important, dels intercanvis amb altres línies. Aquesta actuació requerirà d'alguns petits ajustos en la urbanització, acompanyats de la senyalització viària corresponent.

També des d'aquest grup de treball s'ha elaborat una proposta per millorar el futur intercanvi entre la H6 i la V19, (Pi i Margall - Alfons X) que segons la proposta base no complia les millors condicions de distància.

Manteniment de la línia 91: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es demana que es mantingui la línia 91 i, si això no fos possible, que incrementi la línia 22. Aquesta línia és necessària per accedir a la seguretat social o al CAP de Manso. (justificació / aclariment de la proposta).

La implantació de la NXB en el barri, suposarà una millora molt important en la mobilitat, en el cas de la 91, amb una freqüència de pas actual de 23 minuts existirà la alternativa a Pl. Espanya, CAP Manso, i Mercat de St. Antoni cada 8 minuts. No obstant això, el nou model de NXB deixa l'eix de La Bordeta sense servei, i és per aquesta raó que s'ha decidit rectificar la proposta base de la NXB i reconsiderar parcialment l'eliminació de la 91, ja que l'afectació diària a aquest eix és d'unes 550 persones. La idea és mantenir la 91 retallant recorregut de manera que faria el mateix fins a Pl.



Espanya cada 20 minuts o fins al CAP de Manso cada 35 minuts, eliminant en els dos casos la volta de les Rambles.

Perllongament de la línia V5: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es demana que la línia V5 arribi al cementiri, en comptes de quedar-se al carrer Foc. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No es justifica perllongar una línia de nova xarxa, d'altres prestacions, capacitat de transport, freqüències bones, etc. a un punt que avui en dia no te pràcticament població. Tindria més sentit mirar d'afegir parada en la V3 en la rotonda d'accés al Port, i fer l'intercanvi amb la 88.

Busos articulats a la línia D20: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es proposa que els autobusos de la D20 siguin articulats per resoldre la gran quantitat de passatge que té aquesta línia. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquesta petició de fet ja es porta a terme en determinats moments de l'any, aquest any a la campanya d'estiu de reforç de la Barceloneta , s'està estudiant la possibilitat de biarticular la línia D20 per donar-li encara més capacitat. Aquests vehicles que es posarien en determinats moments del dia, tenen una llargària de 24 metres. En breu es faran les adaptacions de les parades per permetre que aquest vehicle pugui parar.

Perllongament de la línia 27: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es proposa que la línia 27 acabi a plaça d'Espanya i no a Sants, que és com s'ha planificat. Això facilitaria l'intercanvi. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

S'ha optat per portar la D40 (antiga 32) a la Pl. Espanya des de l'Estació de Sants, ja que aquesta línia tindrà més bones prestacions que la 27. No és massa lògic duplicar el recorregut del carrer Tarragona amb la 27 i la D40, a banda del problema de la gran densitat de terminals que existeixen en l'entorn de la Pl. Espanya.

Sincronitzar els semàfors en la Plaça de Sants, ja que resulta complicat circular per tota aquesta zona.

El projecte contempla la definició de la terminal de l' H10, que necessita fer el canvi de sentit en la plaça. Es per aquesta raó, i també per la coincidència d'altres línies de pas per la Carretera de Sants, ens obliga a fer una petita obra d'eixamplament de calçades, uns 40 cm que tindrà com a



finalitat aconseguir una amplada útil de maniobra adequada a les necessitats dels vehicles de TMB. Aquesta petita obra vindrà complementada per les corresponents actuacions en matèria de regulació semafòrica i senyalització tan horitzontal com vertical de la nova ordenació de la calçada. Tanmateix, alguns usos en els cordons d'estacionament es modificaran en aquest àmbit així com l'eliminació o retall parcial de dos petits parterres existents.

Al C/Cortada es produeixen molts embuts. Es tracta d'un carrer massa estret per a la circulació dels busos de gran capacitat.

Aquest carrer pertany a Hospitalet, no és competència de l'Ajuntament de Barcelona, traslladarem la petició als serveis tècnics de l'Ajuntament de l'Hospitalet.

Eliminació de la 91:

Es proposa retallar la línia de forma que doni servei a l'eix de la Bordeta, segueixi el seu recorregut fins Pl. Espanya, i CAP Manso, es prescindiria de la volta per les Rambles i Ciutat Vella.

La idea és fer el servei amb un vehicle amb una freqüència estimada de 30 minuts. Actualment el passatge comptabilitzat en el 91 és de l'ordre d'unes 1.100 persones/dia de les quals es concentren en l'Eix de La Bordeta 550 persones/dia.

L'opció en estudi per part de les AAVV consistent en reduir el recorregut de la 115, ja que coincideix en part amb la nova V5, per obtenir un vehicle i reinvertir-lo en la 91 per millorar freqüència i/o recorregut. També es demana perllongar la cobertura fins a Riera Blanca. En tractar-se d'una línia de bus de barri no és objecte d'implantació amb la NXB, però es tindrà en compte a l'hora de definir el recorregut final de la línia 91.

Distància entre parades: En la cita presencial de Sants-Montjuïc es va sol·licitar que es redueixi la distància entre parades perquè la ciutadania hagi de caminar menys per accedir-hi. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (una mica més de mitja illa d l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies,

millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre de un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB, arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això, primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

Connectivitat a Sants-Montjuic

Posar NXB interior del Poble Sec.

S' estan estudiant opcions amb modificacions de alguna línia convencional que tenen com a finalitat millorar el servei al Poble Sec, ja que la trama urbana d'aquesta part de la ciutat no permet implantar noves línies de Nova Xarxa.

Potenciar la connectivitat entre la Bordeta i el CAP de Manso.

Actualment aquesta mobilitat es resol amb el bus de proximitat 91 Rambla / La Bordeta freqüència de 21 minuts. En principi la proposta base contemplava la seva eliminació, ja que aquesta mobilitat es pot fer de forma bastant equivalent amb l'H16 i amb freqüència d 5 a 8 minuts. El inconvenient es que requereix de un desplaçament a peu (o intercanvi amb la nova V5) des de La Bordeta fins a l'eix de la Gran Via.

La idea és mantenir la 91 retallant recorregut de forma que faria el mateix fins a Pl. Espanya cada 20 minuts o fins al CAP de Manso cada 35 minuts, eliminant en els dos casos la volta de les Rambles.

Tornar el 20 fins l'Estació Marítima, la gent gran dels barris Poble Sec, Raval i Sant Antoni el necessiten per accedir a l'Hospital de Sant Pau, Creu Roja, Dos de Maig i Clínica Puigvert. També recupera connexió amb barris Gràcia Camp Grassot, Sagrada Família, Baix Guinardó i Congrés-Indians. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El recorregut del 20, és en bona part concomitant amb línies de la nova xarxa, per tant, està justificada la seva reconversió, en aquest cas amb la H8. A més a més, la H8 com totes les noves línies horitzontals, s'implanten de forma que cobreixin tota l'extensió possible de la ciutat, en aquest cas, des del riu Besòs fins pràcticament l'Hospitalet. Així doncs, la nova 20 (H8) ofereix millor servei, ja que pot recollir els intercanvis de totes les línies verticals mar-muntanya, cosa que la 20 només podia fer en dues terceres parts de la ciutat. Cal afegir que la nova 20 (H8) circularà amb freqüències més bones de l'ordre de 7 minuts, en canvi la 20 circula cada 9 minuts. I també que comença en dia feiner a les 5h 35, (5h 20 la línia 20) i acaba a les 23h 30, una hora més tard que la línia 20.

Totes les destinacions que s'indiquen en la proposta queden servides per la H8, la H6 (l'Hospital de Sant Pau, Creu Roja, Dos de Maig i Clínica Puigvert, també recupera connexió amb els barris Gràcia, Camp d'en Grassot, Sagrada Família). Per anar a Sant Antoni, Poblesec o Estació Marítima caldrà fer intercanvi amb la V11.

V5 fins al cementiri: Que la V5 arribi fins a baix del cementiri i enllaci amb la línia de l'AMB 88 que passa per la Ronda del Port. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No es justifica perllongar una línia de nova xarxa, d'altres prestacions, capacitat de transport, freqüències bones, etc. a un punt que avui en dia no té pràcticament població. Seria més raonable mirar d'afegir parada en la V3 en la rotonda d'accés al Port, i fer l'intercanvi amb la 88.

Connexió entre el barri de La Bordeta i el CAP de Manso: En la Cita presencial de Sants-Montjuïc es demana que es millori la connexió entre el barri de La Bordeta i el CAP de Manso. (justificació / aclariment de la proposta).

La implantació de la NXB en el barri, suposarà una millora molt important en la mobilitat, en el cas de la 91, amb una freqüència de pas actual de 23 minuts existirà l'alternativa a Pl. Espanya, CAP Manso i Mercat St. Antoni cada 8 minuts. No obstant, el nou model de NXB deixa l'eix de La Bordeta sense servei, i és per aquesta raó que s'ha decidit rectificar la proposta base de la NXB i reconsiderar parcialment l'eliminació de la 91, ja que l'afectació diària a aquest eix és d'unes 550 persones. La idea és mantenir la 91 retallant recorregut de forma que faria el mateix fins a Pl. Espanya cada 20 minuts o fins al CAP de Manso cada 35 minuts, eliminant en els dos casos la volta de les Rambles.



4.5 Districte de Les Corts

Qualitat del servei a Les Corts

Pantalla digital i marquesina a CAP Montnegre de la línia 59 : Es demana marquesina i pantalla digital a la parada del CAP Montnegre de la línia 59. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

En quant a la parada del 59 del CAP de Montnegre, situada a Travessera de les Corts, no és possible dotar-la d'aquesta marquesina ja que l'amplada de la vorera no és suficient . En relació al dispositiu d'informació, es pot substituir el pal de parada convencional, i situar un pal solar que incorpori aquest dispositiu digital. També es pot estudiar la col·locació d' un banc o cadires en la vorera. Trasl·ladarem aquesta petició per tal que sigui estudiada i es faciliti una òptima solució.

Garantir la bona climatització dels busos: Garantir el bon funcionament de la climatització dels busos a l'hivern i a l'estiu. (justificació / aclariment de la proposta).

Tota la flota d'autobusos de TMB disposa de sistemes de refrigeració i calefacció dimensionats per la corresponent capacitat de servei dels diferents vehicles, i estan regulats per complir els estàndards de confort tèrmic aplicables en el sector del transport públic. Evidentment, en determinades situacions de sobreocupació i alhora amb climatologies adverses, molt fred o molta calor, el sistemes poden no donar a l'abast. En aquest casos, es prioritza la prestació del servei en detriment del confort tèrmic.

Plànol informatiu als busos: Es proposa que a bord dels busos hi hagi un plànol informatiu de les línies i dels seus recorreguts. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En les fases inicials de la posada en marxa de les noves línies, està previst la distribució d'informació, plànols, i la realització de la campanya corresponent, entre d'altres iniciatives. De moment, no és possible que de manera general tots els autobusos disposin d'aquesta informació . El plànol general de la xarxa necessita una superfície dintre de l'autobús que no es disposa ara per ara. Existeix la possibilitat d'estudiar posar plànol esquemàtic de NXB.



Estabilitat dels conductors de les línies: Es demana estabilitat en els conductors de les línies, per facilitar un tracte més proper amb els usuaris habituals. (justificació / aclariment de la proposta).

Tots els conductors estan preparats per proporcionar informació sobre la seva línia i per atendre dubtes d'altres línies, així com d'orientar i resoldre en la majoria dels casos ubicacions dels serveis bàsics de la ciutat. També d'atendre, si és el cas, qualsevol incident, o demanar ajuda a través del Centre de Control per tal d'informar de qualsevol incident fora o dintre de l'autobús etc.

Millora de la freqüència de pas dels busos en tota la xarxa. (justificació / aclariment de la proposta).

Una de les principals característiques de disseny de la NXB, és precisament l'augment de les freqüències, en relació a les freqüències normalment utilitzades en la xarxa convencional que en general són molt variables (de l'ordre de 6,5min. i 35 min., uns 16,5 minuts de mitjana). Aquest aspecte és imprescindible per garantir temps d'espera admissibles en les parades normals i en les d'intercanvi. És per aquesta raó, que el sistema de NXB contempla unes bones freqüències de projecte entre 5 i 8 minuts, que són les adequades per una xarxa d'alta capacitat com la que s'està implantant en la ciutat.

El compliment d'aquestes freqüències depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial, de la disposició de carril bus o no, de la prioritat semafòrica en cruïlles complexes, de l'ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, de les obres en la via pública, de les incidències del trànsit, de les incidències dintre del propi bus etc...En l'actualitat la nova xarxa està desplegada en un 60%, coexistent amb les altres xarxes, circumstància que no beneficia al compliment de les freqüències previstes, doncs no pot desplegar tota la seva potencialitat. També el trànsit privat està experimentant un augment important en aquest últims trimestres, cosa que juga en contra.

La NXB contempla la implantació de moltes mesures de caràcter infraestructural encaminades a minimitzar tots aquets efectes adversos. Ben segur que la posada en servei de totes les línies de la NXB tendirà a normalitzar les freqüències contemplades en el projecte, entre altres coses perquè es produirà un millora substancial de la regularitat i de la velocitat comercial.



Infraestructura a Les Corts

Regular la velocitat del V5 per Comtes de Bell-Lloc, per tal d'evitar accidents en el camí escolar i el gimnàs. (justificació / aclariment de la proposta).

El pas de la nova V5 (tardor de 2017) pel c/ Comtes de Bell-Lloc, efectivament, planteja un problema de seguretat viària, conseqüència de les característiques de la secció del carrer, en aquest cas, calçada i voreres estretes de l'ordre de 8 m (2 cordons d'aparcament i un carril de 3,20m) i de 2,50m per cada vorera.

Si bé aquesta disposició amb doble aparcament aporta un plus de seguretat pels vianants. Alhora caldrà implementar mesures de caràcter complementari per què el pas del bus cada 5-8 minuts no representi un problema greu de seguretat viària. Algunes de les mesures podrien ser, per exemple, reforçar la limitació de velocitat a 30 Km/h amb més senyalització. O també, la disposició de reductors de velocitat en la calçada, o bé l'alliberació en els trams abans dels passos de vianants les places de càrrega i descàrrega per col·locar motos amb la finalitat de millorar la visibilitat vianant-conductors. Si és necessari la col·locació d'algun tram de barana en l'àmbit dels centres educatius i altres equipaments.

Pl. de les Corts amb Travessera: s'haurien de sincronitzar els semàfors (per a vianants), ja que molta gent creua per anar al CAP de Montnegre. (al·legació/ modificació / petició incorporada al projecte).

Es traslladarà aquesta petició al Departament de regulació i senyalització de l'Ajuntament perquè faci els ajusts que corresponguin per corregir aquestes disfuncionalitats.

Implantar carril bus al túnel de la Ronda de Dalt per evitar que l'autobús es quedi aturat als embussos. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En l'actualitat no és possible aplicar aquesta mesura, ja que la secció de la Ronda de Dalt disposa de tres carrils en tot aquest tram en continuïtat amb la resta de la Ronda. Segregar un carril bus dels tres disponibles, implicaria generar una cua encara més important de la que és produeix avui en dia. Caldria, molt probablement, implantar un carril bus també en el ramal d'accés a la Ronda ja que en hora punta també està col·lapsat.

Es podria reduir l'amplada dels tres carrils a 2,70m per obtenir un espai pel carril bus de 3,20m, caldria també reduir les voreres i vorals a la mínima expressió. Tot això acompanyat alhora d'una reducció de velocitat en el tronc central i de la senyalització corresponent. En resum, ara per ara es tracta d'una solució desitjable en un futur, però que implicaria la implementació de mesures molt dràstiques. En qualsevol cas, caldria redactar un estudi de mobilitat específic per determinar si la solució es pot aplicar.

Resoldre problema d'encreuament V1: Es demana que es resolgui l'encreuament de la V1 a González Tablas perquè no es facin retencions. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El recorregut més òptim, és precisament pujar per Gonzalez Tablas, malgrat els problemes en la cruïlla. És per aquesta raó, que la proposta desenvolupa una solució de nova configuració de la cruïlla amb nova senyalització horitzontal, vertical i nova regulació semafòrica, que donarà la suficient fluïdesa a l'autobús.

Soterrament del TRAM: Es proposa soterrar el TRAM per no interferir el pas de l'H8 per la Diagonal. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Soterrar el Tram, implicaria canvi total d'estratègia en matèria d'infraestructures. De fet en el PDI (Pla Director d'Infraestructures), document gestionat per la Generalitat on es fa el llistat de totes les actuacions de caràcter infraestructural relatives al transport de Catalunya, una de les actuacions a la que es fa referència és la nova línia de metro L8 Pl. Espanya, Hospital Clínic, Francesc Macià, Gracia, Plaça de les Glòries, Besòs.

Com es pot veure segueix un traçat que en part, és paral·lel a la Diagonal, per tant faria una funció molt semblant a la del futur Tramvia de la Diagonal. El pressupost és de l'ordre de 475 M€, en canvi, el del Tramvia seria de l'ordre d' uns 175 M€ aproximadament una la tercera part. Aquesta circumstància en l'actual conjuntura econòmica, fa que decantar-se per l'opció Tramvia sembli el més raonable.

En quant al tema de la interferència amb la H8 i el futur Tramvia, existeix solució tècnica senzilla i viable, consistent en modificar el recorregut de la H8 per la Diagonal. Per fer-ho per l'Eixample

Esquerra, recuperant cobertura territorial, creuant la Diagonal a l'alçada de Rosselló- Roger de Llúria / Pau Claris. De manera perfectament compatible amb el Tramvia.

Busos articulats a la Línia V7: Es proposa que en l'horari d'entrada i sortida de les escoles els busos de la línia V7 utilitzi busos articulats per acollir tot el passatge escolar. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta línia no es pot servir amb vehicles articulats, ja que la geometria en planta i perfil dels girs que ha de realitzar en determinats carrers del seu recorregut no ho permet. Es proposarà a TMB que estudiï la possibilitat de reforçar el servei en hora punta, per tal de minimitzar aquests inconvenients.

Allargament de la línia D20 fins a Esplugues i poder connectar amb la línia H2 (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

L'àmbit territorial de la NXB, és bàsicament i amb alguna excepció de caràcter puntual, el municipi de Barcelona. Això no vol dir que alguna de les línies de Nova Xarxa, penetrin en algun dels municipis que limiten amb Barcelona, si l'eix per on fan el recorregut connecta en bones condicions amb el territori corresponent i es justifica, per tant, per cobertura territorial.

És el cas de la H12 a Gornal per l'eix de la Gran Via o la H10 a Badalona per l'eix de Guipúscoa, o la H14 a Sant Adrià del Besòs per Cristòbal de Moura, o la V33 per Av. Santa Coloma a Santa Coloma de Gramenet. Aquestes línies en aquets àmbits, fan una funció d'aportació de passatgers cap a la xarxa.

Perllongar la D20 cap Esplugues de Llobregat no seria el cas, ja que pel teòric mateix recorregut, existeix una línia de tramvia que resolta aquesta connectivitat de manera totalment equivalent. La connexió amb la H2 avui no és possible amb el Tramvia, però si amb la H6 i la H4 parcialment.

Allargament de la línia H2 fins a Esplugues: Allargament del final de la línia fins l'Avinguda dels Països Catalans o l'Avinguda Cornellà. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Perllongar la H2 fins a Esplugues, a l'alçada de l'Av. dels Països Catalans, suposaria afegir 1,5 x 2 kilòmetres de recorregut, per un àmbit amb molt poca demanda, atès que el camí per arribar a

l'Avinguda dels Països Catalans és una trama periurbana majoritàriament, de molt baixa densitat d'habitants, i caldria afegir almenys dos vehicles addicionals a la línia per mantenir freqüències, i només donar seves en els extrems d'aquest 1,5 km. És per aquestes raons fonamentalment, que no es tècnicament justificable dur a terme aquest perllongament.

Compartir carril bus amb vehicles: Proposta de compartir el carril bus del lateral de la Diagonal amb els vehicles els diumenges i festius. (justificació / aclariment de la proposta).

Per al bon funcionament del servei de bus, és necessari que els autobusos circulin sense interrupcions al llarg de tot el seu recorregut. Els carrils bus són precisament l'eina més usada per a aquest propòsit. En el cas que el trànsit sigui alt, els permet avançar sense patir la congestió generada pels cotxes i, per tant, no s'ha de permetre l'ús del carril bus per al vehicle privat i, quan el trànsit és baix, llavors el vehicle no té cap necessitat de usar el carril bus i pot avançar pel carril de trànsit general.

Perllongament de la línia 54 fins a Ernest Lluch: Es proposa que la línia 54 arribi a Ernest Lluch. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No es pren en consideració aquesta proposta, ja que el recorregut fins a Cardenal Reig, queda substituït per l'actual H8 Camp Nou / Maquinista (Bon Pastor) amb una lleugera millora de freqüència en relació al 54.

H6 per la Diagonal: Es demana que l'H6 passi per la Diagonal per fer un recorregut més directe i ràpid. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El nou model de la NXB aprofita l'orientació principal de la trama urbana de la ciutat, carrers mar-muntanya, i carrers Llobregat – Besòs per encaixar de la millor manera, i per consolidar la forma tradicional d'orientar-se a la ciutat. Aquest criteri alhora estableix un ordre, una separació entre línies raonable, i disposa en determinats sectors de la ciutat eixos orientats en diagonal.

Rectificar el recorregut de la H6, com proposa aquesta petició, no té cap sentit en el nou model, ja que les línies horitzontals han de seguir un traçat el més horitzontal possible, utilitzant per tant, carrers Llobregat – Besòs i al revés. És totalment coherent utilitzar l'Eix de la Diagonal de



Barcelona per implantar un corredor de transport públic potent, i és per aquesta raó que la NXB contempla la coexistència amb el projecte del nou Tramvia de la Diagonal, no amb la H6.

H8 final a Ernest Lluch: Ubicar parada final de la línia H8 a Ernest Lluch per connectar amb el Trambaix. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

És cert que la distància d'aquest intercanvi és excessiva, de l'ordre de 400 metres. La parada de la H8 està situada el més a prop possible en relació a la volta de canvi de sentit que fa l'autobús.

Les alternatives factibles, sense increments de recorregut gratuïts, per modificar el H8 per què passi més a prop del tramvia són difícils, degut a les condicions adverses que té la trama urbana d'aquest sector.

Carril bus al túnel de la Ronda del Mig: Implantar un carril bus al túnel de la Ronda del Mig per evitar que els busos pateixin retencions. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Les condicions viàries del túnel de Badal són tals que no permeten implantar aquest carril. Aquest túnel té una configuració de dos carrils per sentit, amb ramals d'entrada i sortida. Si s'eliminés un dels dos carrils per reconvertir-lo en carril bus, la capacitat del túnel es veuria ressentida de manera molt greu. De fet, actualment suporta una intensitat de trànsit en alguns trams de l'ordre de 40.000 vehicles /dia. Per tant, es generarien retencions encara més greus en un dels túnels urbans més llargs d'Europa, situació que per raons de seguretat cal evitar sigui com sigui.

Perllongament de la línia H10 per unir la L9 amb el tramvia: Perllongament de la línia H10 per unir la L9 amb el tramvia. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La L9 en la seva estació de Zona Universitària, es pot considerar estació d'intercanvi amb el Tramvia en la parada situada al carrer Adolf Florensa cantonada amb l' Av. Diagonal. Les dues estacions es troben a una distància d'una illa de l'Eixample aproximadament.

D'altra banda, un cop finalitzin les obres del tram III de la línia 9, es podrà desmantellar tota la infraestructura que actualment ocupa l'espai corresponent a l'estació de Nou Camp. Amb la posada en servei d'aquesta estació es produirà l'intercanvi entre L9 i Tramvia a tocar, (Gregorio Marañón , Av. de Chile).



Mantenir H10 fins Badal: Senyors, que hem perdut l'oremus? Si s'elimina l'H10 des de Badal estem: a) limitant la mobilitat dels que ja patim dificultats per viure a l'extrem de la ciutat b) perdent l'essència de la xarxa octogonal. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

No, ja que conseqüència de diverses peticions durant el procés d'informació i debat, s'ha decidit tornar a estudiar la proposta inicial de la H8 per Travessera i per la Av. de Madrid, i es reordena tot aquest sector. Les línies implicades són la H8, la H10 i la 54. La 54 es retalla lleugerament de la terminal de Cardenal Reig a Collblanc, rectifica lleugerament el seu recorregut, va i torna per l'Av.de Madrid, prescindint de la volta de Marquès de Sentmenat. Per donar cobertura territorial adequada, la proposta final recull la petició de fer doble sentit Travessera de les Corts i la Av. de Madrid (H8, i 54,) i la H10 fins a la Pl. de Sants.

Millora intercanvis: Intentar que s'hagin de fer menys intercanvis i aquests siguin més fàcils, més propers i amb menys temps d'espera. (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant específicament en aquest tema, existeix també un grup de treball que avalua les condicions dels intercanviadors o àrees d'intercanvi per proposar millores tant de senyalització, com de reducció, sempre que les condicions de l'espai públic ho permetin, de les distàncies entre parades.

De fet en el cas de Lesseps, es modificarà el pas de la H6, ara per l'interior del pas inferior viari, i passarà per la superfície de la plaça, precisament per millorar les condicions de cobertura de les parades i el més important, dels intercanvis amb altres línies. Aquesta actuació requerirà d'alguns petits ajustos en la urbanització, acompanyats de la senyalització viària corresponent.

També des d'aquest grup de treball s'ha elaborat una proposta per millorar el futur intercanvi entre la H6 i la V19 (Pi i Margall- Alfons X), que segons la proposta base no complia les millors condicions de distància.



Connectivitat a Les Corts

Connectar Carles III cap al CAP de Montnegre, sent això essencial, ja que es tracta d'un equipament bàsic de la gent del barri, sobretot per a la gent gran. Abans hi havia la possibilitat d'anar-hi amb 3 línies (43, 8, 59), després amb dues (8, 59), ara tan sols hi ha un bus que fa aquest recorregut, el 59. (al·legació/ modificació / petició incorporada al projecte)

La solució que ofereix la Nova Xarxa , és utilitzar l'H8 que farà el recorregut per la Travessera de les Corts en doble sentit mitjançant carril bus en contra direcció. Aquesta és una de les modificacions que en el procés de participació s'ha tingut en compte en relació a la proposta base que contemplava l'anada per Travessera de les Corts i la tornada per Av. de Madrid.

La solució final contempla que el 59 faci el seu recorregut per la Av. de Madrid, també en doble sentit. Aquesta solució permet també reordenar el traçat del H10, que aniria pel Pg. de Sant Antoni fins a la Pl. De Sants.

Línia 59 d'accés dels veïns de Les Corts a CAP Montnegre: Es demana que la línia 59 s'adeqüi per millorar el servei al veïns de Les Corts al CAP de Montnegre. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Modificar el recorregut o altres aspectes de les línies convencionals no afectades per la implantació de la fase 5 de la NXB, no és objecte d'aquest projecte. No obstant, analitzem l'accessibilitat al CAP des del barri de les Corts que ofereix el 59: des de Sant Ramón disposem de la parada de Numància en la Pl. de Les Corts, l'accés al CAP està a uns 300 m (dues illes de l'Eixample aproximadament, uns 4 o 5 minuts caminant).

La parada de tornada, està situada en la Travessera de les Corts amb Equador, a 130 m de l'accés (una illa de l'Eixample aproximadament, uns dos o tres minuts caminant). Com es pot veure, es tracta de distàncies totalment assumibles i dintre dels estàndards d'accessibilitat de la NXB. Algunes persones ens demanen que modifiquem la posició de les parades per què estiguin, si es possible, en la porta dels centres sanitaris, cosa que intentem corregir, sempre i quan no es perjudiqui a l'altre sector de usuaris de la parada que són els ciutadans que viuen o treballen en l'àmbit de cobertura de la mateixa.



Implantació nova parada de la línia 59: Es proposa que la línia 59 tingui parada entre el carrer Numància i l'av. de Tarradellas. Millora de la connexió amb el CAP de Montnegre. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En aquest tram, la 59 té 3 parades entre Numància i Av. Tarradellas en cada sentit de circulació (Travessera de les Corts, Numància i Berlin).

Modificar el recorregut o altres aspectes de les línies convencionals no afectades per la implantació de la fase 5 de la NXB, no és objecte d'aquest projecte. No obstant, analitzem l'accessibilitat al CAP des de el barri de les Corts que ofereix el 59: Des de Sant Ramón disposem de la parada de Numància en la Pl. de Les Corts, l'accés al CAP està a uns 300 m (dues illes de l'Eixample aprox., uns 4 o 5 minuts caminant).

La parada de tornada, està situada en la Travessera de les Corts amb Equador, a 130 m de l'accés (una illa de l'Eixample aproximadament, uns dos o tres minuts caminant). Com es pot veure, es tracta de distàncies totalment assumibles i dintre dels estàndards d'accessibilitat de la NXB. Algunes persones ens demanen que modifiquem la posició de les parades per què estiguin, si es possible, en la porta dels centres sanitaris, cosa que intentem corregir, sempre i quan no es perjudiqui a l'altre sector de usuaris de la parada que són els ciutadans que viuen o treballen en l'àmbit de cobertura de la mateixa.

Accés al CAP de la Maternitat: Cobertura dels recorregut des de Cardenal Reig fins al CAP de la Maternitat, que es perd amb la modificació de l'H8. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

La proposta base de la NXB considerava per la H8 anada per Travessera de les Corts i tornada per la Av. de Madrid. També per la H10 retornar-la a la seva posició horitzontal , que és per l'Estació de Sants, Pg. de Sant Antoni i Pl. De Sants.

Conseqüència del procés d'informació i debat, tant en sessions als districtes, com en reunions específiques amb les entitats i associacions, hem arribat a la conclusió que aquest tema necessitava una segona revisió precisament per atendre els neguits i les determinades problemàtiques que s'havien suscitat.

La nova proposta consisteix en mantenir en la Travessera de les Corts anada i tornada per carril bus en contra sentit a la H8, d'aquesta manera es millora molt notablement el servei en relació a la proposta base (tornada per la Av. Madrid). També aquesta solució permet mantenir l'intercanvi complert amb la V3, cosa que a la proposta base no es podia tenir.

La H10 per seguir amb la racionalitat de la nova xarxa, ha de recuperar el seu traçat horitzontal que li toca, en aquest cas és per l'Estació de Sants, Pg. De Sant Antoni i Pl. De Sants. Donat que aquesta configuració genera una manca de cobertura entre les dos línies, es proposa adaptar lleugerament la línia 54 per què faci el recorregut de l'Av. de Madrid també en els dos sentits (el d'anada amb carril bus en contra sentit). D'aquesta manera, es reequilibra la cobertura i ,donat que la 54 té bona freqüència en l'actualitat, actuaria en la pràctica com una línia d'altres prestacions.

Precisament la modificació referent a la H8, H10 i 54 dona solució a aquesta petició. Ja que l'accés es produiria des de la mateixa Travessera de Les Corts en els dos sentits al recinte de la Maternitat. També subsidiàriament es podrà accedir amb la V5 i la V3 caminant el tram de Mejía Lequerica.

4.6 Districte de Sarrià – Sant Gervasi

Qualitat del servei a Sarrià - Sant Gervasi

Targeta rosa gratuïta per a tothom a partir dels 65 anys: Es demana que tota la ciutadania major de 65 anys tingui la targeta rosa que permet accedir gratuïtament al bus . (justificació / aclariment de la proposta).

No és objecte d'aquest projecte de NXB, determinar la política tarifària del transport públic: Aquest tema no forma part específica del projecte de la NXB, ja que es tracta de la gestió del sistema tarifari, que té un abast molt superior al de la NXB. A més a més, és una qüestió que és debat en el si de les diferents administracions i amb un àmbit de tot el territori. De tota manera, traslladarem aquesta petició a la administració competent.

Reserva de més seients per a la gent gran i persones amb mobilitat reduïda: Es proposa que els busos tinguin més seients reservats per a gent gran i amb mobilitat reduïda. (justificació / aclariment de la proposta).

La configuració interior dels autobusos està resolta en diferents nivells, precisament per poder disposar d'una part el més baixa possible per minimitzar els inconvenients d'accés per a la gent gran. Aquest nivell inferior és també el que possibilita ser accedit per a les cadires de rodes mitjançant la rampa retràctil de la que disposen tots els autobusos. La resta de la plataforma de l'autobús no pot estar al nivell inferior ja que cal respectar els passos de les rodes, la posició del motor etc. i alhora també, el vehicle ha de poder superar els canvis de rasant que inexorablement es donen en els carrers de la ciutat. Per aquestes raons, una part del bus té seients que per accedir-hi cal superar graons, o fins i tot tenen una alçada superior als 45 cm. recomanable. Cal fer respectar la prioritat d'ús per part de les persones amb dificultat de mobilitat dels seients situats en la part baixa del vehicle, si cal el conductor pot donar indicacions en aquest sentit per la megafonia.



Coordinació de l'horari d'inici i final de les línies per facilitar els intercanvis. (justificació / aclariment de la proposta).

Els horaris dels serveis estan ajustats a les necessitats de cada línia, la diferència entre inicis de serveis de la NXB és inferior a una hora, els dies laborables. S'està treballant per reduir aquesta diferència de temps, precisament per facilitar ja des del principi de la jornada els intercanvis entre línies sense haver d'esperar més el compte.

Compliment de les freqüències de pas establertes: Compliment de les freqüències de pas establertes. (justificació / aclariment de la proposta).

Una de les principals característiques de disseny de la NXB, és precisament l'augment de les freqüències, en relació a les freqüències normalment utilitzades en la xarxa convencional que en general són molt variables (de l'ordre de 6,5min. i 35 min., uns 16,5 minuts de mitjana). Aquest aspecte és imprescindible per garantir temps d'espera admissibles en les parades normals i en les d'intercanvi. És per aquesta raó, que el sistema de NXB contempla unes bones freqüències de projecte entre 5 i 8 minuts, que són les adequades per una xarxa d'alta capacitat com la que s'està implantant en la ciutat.

El compliment d'aquestes freqüències depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial, de la disposició de carril bus o no, de la prioritat semafòrica en cruïlles complexes, de l'ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, de les obres en la via pública, de les incidències del trànsit, de les incidències dintre del propi bus etc...En l'actualitat la nova xarxa està desplegada en un 60%, coexistent amb les altres xarxes, circumstància que no beneficia al compliment de les freqüències previstes, doncs no pot desplegar tota la seva potencialitat. També el trànsit privat està experimentant un augment important en aquest últims trimestres, cosa que juga en contra.

La NXB contempla la implantació de moltes mesures de caràcter infraestructural encaminades a minimitzar tots aquets efectes adversos. Ben segur que la posada en servei de totes les línies de la NXB tendirà a normalitzar les freqüències contemplades en el projecte, entre altres coses perquè es produirà un millora substancial de la regularitat i de la velocitat comercial.



Instal·lació de marquesines i pantalles digitals informatives: Es demana que s'instal·lin marquesines i pantalles digitals informatives a totes les parades on sigui possible. (justificació / aclariment de la proposta).

Les marquesines de les parades amb més afluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies, o bé sigui per saber quina línia ha d'agafar per un destí concret quan disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar una informació de la màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin d'informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no és possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de nous dispositius, l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, es comença per instal·lar aquests dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment, el 70% aproximadament, ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line". Aquest criteri també es compagina amb la instal·lació de dispositius d'informació dinàmica en les parades de més afluència de cadascun dels barris situats en àmbits no centrals de la NXB.

Infraestructura a Sarrià - Sant Gervasi

Modificacions línies V13 i V15: Es demana que les modificacions previstes de les línies V13 i V15 es facin el 2017 i no el 2018 (tal com estava planificat). (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Els canvis corresponents a les diferents implantacions de les fases de la NXB, 5.1, i 5.2, estan coordinats, i equilibrats amb les línies convencionals que es reconverteixen o modifiquen, en el cas de la V13 i V15, aquesta coordinació és especialment complexa, ja que estan implicades la V13, la V15, la V17, la V19, la 22, la 92, la 39, la 55. El volum de canvis a fer a la tardor de 2017 serien molt superiors als que podem gestionar tan des de l'Ajuntament, pel que fa als projectes d'adequació de la infraestructura, dels carrils bus, dels semàfors, la senyalització etc. com des de TMB pel que fa a tota la logística necessària per la posada en servei de les línies. El volum de projecte, d'obra i de la logística de TMB està repartit en els dos anys aproximadament en dos paquets iguals.

Crear més connexions i línies diagonals: Es proposa que es creïn més connexions i línies diagonals. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El dibuix de la Nova Xarxa Bus, contempla la D20, la D40, la D50, i considera el Tramvia la futura D30. Estem parlant de 4 línies diagonals. En els estudis i simulacions del comportament de la Nova Xarxa, s'ha pogut concloure que aquestes quatre diagonals resolen de forma molt eficient la mobilitat en l'àmbit de la plana de la ciutat (95% de la població).

Alhora, si observem la trama urbana de la ciutat, veurem que els "eixos diagonals" a excepció de la Meridiana, que ja té de per si una oferta de Transport públic molt superior a la mitjana de la ciutat, ja estan ocupats per les quatre línies diagonals:

D20: al Paral·lel

D30: A l'Av. Diagonal

D40: Via Julia, Verdum, Guinardó, Travessera de dalt, Av. Tarradellas.

D50: Vallbona, Via Julia, Maragall

És per aquesta raó que no ens plantegem noves línies diagonals.

V3 només fins al Corte Inglés de Diagonal: Es demana que la V3 acabi al Corte Inglés i no continuï el recorregut cap amunt. El motiu és que provoca molèsties als veïns. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No podem retallar el recorregut d'una línia de Nova Xarxa que porta de manera intrínseca la capacitat d'intercanviar-se amb totes les línies horitzontals i diagonals possibles, precisament per permetre a tothom, resoldre les seves demandes respectives de mobilitat. Per tant, tallar-la al Corte Inglés, implicaria no donar servei a Pedralbes i Sarrià i alhora, impossibilitaria l'intercanvi amb la H2 i la H4. Si especifiquem el tipus de molèsties a lo millor podem treballar per reduir-les.

No busos de gran capacitat pel nucli antic de Sarrià: Es demana que pel nucli antic de Sarrià no circulin busos de gran capacitat perquè produeixen molèsties als veïns. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Necessitem que s'especifiqui quin tipus de molèsties. Si són sonores, o fums i contaminació, cal mencionar que el 52% de la flota de TMB fa servir tecnologies netes com ara motors híbrids, elèctrics o de gas. De fet, ja no es compren autobusos nous de gasoil. Alhora, està previst pel 2020 que el percentatge de la flota que utilitza tecnologies netes sigui del 85%.

Si les molèsties són de trànsit, es pot mirar d'incorporar millores per fer més fluid el pas del bus. Per el contrari, si són temes de seguretat viària, es poden habilitar mesures de caràcter complementari com ara la reducció de la velocitat de pas a 30 km/h, semaforitzar els passos de vianants, instal·lar coixins berlinesos entre d'altres mesures.

Replantejament de la V9 pel carrer Calatrava: Es demana que es replantegi la pujada de la V9 pel carrer Calatrava perquè és un carrer molt estret, amb diverses escoles i el pas de l'autobús resultaria perillós. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Des del nostre punt de vista, el que resulta perillós és la gran afluència de trànsit privat en hora punta que es dirigeix a les escoles. Aquest fet determina un grau de saturació del trànsit en la zona molt important, que alhora genera col·lapses més enllà de l'àmbit estricte dels col·legis, com ara al lateral de la Ronda de Dalt, al Pg. de la Bonanova, a la Ctra. de Vallvidrera, etc.

Associat amb aquest fenomen sorgeix el tema de l'estacionament o parada indeguda, de vegades en doble fila, sortint o entrant nens als vehicles des de la calçada, i alhora també la problemàtica de les voreres estretes, entre d'altres.

Aspirem a que la nova V5 presti un servei de transport als col·legis tal, que permeti a moltes mares i pares, alumnes, professors treballadors etc. a canviar de mode de transport, i així aconseguir tenir en la zona menys trànsit, una mobilitat més eficient, i alhora, no es generaran tantes molèsties al barri, baixaran els nivells de contaminació i soroll, i la mobilitat serà més segura.

Desplaçament del semàfor del carrer Vergós amb Via Augusta: Es proposa que es desplaci un o dos metres el semàfor del carrer Vergós amb Via Augusta per evitar les retencions que pateix el V7 en aquest punt. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

El canvi de sentit practicat al c/Vergós ja fa uns anys, i en concret la nova configuració de moviments de la cruïlla amb la Via Augusta, a suposat una millora notable en la fluïdesa del trànsit, i sense la qual la V7 no hagués funcionat adequadament.

Malgrat això, i com apunta la observació que ens heu fet arribar, comprovarem amb la Guàrdia Urbana, els tècnics de mobilitat i els responsables de la regulació semafòrica, el funcionament de la cruïlla, i si és el cas, posarem en marxa la millor solució per eliminar o minimitzar aquesta adversitat.

Canvi de recorregut de la línia H4: Es proposa que l'H4 arribi a Sant Joan de Déu. Un cop allà, que doni la volta per González Tablas i s'incorpori al recorregut habitual. (justificació / aclariment de la proposta).

El recorregut que actualment fa la H4 és baixar per Gonzalez Tablas, Exèrcit, Gran Capità i Sor Eulalia, per pujar de nou per Gonzalez Tablas.

Possibilitat de fer recorreguts circulars: Es demana que en les línies que fan un recorregut circular no sigui necessari validar la targeta de transport a la parada d'inici/final. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquesta circumstància es dóna sobretot en les línies del bus del barri que estan plantejades de manera que el seu recorregut és més o menys circular, per tant, tot i que és necessari establir un terminal, per fer la regulació, els passatgers que agafen per exemple una o dos parades abans de



la terminal i volen baixar en una parada de després de la terminal, ho poden fer sense tornar a validar el seu títol. Això sí, hauran d'esperar en el bus, aquest temps de regulació.

Replantejament del gir de V11 als carrers Ganduxer i General Mitre: Es demana que es replantegi el gir de la V11 pels carrers Ganduxer i General Mitre perquè és molt perillós. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

No tenim constància de girs perillosos en aquest àmbit, caldria especificar millor. De fet, a Ganduxer amb General Mitre la V11, el seu traçat es recta.

Estudi i reducció de la distància entre parades: Estudi i reducció de la distància entre parades ja que és excessiva als carrers de Sarrià-St. Gervasi que tenen pendents pronunciats. Es demana que es tingui en compte aquesta característica a l'hora de planificar la distància entre parades.

(al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Ja es té en compte aquesta circumstància en el disseny de la NXB. De fet, la distància mitja nominal entre parades és de 320 m, i a Sarrià i en els barris fora de la plana de la ciutat és inferior, de l'ordre de 250 m. A excepció, en la V7 en el tram de la Pl. Borràs fins al Pg. de la Bonanova és d'uns 400 m, i en el c/ Mandri V13, també uns 400m. Estudiarem aquests dos casos, per mirar d'encaixar les parades a una distància més petita.

Reforç de les línies 123 i 126: Reforç de les línies 123 i 126 que passen pel Tibidabo ja que hi ha gran afluència de turistes que col·lapsen aquests autobusos. Es demana també que el 123 modifiqui el recorregut per Bellesguard perquè actualment circula per un carrer amb fort pendent i és perillós. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació, implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l' actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat, aquesta qüestió a estat molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també

que, la posada en servei de la NXB més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament en els districtes TMB i Mobilitat. Val a dir també que la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre altres qüestions, aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Recuperació de la línia 64: Es demana que es recuperi el servei de la línia 64, suprimida en la fase anterior, ja que donava un bon servei a Sarrià. En cas que no sigui possible es demana una alternativa similar que connecti directament Sarrià amb el centre de la ciutat i amb les platges. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta línia ja es va eliminar en anteriors fases de la implementació de la NXB. L'alternativa equivalent és la D20 + V11 per anar des de la Barceloneta al Mercat de St. Antoni. Cal un intercanvi en la mateixa parada. El temps estimat de porta a porta d'aquest recorregut, és d'uns 28 minuts. Val a dir que el 64 feia el mateix recorregut en el mateix temps aprox. uns 27 minuts. La raó per la qual ara malgrat l'intercanvi es triga el mateix temps, no és altra que l'augment de la freqüència de pas dels autobusos de la NXB (5-8 minuts).

Una altra opció per anar al Mercat de St. Antoni és: D20/59/+ H14 o V19/V15 +H14 (i caminar dues illes), també uns 28 minuts. Una altra millora consistirà en apropar la parada del mercat, que quedarà a mitja illa de la porta.

Restabliment de la parada del carrer Aribau amb Sant Eusebi: (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

El criteri de distància entre parades segueix el que està establerts pel projecte de la Nova Xarxa Bus. La ubicació de les parades depèn de els punts d'intercanvi, de la ubicació dels serveis de la ciutat (especialment centres de salut) i, finalment, de una distància prou gran per a que la velocitat comercial del bus sigui més alta que l'actual, però, alhora, mantenint el màxim d'accessibilitat i

cobertura territorial. En aquest sentit, estudiarem aquest cas concret i la possibilitat de repartir de manera diferent el número de parades de l'entorn.

Busos articulats en determinats rutes i horaris: Es proposa que en els horaris d'entrada i sortida escolar els busos que circulen pel carrer Muntaner siguin articulats perquè van molt plens. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta línia la V13, no es pot servir amb vehicles articulats, ja que la geometria en planta i perfil dels girs que ha de fer en determinats llocs del seu recorregut no ho permet. Es proposarà a TMB que estudiï la possibilitat de reforçar el servei en hora punta per tal de minimitzar aquests inconvenients.

Regulació i pacificació de determinades vies: Es proposa que es millori la regulació del trànsit i es pacifiquin les següents vies: Craywinckel, passeig de Sant Gervasi i passeig de Vall d'Hebron. (justificació / aclariment de la proposta).

En el projecte de la fase 5, es contemplen mesures per millorar el trànsit, i també per fer més fluid el pas dels autobusos. Però no arribaran fins al punt de pacificar aquestes vies que cal recordar, que formen part de la xarxa bàsica de la ciutat, i són imprescindibles per garantir la mobilitat de tots, a més a més, no tenen en la pràctica vies alternatives.

Reducció del nombre de busos que passen pel pg. de Sant Gervasi: Es demana que no circulin tants busos pel passeig de Sant Gervasi. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En el projecte de la fase 5, es contemplen mesures per millorar el trànsit, i també per fer més fluid el pas dels autobusos. Però no arribaran fins al punt de pacificar aquestes vies que cal recordar, que formen part de la xarxa bàsica de la ciutat, i són imprescindibles per garantir la mobilitat de tots, a més a més, no tenen en la pràctica vies alternatives.

Millora de la línia 131: Incrementar el nombre de vehicles de la 131 per millorar la freqüència. Es proposa també que arribi fins al barri del Putxet i el Farró, passant pel carrer Balmes per donar servei als veïns d'aquesta zona. (justificació / aclariment de la proposta).



La modificació, implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies de la Xarxa Ortogonal, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat, aquesta qüestió a estat molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. *(veure al·legació Implantació de bus de barri: Implantar un bus de barri que connecti els barris de Sant Gervasi-Galvany i el Farró amb el CAP Adrià i l'Hospital Plató).*

Més freqüència de pas de les línies 123, 126, 33, H4 i 131: (justificació / aclariment de la proposta).

Freqüències NXB:

Els problemes de regularitat i per tant d'excés de passatge, impuntualitats etc. que actualment es donen en algunes línies en algunes franges horàries, tendiran a minimitzar-se a mida que la implantació de tota la Xarxa avanci, ja que actualment només està implantada el 55% de la totalitat, fet que distorsiona el normal funcionament de la NXB ja que no li permet desenvolupar tota la seva potencialitat.

Aquest projecte a banda de definir la part infraestructural, carrils bus, situació de parades, noves ordenacions viàries etc., desenvolupa una part molt important que fa referència a la prestació del servei, on es defineixen via modelització els paràmetres més importants, com ara, els kilòmetres de recorregut de la línia, el tipus de vehicle que farà el servei, capacitat, la velocitat comercial estimada, el temps de volta, el nombre de vehicles que fan el servei, la freqüència de pas, el passatge per parades i acumulat, tant en hora vall com en hora punta. El resultat de la modelització, permet dimensionar el servei de sortida, i fer un seguiment exhaustiu dia a dia del funcionament de cada línia, la identificació, avaluació i proposta de mesures correctores a partir de les incidències detectades en el seguiment, i altres aspectes relacionats amb l'exploració de les línies. El dia a dia del funcionament de cada línia es fa des del centre de control, de manera que es pot conèixer " on line" la situació de les línies, les incidències, i es poden habilitar les mesures

correctores corresponents amb aplicació immediata. També els conductors poden comunicar-se amb el centre de control per informar de qualsevol incidència fora o dintre del bus. L'històric de totes aquestes dades permet a TMB tenir un coneixement exhaustiu de les diferents problemàtiques i li permet jerarquitzar-les per prioritats. Aquestes prioritats són la base per estructurar els recursos d'avui i futurs que necessita TMB per prestar el servei públic.

En la fase en la que estem, és del tot necessari establir ajusts de manera continuada fins que tota la xarxa estigui operativa, ja que entre altres coses la NXB està experimentant un ritme de creixement de passatgers molt notable que no sabem com evolucionarà.

Freqüències Bus del barri: (per més informació veure les al·legacions següents: Millora de la línia 131 i Implantació de bus de Barri)

Control de la indisciplina als carrils bus: Els veïns es queixen que a determinats carrers amb molt trànsit hi ha vehicles que utilitzen el carrils bus. Proposen que hi ha hagi més control per al seu bon ús. (justificació / aclariment de la proposta).

Per reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de manera permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

TMB i l'Ajuntament, estem treballant conjuntament per solucionar diverses problemàtiques relacionades amb la indisciplina en els carrils bus. En breu es duran a terme actuacions de millora de caràcter puntual en determinats carrils bus, com ara canvis o reforç en la senyalització, implantació de elements de segregació (prova), etc.



Ubicació de les parades a les zones d'intercanvi: Ubicar totes les parades a les zones d'intercanvi molt més a prop de les cantonades. Actualment hi ha parades allunyades que es podrien posar més a prop de la línia que creua: H6 Mitre/Lesseps, V13 Muntaner/Gran Via, V11 Ganduxer/Mitre, V15 Balmes/Passeig Sant Gervasi, V15 i V17 Via Laietana/Passeig Colón, i moltes altres. (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant específicament en aquest tema, existeix també un grup de treball que avalua les condicions dels intercanviadors o àrees d'intercanvi per proposar millores tant de senyalització, com de reducció, sempre que les condicions de l'espai públic ho permetin, de les distàncies entre parades.

S'estan re estudiant alguns intercanvis, precisament per minimitzar recorreguts entre les parades d'intercanvi, és el cas de la H6 amb la futura V19, on es modificarà lleugerament el recorregut de la V19 per fer l'intercanvi amb la H8 abans entri en el túnel de Camèlies.

De fet en el cas de Lesseps, es modificarà el pas de la H6, ara per l'interior del pas inferior viari, i passarà per la superfície de la plaça, precisament per millorar les condicions de cobertura de les parades i el més important, dels intercanvis amb altres línies. Aquesta actuació requerirà d'alguns petits ajustos en la urbanització, acompanyats de la senyalització viària corresponent.

Mantenir la 68 fins a Pl. Catalunya: En la proposta de l'ajuntament increïblement hi ha apareix una retallada de la 68 que passaria a acabar a l'Hospital Clínic. No té cap sentit aquesta actuació, en ser un tram de la línia amb demanda molt considerable, i perquè a més suposaria perdre la única connexió directa que queda de Sarrià a Pl Catalunya, ja que el 64 i 66 són suprimits i el 22 ja no passa per Sarrià. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La connexió entre Sarrià (Iradier-Calatrava, i Anglí) i la Pl. Catalunya amb NXB es pot fer MB la V9 + H16, fent intercanvi a Viladomat amb Floridablanca, caminar una illa aproximadament. I per realitzar l'intercanvi de tornada Manso - Paral·lel, cal caminar mitja illa aproximadament. La freqüència estimada de la V9 serà d'uns 8 minuts i la de la H16 d'uns 8 minuts.

Cal analitzar d' una manera global els serveis de transport públic no només de bus, en aquest sentit, val a dir que la connexió directa entre la Pl. Catalunya i Sarrià, Les Tres Torres, Sant Gervasi i Vallvidrera actualment, est servida per una molt bona oferta dels FGC. La generalitat està fent les

últimes actuacions per adaptar les estacions a les persones amb mobilitat reduïda (PMR). Fa uns mesos es va posar en servei l'ascensor del Peu del Funicular del sentit Barcelona, quedant així totalment adaptada l'estació. Alhora també fa poques setmanes es va posar en servei els ascensors de l'estació de Sarrià, i actualment està en fase d'obres la instal·lació dels ascensors de l'última estació de FGC pendent d'adaptació, El Putxet.

Medi ambient a Sarrià - Sant Gervasi

Cambio ruta de paso : El número de líneas de paso por paseo Sant Gervasi ha aumentado con la última red de autobuses aprobada aumentando así el nivel de ruido y contaminación en dicha calle. He estado revisando la nueva propuesta y esta propone la inclusión de otra línea más. Se podría evaluar el paso de las líneas por avenida Tibidabo en la que el tráfico de coches es menor y hay menor cantidad de vecinos que viven en dicha calle? (justificació / aclariment de la proposta).

Actualment, pel Pg. de Sant Gervasi passen autobusos de la NXB i de línies convencionals (H4, V15, 22).

Som conscients del número de línies que circulen pels carrers Craywinckel i Pg. St. Gervasi. S'ha estudiat la manera de minimitzar la sensació d'excés d'autobusos en aquest entorn, tot i que la configuració de carrers és difícil de modificar donades les característiques orogràfiques del barri. En aquest sentit, el recorregut de la V15 s'ha modificat per tal que la seva baixada sigui per l'av. Tibidabo enlloc de l'av. República Argentina i Craywinkel, i s'està estudiant la factibilitat de modificar el pg. de Sant Gervasi entre Craywinckel i la pl. Alfons Comín i de canviar la regulació semafòrica per tal d'agilitzar el pas dels busos.

La concentració de contaminació ambiental i en part el soroll tendiran a la baixa en els propers exercicis. El 52% de la flota de TMB fa servir tecnologies netes. De fet, la flota de TMB està considerada de les més netes de les principals ciutats d'Europa, aquest percentatge augmentarà any rere any. Les previsions per 2020 son les següents: Reduir de 519 (any 2016) a 241 vehicles els vehicles de gasoil. Mantenir la tecnologia de vehicles a gas (GNC) 411. Incrementar de 3 (2016) a 35 vehicles elèctrics. Incrementar de 132 (2016) a 378 vehicles amb motors híbrids. Per

tant, en el 2020 la proporció de vehicles que faran servir tecnologies no contaminants/poc contaminants serà del 85%.

De tota manera, la reducció de la contaminació i per tant la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat vindrà com a conseqüència de la progressiva incorporació de viatgers al sistema, que en la mateixa proporció abandonaran en molts casos els seus vehicles particulars. I per la implantació en breu de les directives europees en matèria de vehicles i contaminació que imposaran restriccions molt importants als vehicles que circulen per Barcelona, que més contaminin.

Implantació de busos sostenibles i híbrids: Implantació de busos sostenibles i híbrids per reduir el soroll i la contaminació.

(justificació / aclariment de la proposta).

La concentració de contaminació ambiental i en part el soroll tendiran a la baixa en els propers exercicis. El 52% de la flota de TMB fa servir tecnologies netes. De fet, la flota de TMB està considerada de les més netes de les principals ciutats d'Europa, aquest percentatge augmentarà any rere any. Les previsions per 2020 son les següents: Reduir de 519 (any 2016) a 241 vehicles els vehicles de gasoil. Mantenir la tecnologia de vehicles a gas (GNC) 411. Incrementar de 3 (2016) a 35 vehicles elèctrics. Incrementar de 132 (2016) a 378 vehicles amb motors híbrids. Per tant, en el 2020 la proporció de vehicles que faran servir tecnologies no contaminants/poc contaminants serà del 85%.

De tota manera, la reducció de la contaminació i per tant la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat vindrà com a conseqüència de la progressiva incorporació de viatgers al sistema, que en la mateixa proporció abandonaran en molts casos els seus vehicles particulars. I per la implantació en breu de les directives europees en matèria de vehicles i contaminació que imposaran restriccions molt importants als vehicles que circulen per Barcelona, que més contaminin.



Connectivitat a Sarrià - Sant Gervasi

Allargar la V9 a Plaça Urquinaona: Permet que el recorregut de la V9 sigui més similar al de la línia 41 i també permet mantenir la connexió de Sarrià – Pl. Catalunya que fa la línia 66. La reconversió de la 41 i la 66 en la V9 que hi ha en la proposta de l'ajuntament és molt inadequada, ja que les línies substituïdes van a Pl. Catalunya però la substituta V9 no. **Aquesta proposta soluciona aquest problema.** (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La connexió entre Sarrià (Iradier-Calatrava, i Anglí) i la Pl. Catalunya amb NXB es pot fer amb la V9 + H16, fent intercanvi a Viladomat amb Floridablanca, caminar una illa aprox. I per tornar, s'ha de realitzar intercanvi a Manso, Paral·lel, i cal caminar mitja illa aproximadament. La freqüència estimada de la V9 serà d'uns 8 minuts i la de la H16 d' uns 8 minuts.

El tram des de Sarrià fins a l'Hospital Clínic es farà amb la 68, ja que el tram fins a la Pl. Catalunya quedarà retallat.

Millora de les connexions amb hospitals: Es demana que es millorin les connexions cap a l'Hospital del Mar i l'Hospital Clínic i, també, que es millori la connexió entre l'Hospital Clínic i l'Hospital Plató. (justificació / aclariment de la proposta).

La connexió entre L'Hospital Clínic i l'Hospital Plató, es pot fer amb la V13 que passa pels carrers Aribau, Muntaner i Santaló i per tant, a una distància d'una illa a l'anada o dues illes a la tornada des de l'Hospital Clínic sortida Casanova, i també a una illa de tornada i dues illes d'anada per accedir a la Clínica Platón. Amb un recorregut estimat d' uns 22 minuts de porta a porta, (8 minuts caminant, 3 minuts espera bus, 11 minuts de bus).

L'accessibilitat a l'Hospital del Mar des qualsevol punt, directament o intercanviant amb V27, V21, D20, 59, 47.

L'accessibilitat a l'Hospital Clínic des de qualsevol punt, directament o intercanviant amb: V11, V13, H8, 109, 54, 59, 63, 67, 68,



Parada de la línia V13: Es demana que es faci una parada de la línia V13 al carrer Ganduxer, per poder accedir a la Clínica de la Sagrada Família. (justificació / aclariment de la proposta).

Existeix una parada de la V13 sentit descendent, en el C/Mandri a l'alçada del carrer Alacant. La Clínica està en el C/Alacant a una illa de distància, en sentit ascendent cal caminar 4 illes fins a Muntaner, o bé agafar la H6 per General Mitre a una illa de distància de la clínica.

Connexió directa des de Sarrià fins a l'Hospital Plató.(justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta connexió entre Sarrià i la Clínica Platón, no és possible fer-la sense intercanvi. L'opció que ofereix la NXB, és agafar la H4 (Pg. de la Bonanova), i fer intercanvi a la Pl. de la Bonanova per agafar el V13 i baixar per Muntaner (caminar una illa). Per tornar de des de l'Hospital, caldria agafar el V13 a Santaló (caminar dues illes) i intercanviar a Mandri – Pg. Bonanova, amb la H4 de tornada.

Connexió Via Augusta amb carrer Ganduxer: Es demana que hi hagi més serveis per poder anar des del carrer Ganduxer fins a la Via Augusta. (justificació / aclariment de la proposta).

L'eix de la Via Augusta compta amb un excel·lent servei de transport públic, els FGC, amb les parades adaptades, i amb les estacions apoca profunditat, amb serveis amb freqüències cada 3 minuts bona part del dia. Pel c/Ganduxer passa la V 11, que baixa per Mandri només a dues illes en paral·lel de Ganduxer. L'opció és, per tant: V11 cada 8 minuts + FGC cada 3 minuts, per anar a qualsevol parada al llarg de la Via Augusta .

Connexió directa des de Sant Gervasi-Galvany fins a Reina Elisenda: Es demana l'accés directe des de Sant Gervasi-Galvany fins a Reina Elisenda. (justificació / aclariment de la proposta).

Actualment existeix connexió directa, que es mantindrà, mitjançant el 68 Pl. Catalunya / Cornellà. Puja per Santaló, Via Augusta, Pl Borràs, Sarrià, Crtra. d'Esplugues i baixa per Calvet. La freqüència és d'uns 22 minuts. Cal recordar que aquesta línia es modificarà de manera que quedarà retallada a l'alçada de l'Hospital Clínic, i no anirà fins a la Pl. Catalunya.

Es pot fer la mateixa mobilitat de manera més ràpida però fent un intercanvi. La V11 passa per Calvet, Santaló, cada 8 minuts, fer intercanvi en l'estació de Muntaner de FGC trens cada 6 minuts.

La primera opció és més còmoda però requereix estar en la parada a l'hora concreta. La segona opció permet resoldre aquesta mobilitat sense haver d'estar pendent de l'horari (espera mitjana de la V11, uns 4 minuts, FGC, 3 minuts.)

Implantació de bus de barri: Implantar un bus de barri que connecti els barris de Sant Gervasi-Galvany i el Farró amb el CAP Adrià i l'Hospital Plató. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació, implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l' actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat, aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament en els districtes TMB i Mobilitat. Val a dir també que la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.



4.7 Districte de Gràcia

Qualitat del servei a Gràcia

Línia 129 problemes per pujar i baixar graons alts i petits. (justificació / aclariment de la proposta).

Els vehicles de bus del barri assignats a barris de muntanya necessàriament requereixen d'uns paràmetres de disseny que porten a plataformes més elevades per salvar els canvis de rasants que es donen en aquets carrers etc. No és possible per tant rebaixar l'alçada dels graons. Cal saber que sempre es pot sol·licitar accedir per la rampa.

Apostem per què la nostra ciutat sigui una de les millors adaptades del món, i en coherència amb aquest desig, tota la flota d'autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu, la plataforma del vehicle el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten,(canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de plataformes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera és de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus del barri utilitzat en carrers de muntanya). La plataforma té una pendent suau. Evidentment, fora de la plana de la ciutat tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de PMR, per mirar d'implementar millores en les seves pendents, geometries etc..

Solució a les aglomeracions en els busos de les zones turístiques: Es demana que es pacifiquin les zones més turístiques i que es busqui una solució a les aglomeracions que es produeixen en les línies 24 i 92. (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant en aquest sentit, i buscant alternatives viables i raonables que siguin compatibles amb les activitats turístiques i amb el normal desenvolupament de les activitats de la ciutat. Mesures com ara restringir o ampliar els horaris o restringir el nombre d'entrades dels punts més turístics, pot ajudar a alleugerir les hores punta. Promocionar altres recorreguts dintre de la ciutat per diversificar l'oferta és també una de les estratègies en las que s'està treballant.



La pacificació de determinades zones turístiques, no forma part de l'objecte ni de l'abast d'aquest projecte, ja que és un tema molt més transversal que en el seu conjunt depèn de diferents estratègies d'actuacions liderades des de l'Ajuntament i altres Administracions. Pel que fa als autobusos, s'està treballant per minimitzar els efectes adversos per la ciutadania derivat de la sobreocupació d'aquestes dues línies, en concret la línia 92, que es transformarà en la nova V19, la millora de capacitat vindrà en proporció a la millora de freqüència de 14 minuts de la 92 a 8 minuts de la V19, el que suposa un increment molt important de capacitat de l'ordre del 75%.

Ampliació de la zona de seients reservats: Es proposa que s'ampliï la zona de seients reservats dels busos per a persones grans o amb mobilitat reduïda. (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant continuadament des de TMB i l'Ajuntament per solucionar o minimitzar les diferents problemàtiques relatives a les millores per a la gent gran i per les persones amb dificultats de mobilitat, en particular el disseny dels interiors dels nou autobusos, ja incorporen millores en aquest sentit. En les noves parades de la NXB, s'apliquen criteris d'accessibilitat com ara, la pavimentació dels escocells dels arbres, l'eliminació de mobiliari urbà que interfereixi amb les portes del bus, millores en el paviment de la vorera etc.

Increment de servei de bus al carrer Indústria i Pare Claret: Es demana que s'incrementi el servei de bus al carrer Indústria i Pare Claret. (justificació / aclariment de la proposta).

El H8 hauria de ser suficient juntament amb el 47 i el 19 amb bones freqüències. El 47 millorarà les seves freqüències de pas. En total, l'Eix Indústria o Maria Claret, disposarà d'uns 20 autobusos cada hora, o el que és el mateix, un bus cada 3 minuts de mitjana en hora punta.

Manca més busos en l'eix Maria Claret Industria. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

El H8 hauria de ser suficient juntament amb el 47 i el 19 amb bones freqüències. El 47 millorarà les seves freqüències de pas. En total, l'Eix Indústria o Maria Claret, disposarà d'uns 20 autobusos cada hora, o el que és el mateix, un bus cada 3 minuts de mitjana en hora punta.



Preu del transport més barat: No destinar tants diners a modernitzar la xarxa, wifi i altres detalls totalment prescindibles i abaratir el preu per tothom. No pot ser que sigui més barat anar en moto que amb transport públic. Potser si no hi ha prou diners s'hauria de retallar dels seus directius. (justificació / aclariment de la proposta).

Els serveis Wifi, la informació “on line” de l’estat de la xarxa, temps d’espera en els dispositius de les marquesines (pel 70% dels usuaris) i altres tecnologies, són serveis necessaris pel sistema i precisament demandats pels usuaris. El cost econòmic d’aquesta part del servei és molt inferior als beneficis.

El percentatge dels sous dels directius en relació al volum econòmic de tota la logística diària per fer funcionar el transport públic és molt petit, en qualsevol cas, està en l’ordre de magnitud dels sous del sector privat, d’empreses equivalents en volum econòmic. Plantejar-se reduir els sous alts sempre podria ser justificable per raons ètiques i polítiques, però en cap cas com a mesura per recuperar recursos pel transport públic per què el percentatge malauradament seria tant petit, que el benefici no el notaríem en el global del servei.

El preu del bitllet amb el títol més utilitzat, la T-10, és d l’ordre de 1 € / viatge, del qual més del 58% està subvencionat per les Administracions que integren la ATM. Apostem tots per què aquest percentatge de subvenció sigui superior cada any, però evidentment dependrà de la conjuntura econòmica i de les prioritats polítiques que els nostres governants actuals i futurs vulguin o puguin aplicar. Comparar el cost econòmic del transport públic amb el privat en motocicleta, caldria veure quins conceptes comparem, ja que alguns dels quals són de difícil quantificació. Per veure si el cost de cada desplaçament en moto és inferior o superior de mitjana a 1 € del transport públic, caldria considerar la compra i amortització del vehicle, l’impost de circulació, el segur de responsabilitat civil, les reparacions, el combustible, potser l’aparcament i les possibles multes, i el més important el cost econòmic, laboral, i per la salut de la baixa en cas de caiguda per accident, que és 17 vegades més probable que en cotxe privat, o transport públic.

Sistema de pago con tarjeta de Crédito: Implantar un sistema de validación y pago del billete vinculado a la tarjeta de crédito contactless, como ya existe en ciudades como Londres. Se evitaría el desperdicio de papel y posibilitaría la aplicación de la tarifa más favorable al usuario según sus viajes al mes, sin tener que calcular si te vale mas la pena la 50/30, la T-Mes o la T-familiar. Abriría la puerta a aplicar bonificaciones a los residentes. (al·legació / modificació / petició incorporada al projecte).

Aquest tema no forma part específica del projecte de la NXB, ja que és tracta de la gestió del sistema tarifari, que té un abast molt superior al de la NXB. A més, és una qüestió que és debat en el sí de diverses administracions i amb un àmbit de tot el territori. Pel que sabem, s'iniciarà una prova pilot a la tardor del 2017 de la T-mobilitat en la L9 de metro, del sistema de pagament per targeta, amb bonificacions etc. De tota manera, traslladarem aquesta petició a l'administració competent.

Més freqüència bus del Barri 114: El bus del barri 114 comunica moltes zones amb els FGC de Gràcia i les escoles de la Vila de Gràcia. A hora punta va molt ple i només passa cada 25min, necessitem més freqüència. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també, que la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents

per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre d'altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Massa turistes al 24: No sé quina és la solució, però el 24 cada dia va pleníssim per culpa del turisme, moltes vegades el conductor no pot ni obrir les portes, massa sovint. (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant en aquest sentit, i buscant alternatives viables i raonables que siguin compatibles amb les activitats turístiques i amb el normal desenvolupament de les activitats de la ciutat. Mesures com ara restringir o ampliar els horaris o restringir el nombre d' entrades dels punts més turístics, pot ajudar a alleugerir les hores punta. Promocionar altres recorreguts dintre de la ciutat per diversificar l'oferta és també una de les estratègies en las que s'està treballant.

La pacificació de determinades zones turístiques, no forma part de l'objecte ni de l'abast d'aquest projecte, ja que és un tema molt més transversal que en el seu conjunt depèn de diferents estratègies i d'actuacions liderades des de l'Ajuntament i altres Administracions. Pel que fa als autobusos, s'està treballant per minimitzar els efectes adversos per la ciutadania derivats de la sobre ocupació d'aquestes dues línies, en concret , la línia 92, es transformarà en la nova V19, la millora de capacitat vindrà en proporció a la millora de freqüència de 14 minuts de la 92 a 8 minuts de la V19, el que suposa un increment molt important de capacitat de l'ordre del 75%.

Millora de la línia 117: Millora del servei que ofereix la línia 117 en referència a la freqüència de pas, la capacitat del bus i el recorregut. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l' actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB , fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte, també

que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en les diferents àmbits de participació bàsicament amb districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també que, la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre altres qüestions, aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre de uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Infraestructura a Gràcia

Busos articulats a la línia 47: Es proposa que els busos de la línia 47 siguin articulats perquè tenen molt passatgers. (justificació / aclariment de la proposta).

En la fase en la que estem, és del tot necessari establir ajusts de forma continuada fins que tota la xarxa estigui operativa, ja que entre altres coses la NXB està experimentant un ritme de creixement de passatgers molt notable que no sabem com evolucionarà amb precisió.

El cas del 47, modificarà el seu recorregut en el sentit de perllongar-lo des de Pl. Catalunya fins al Pg. Marítim, la seva capacitat en hora punta i altres aspectes del seu funcionament, també canviaran, aquesta línia igual que totes les altres estan modelitzades, en aquest model ara per ara no es contempla servir-la amb vehicles articulats. Evidentment, si el nivell d'ocupació supera les previsions, s'habilitaran mesures correctores com ara, incrementar el nombre de vehicles en hora punta, posar en alguns moments del dia i en temporada vehicles articulats etc.

Millora dels intercanviadors: Millora dels intercanviadors: senyalització al terra, reducció de la distància entre parades que configuren l'intercanvi, pantalles digitals a totes les marquesines i coordinació de l'horari d'inici i finalització del servei de les línies. (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant específicament en aquest tema, existeix un grup de treball que avalua les condicions dels intercanviadors o àrees d'intercanvi, per proposar millores tan de senyalització

com de reducció, sempre que les condicions de l'espai públic ho permetin, de les distàncies entre parades.

S'estan tornant a estudiar alguns intercanvis, precisament per minimitzar recorreguts entre les parades de l'intercanvi. És el cas de la H6 amb la futura V19, es modificarà lleugerament el recorregut de la V19 per fer l'intercanvi amb la H8 abans entri en el túnel de Camèlies.

De fet, també en el cas de Lesseps, es modificarà el pas de la H6, ara per l'interior del pas inferior viari, i passarà per superfície de la plaça, precisament per millorar les condicions de cobertura de les parades i el més important dels intercanvis amb altres línies. Aquesta actuació requerirà d'alguns petits ajustos en la urbanització, acompanyats de la senyalització viària corresponent.

Els horaris dels serveis estan ajustats a les necessitats de cada línia, la diferència entre inicis de serveis de la NXB es inferior a una hora, els dies laborables, i s'està treballant per reduir aquesta diferència de temps, precisament per facilitar ja des del principi de la jornada els intercanvis entre línies sense haver d'esperar més del compte.

Les marquesines de les parades amb més aflluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies o bé sigui per saber quina línia he d'agafar per un destí concret quan disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar informació de màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat de que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin de informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.



Donat que no es possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de nos dispositius , l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, es comença per instal·lar aquets dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment el 70% aproximadament ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line". Aquest criteri també es compagina amb la instal·lació de dispositius d'informació dinàmica en les parades de més afluència de cadascun dels barris situats en àmbits no centrals de la NXB.

Implantació de més carrils bus: Es proposa que s'implantin més carrils bus en les línies de NxBus per garantir la freqüència de pas i la velocitat comercial. (justificació / aclariment de la proposta).

El projecte de la fase 5.1, que en aquests moments està en fase de tramitació Administrativa, ja contempla la implantació sistematitzada de nous carrils bus en tots aquells carrers on és necessari i compatible amb la funcionalitat global dels carrers, ja que en molts casos la implantació del nou carril bus implica la reordenació dels usos viaris de la calçada afectada. A vegades es resol amb l'eliminació del cordó d'aparcament, amb eliminació quan és possible de carrils de circulació, amb la restitució de contenidors en altres punts de la via o vorera, amb canvis en els sentits de circulació per afavorir la implantació del corresponent carril bus, i fins i tot, solucions de carril bus en contrasentit. Per minimitzar les afectacions a usos existents en la via pública, com ara les càrregues i descàrregues, l'aparcament en determinades hores etc. El projecte defineix en alguns casos solucions de carril multiservei, en el que el carril bus disposa d'exclusivitat en tota la franja d'horari punta, per després en hora vall, permetre les càrregues i descàrregues i per la nit l'aparcament dels vehicles privats.

Per reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

TMB i l'Ajuntament , estem treballant conjuntament per solucionar diverses problemàtiques relacionades amb la indisciplina en els carrils bus existents. En breu es duran a terme actuacions

de millora de caràcter puntual en determinats carrils bus, com ara canvis o reforç en la senyalització, implantació d'elements de segregació (en fase de prova), etc.

Recuperació de les parades de la Travessera de Dalt: (justificació / aclariment de la proposta).

Es modificarà el pas de la H6 en l'àmbit del pas inferior de la PI. Lesseps. Es rectificarà el recorregut actual de forma que el bus passarà per superfície, precisament per recuperar les parades de la plaça i així millorar els intercanvis.

Les parades de Travessera de dalt en el costat Besòs de Lesseps, recuperaran la seva ubicació inicial aproximadament.

La idea es posar les noves parades de forma coordinada amb les obres de reurbanització de la Travessera de Dalt, aquestes obres es preveu finalitzar-les al maig de 2017.

Eliminació parades de Travessera de Dalt: (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Es modificarà el pas de la H6 en l'àmbit del pas inferior de la PI. Lesseps. Es rectificarà el recorregut actual de forma que el bus passarà per superfície, precisament per recuperar les parades de la plaça i així millorar els intercanvis.

Les parades de Travessera de dalt en el costat Besòs de Lesseps, recuperaran la seva ubicació inicial aproximadament.

La idea es posar les noves parades de forma coordinada amb les obres de reurbanització de la Travessera de Dalt, aquestes obres es preveu finalitzar-les al maig de 2017.

Parada davant de l'Hospital de la Creu Roja: Es demana que es modifiqui la ubicació de les parades perquè n'hi hagi una just al davant de l'Hospital de la Creu Roja. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

De fet la nova parada està pràcticament a la mateixa distància que l'antiga de la Creu Roja, amb la peculiaritat que ara cal creuar un pas de vianants. En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals és de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre

parades de 70 m (una mica més de mitja illa d l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana, per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

Modificar la posició d'una parada per acostar-la a un determinat equipament pot ser positiu pels usuaris de l'equipament, però alhora pot ser negatiu per la resta d'usuaris del barri d'aquesta parada, que els allunya, en la mateixa proporció. Per tant, cal estudiar en cada cas el balanç avantatges-inconvenients.

Recuperació de la parada de roger de Flor-Indústria: Recuperació de la parada esmentada perquè la distància actual entre parades es considera excessiva. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No és possible ja que cal respectar les noves interdistàncies entre parades. En la NXB, la distribució de les parades és una mica diferent a la distribució en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals és de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (aprox. de mitja illa de l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorregut de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fent el servei més eficient alhora que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres, la novetat dels intercanvis. De fet, es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB, arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això, primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.



Quan una parada dóna servei a algun equipament, s'intenta situar el més a prop possible d'aquest, amb la finalitat de donar una millor accessibilitat. Alhora s'intenta no descompensar en excés les interdistàncies a les parades adjacents. Modificar la posició d'una parada per acostar-la a un determinat equipament pot ser positiu pels usuaris de l'equipament, però en la mateixa mesura pot ser negatiu per la resta d'usuaris del barri d'aquesta parada, que els allunya, en la mateixa proporció. Per tant, cal estudiar en cada cas el balanç avantatges-inconvenients.

Disminuir la distància entre parades: Es proposa que es disminueixi la distància entre parades.

(justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (aprox. mitja illa d l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies millorant per tant, la velocitat comercial, i d'aquesta manera fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema, aporta entre altres la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana, per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

Quan una parada dóna servei a algun equipament s'intenta situar el més a prop possible d'aquest, amb la finalitat de donar una millor accessibilitat, alhora s'intenta no descompensar en excés les interdistàncies a les parades adjacents.

La major part dels intercanvis es fan en la mateixa parada sense haver de caminar. Quan no és possible es busca minimitzar els recorreguts.



Augment de la freqüència de pas de les línies 39, 92, 114, 116 i 117: Incrementar la freqüència de pas de les línies 39, 92, 114, 116 i 117. (justificació / aclariment de la proposta).

La 39 Barceloneta / Horta modificarà el seu recorregut, quedarà retallada a la Pl. Catalana, i a la Pl. Catalunya, és reduirà lleugerament la freqüència. La 92 es reconvertirà en la V19 amb una millora de la freqüència de 13 minuts a 8 minuts.

En quant a les línies de bus del barri 114, 116, 117:

La modificació i implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també, que la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre d'altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

No modificació del recorregut de l'H8: Es demana que no es modifiqui el recorregut de l'H8 en el tram de Pare Claret amb pg. de Sant Joan a l'av. Diagonal. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

La proposta inicial de la NXB, contemplava un canvi de traçat del sentit Llobregat. De Sant Antoni Maria Claret a Còrsega a l'alçada de Lepant motivat per encaixar millor amb la planificació futura

d'altres projectes impulsats des de l'Ajuntament com ara els nous carrils bici a nivell ciutat, actuacions de pacificacions de l'espai públic etc...

Hem valorat pros i contres de modificar el recorregut per Sant Antoni Maria Claret, hem escoltat els motius i queixes que ens han fet arribar els ciutadans en el procés d'informació i debat, i a més hem considerat entre altres, la falta de definició i calendari fiable d'alguns dels projectes que afectaran a aquest sector, i el fet que la cobertura territorial de la NXB empitjoraria lleugerament. Per tant, incorporem l'al·legació a la proposta. En conclusió, es mantindrà l'actual recorregut de les línies per Sant Antoni Maria Claret fins a Pg. de Sant Joan.

No modificació del recorregut de les línies 55 i 47: Es demana que no es modifiquin els recorreguts de les línies 55 i 47. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

És necessari eliminar la 45, ja que és concomitant amb la nova línia V25 en el tram d'Horta, i té el mateix traçat que la 47 que es manté perllongada des de Pl. Catalunya a Pg. Marítim.

El 55 es retalla el seu recorregut ja que es coincident amb el recorregut de noves línies de la Nova Xarxa, la V19 i en el tram final, la D40, que donaran millors prestacions de freqüència de pas que la 55 que finalitzarà a la Pl. Urquinaona en lloc de la Pl. Catalana. El canvi es farà a la tardor de 2018.

No eliminació de la línia 45: Es demana que no s'elimini la línia 45. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

És necessari eliminar la 45, ja que és concomitant amb la nova línia V25 en el tram d'Horta, i té el mateix traçat que la 47 que es manté perllongada des de Pl. Catalunya a Pg. Marítim.

El projecte de nou itinerari del autobús 22: El bus 22 que es preveu que doni servei al Coll des de la Pl. de Catalunya, es podria batejar com el 28, que és el de tota la vida al Coll. També que l'origen i final fora el Port Vell com fa el V17 actualment. Cal pensar que ens obliga a fer molts transbordaments i pensin que hi ha gent gran. No tot hom som turistes. (justificació / aclariment de la proposta).

Traslladarem a TMB el tema de la nova nomenclatura del 22 que es proposa com a nou 28, en quan a l'origen i final, la Nova Xarxa ha previst que l'origen i final sigui la Pl. Catalunya, la densitat



de línies en Ciutat Vella ja es molt elevada de l'ordre de un autobús cada 2,5 minuts de mitjana. El 22 pot intercanviar amb la V15, la V17 o la futura 47 sense haver de canviar de parada.

Nou itinerari del Bus V-19: El V-19 no te previst donar servei , hospital de Sant Pau, Plaça de Les Glories, teatre nacional de Catalunya, Sancho D Avila, h. del Mar i també l'accés a la platja. Cal que el V-19 recuperi l'itinerari del V-17. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Tots les destinacions demandes estan ben cobertes amb transport públic de superfície.

- Plaça de les Glòries, Teatre Nacional, Auditori, Sancho de Àvila: Està previst H14, Tramvia, la H12, V23 de baixada, metro L1 etc. És cert que cal caminar una o dues, en algun cas tres illes. En general existeixen diverses maneres d'arribar a aquesta zona de la ciutat, amb oferta suficient.
- Hospital de Sant Pau: H6 o V23, o H8 o 47, o 19
- Hospital del Mar: D20, o V27, oV21, o 47, o 59

Modificació recorregut V19: Modificar recorregut de la nova línia V19 per que passi per l'Hospital del Mar que és el Centre de tractament de càncer de mama per a dones del barri del Coll, servei que actualment ofereix la línia 92. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No podem modificar el recorregut de la V19, per tal de passar per l'Hospital del Mar, ja que a banda de desdibuxar i complicar la llegibilitat de la xarxa, implicaria sobrecarregar encara més d'autobusos el sector de carrers al voltant de l'Hospital. (D20, o V27, o V21, o 47, o 59)

De tota manera, és possible fer un intercanvi a la Barceloneta a Almirall Cervera V17 + 47, o 59, o D20 sense moure's de la parada amb un temps d'espera de mitjana de l'ordre de poc més d'un minut. (agafar el primer dels D20, 47, o 59.)

Altra opció amb un corredor més eficient des del punt de vista del trànsit, és fer intercanvi entre la V19 i la V21 en la Ronda del Guinardó (cal caminar una illa i mitja).

Tornar a posar la parada a Indústria-Roger de Flor: Els autobusos que pugen tenen la parada a pg. de St. Joan tocant a Rosselló i la següent parada és a Indústria-Sicília. Són molts carrers sense cap parada (Còrsega, Roger de Flor, Nàpols i Sicília) sobretot per a les persones que vivim cap a la pl. John Lenon o Joanic i hem d'anar a l'Hospital Dos de Maig per exemple. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Efectivament, la distància entre aquestes dues parades es excessiva, uns 550 m molt superior a la mitjana que hauria de ser d'uns 320 m. Estudiarem el cas per recuperar la parada, sempre i quan es donin les condicions de l'espai públic per posar-la.

Línia H2 per tota la Ronda de Dalt: Intercanviar el recorregut de les línies H2 i H4 des de pl. Alfons Comí cap a Besòs per a fer-les horitzontals i tenir un autobús que recorri tota la Ronda de Dalt. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Les modelitzacions corresponents a tota la xarxa i en particular a aquestes línies ens indiquen que desfer aquest trenat, que per una altra banda seria desitjable per guanyar claredat en la implantació territorial de les línies, no millora el servei. Dit d'una altra manera, la mobilitat Llobregat -Besòs en els dos sentits de la part alta de la ciutat no es correspon amb la nova cobertura amb les línies en paral·lel que es demana en aquesta proposta.

Manca de carril bus al Pg de Sant Joan. (justificació / aclariment de la proposta).

La idea es implantar nou carril bus al Pg de Sant Joan de pujada i de baixada, tal i com ja existeix en alguns trams. A més, està prevista la implantació del carril bici unidireccional a cadascuna de les dues calçades, per tal de treure'l del passeig central.

Potenciar el carril bus i mesures per millorar la velocitat comercial. (justificació / aclariment de la proposta).

La puntualitat i per tant el temps d'espera, depèn fonamentalment del compliment de la velocitat comercial del bus, que depèn en gran mesura de la mes o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial (disposar de carril bus o no, prioritat semafòrica en cruïlles complexes, ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, obres en la via pública, incidències del trànsit, incidències dintre del propi bus etc.

La implantació de la NXB contempla la materialització de nous carrils bus en tots els carrers on sigui necessari i alhora compatible amb la resta de usos de calçada. En les cruïlles més complexes, s'implantaràn les fases semafòriques de forma que el bus tingui prioritat. En aquest sentit, també s'instal·laràn dispositius teletac en algunes cruïlles per prioritzar, agilitzar i donar seguretat als diferents moviments i maniobres d'incorporació dels autobusos. Per reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

També les freqüències milloraran un cop estigui implantat tota la xarxa, doncs tota la seva potencialitat es podrà desenvolupar.

Millorar els intercanviadors. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

S'està treballant per millorar els intercanviadors i que tinguin marquesines amb senyalització variable etc. En particular, a Gràcia es millorarà el intercanvi V19-H6 ara inexistent a base de modificar lleugerament el recorregut de la V19 per Praga, i lateral de Travessera. També es millorarà el intercanvi de la Pl. Lesseps a base de recuperar el recorregut de la H6 en superfície.

Es té en compte les superilles pel nou traçat de la NXB.? (justificació / aclariment de la proposta).

La proposta base sempre que ha sigut possible ha mantingut el criteri de encaixar amb la nova xarxa de superilles, també amb altres projectes com ara els carrils bici etc. En els casos on no ha sigut possible d'adoptat el criteri de posar les noves línies amb criteris de cobertura, o de mobilitat a l'espera de l'evolució futura de les diferents implantacions de les superilles.

129 modificació del recorregut per intercanviar amb metro L5 Beat Almató. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Els busos de barri ara per ara no modificaran les seves prestacions, serà després de la implantació de la NXB quan es podrà abordar aquesta problemàtica de forma global en tota la ciutat.

Regular el transit dels carrers de Travessera de Gràcia i Gran de Gràcia. (justificació / aclariment de la proposta).

Actualment existeix una regulació del trànsit en tota aquesta àrea, que té en compte entre d'altres, paràmetres com ara els diferents fluxos de trànsit en els diferents carrers i sentits per franges horàries. Aquest patró de control es pot modificar atenent a les circumstàncies del trànsit a les incidències en la via pública etc. Aquest control incorpora i fa compatible el trànsit del barri de Gràcia, que té un nivell de restricció molt alt, però que en qualsevol cas, ha de funcionar de la millor manera possible.

Que la 87 arribi fins la Diagonal. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Existeix molta oferta en aquesta zona per resoldre aquesta mobilitat , per tant, no creiem necessari aplicar aquesta mesura, a més a més, suposaria sobrecarregar amb una terminal un àmbit de la ciutat amb moltes dificultats per enquibir-la.

Medi ambient a Gràcia

Busos híbrids a tota la NxBus: Es proposa que es potenciï la flota de busos híbrids a tota la NxBus per pal·liar els problemes de contaminació acústica i ambiental que pateix la ciutat. (justificació / aclariment de la proposta).

La concentració de contaminació ambiental i en part el soroll tendiran a la baixa en els propers exercicis. El 52% de la flota de TMB fa servir tecnologies netes. De fet, la flota de TMB està considerada de les més netes de les principals ciutats d'Europa, aquest percentatge augmentarà any rere any. Les previsions per 2020 son les següents: Reduir de 519 (any 2016) a 241 vehicles els vehicles de gasoil. Mantenir la tecnologia de vehicles a gas (GNC) 411. Incrementar de 3 (2016) a 35 vehicles elèctrics. Incrementar de 132 (2016) a 378 vehicles amb motors híbrids. Per tant, en el 2020 la proporció de vehicles que faran servir tecnologies no contaminants/poc contaminants serà del 85%.

De tota manera, la reducció de la contaminació i per tant la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat vindrà com a conseqüència de la progressiva incorporació de viatgers al sistema, que en la

mateixa proporció abandonaran en molts casos els seus vehicles particulars. I per la implantació en breu de les directives europees en matèria de vehicles i contaminació que imposaran restriccions molt importants als vehicles que circulen per Barcelona, que més contaminin.

Potenciar la flota de busos híbrids etc. Per millorar la qualitat de l'aire de la ciutat. (justificació / aclariment de la proposta).

La concentració de contaminació ambiental i en part el soroll tendiran a la baixa en els propers exercicis. El 52% de la flota de TMB fa servir tecnologies netes. De fet, la flota de TMB està considerada de les més netes de les principals ciutats d'Europa, aquest percentatge augmentarà any rere any. Les previsions per 2020 son les següents: Reduir de 519 (any 2016) a 241 vehicles els vehicles de gasoil. Mantenir la tecnologia de vehicles a gas (GNC) 411. Incrementar de 3 (2016) a 35 vehicles elèctrics. Incrementar de 132 (2016) a 378 vehicles amb motors híbrids. Per tant, en el 2020 la proporció de vehicles que faran servir tecnologies no contaminants/poc contaminants serà del 85%.

De tota manera, la reducció de la contaminació i per tant la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat vindrà com a conseqüència de la progressiva incorporació de viatgers al sistema, que en la mateixa proporció abandonaran en molts casos els seus vehicles particulars. I per la implantació en breu de les directives europees en matèria de vehicles i contaminació que imposaran restriccions molt importants als vehicles que circulen per Barcelona, que més contaminin.



Connectivitat a Gràcia

Millora de la connexió entre l'Hospital de Sant Pau i el Paral·lel. Aquest recorregut abans quedava cobert per la línia 20. Es demana que quedi cobert per alguna línia. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La mobilitat entre l'Hospital de Sant Pau i el Paral·lel, no es podrà resoldre amb una línia específica, ja que la 47 tot i perllongar-se, arribarà fins l' Hospital del Mar a la Barceloneta, i la nova D50 es quedarà a la Pl. Catalunya.

De tota manera, el nou disseny de la NXB que proposem, result fent un únic intercanvi aquest requeriment de mobilitat:

- Hospital de Sant Pau (Ronda Guinardó): H6 + V7 (Pl. Espanya), o H6+ V9 (Av. Paral·lel) o, H6 + V11 (Sant Antoni).
- Hospital de Sant Pau (Maria Claret): H8 + V7 (Pl. Espanya), o H8+ V9 (Av. Paral·lel) o, H8 + V11 (Sant Antoni).

Connexió barri del Carmel i Gracia. (justificació / aclariment de la proposta).

Línies que es mantenen: 24, 19, línies que es modifiquen: 22, 39, Noves NXB: V19. Eliminades: la 92.

La connexió Gracia el Carmel es millora, la 22 tindrà la mateixa freqüència que la V17. A més a més la 22 es veurà afavorida per una millora en la regularitat conseqüència de l'escurçament del recorregut.

Manca d'accessibilitat a Sancho d'Àvila, Teatre Nacional, Auditori etc.(justificació / aclariment de la proposta).

Esta previst H14, Tramvia, V23 de baixada, metro L1.... En general existeixen diverses formes d'arribar a aquesta zona de la ciutat, amb oferta suficient.



4.8 Districte d'Horta – Guinardó

Qualitat del Servei a Horta-Guinardó

Freqüència dels busos de barri: Caldria que la freqüència dels busos de barri fos superior a la que té actualment el 117, que és de vint minuts. Quan es va implantar aquesta línia la freqüència era de quinze minuts. En allargar el recorregut va passar als vint actuals, i l'espera és excessivament llarga per enllaçar amb les línies convencionals. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també, que la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre d'altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Millora de l'app TMB: Millora de l'app TMB. Entre altres qüestions, es demana que tingui informació real i fiable. (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant de forma permanent des de TMB, per millorar i fer cada vegada més fiable la informació relativa a la situació dels autobusos, temps d'espera, incidències etc. Es pretén, que aquesta aplicació per a mòbils i tablets, estigui actualitzada en les dates de les diferents posades

en servei de les fases 5.1(tardor de 2017) i 5.2 (tardor de 2018). El sistema funciona amb la informació facilitada des del centre de control via GPS. Aquesta informació es gestiona i està disponible on line en els diferents dispositius de consulta, pantalles d'informació dinàmica de les marquesines, pals solars, i a les diferents aplicacions descarregables al telèfon mòbil.

La informació i les dades s'actualitzen de manera continuada, i el grau de precisió de la informació és d'un minut.

Més difusió i comunicació de la NxBus: Es proposa que es faci una àmplia campanya de difusió de com quedarà la xarxa bus, ja que l'adaptació al canvi és complexa. (justificació / aclariment de la proposta).

Està previst fer una campanya informativa específica, amb la finalitat d'informar als usuaris dels nous canvis i de les alternatives de mobilitat equivalents. Aquesta campanya, a banda de la part de comunicació en diversos mitjans informatius, es desenvolupa a través d'un equip d'informadors en les parades de les línies afectades. La implantació de la campanya està planificada per executar-se 15 dies abans i una setmana després de la posada en servei de les noves línies, termini més que raonable per què la major part dels usuaris habituals de les línies facin els canvis en la seva mobilitat de manera automàtica.

Està previst fer una campanya de comunicació conjunta l'Ajuntament i TMB, en les dates immediatament anteriors a la posada en servei de les noves línies a la tardor de 2017 i a la tardor de 2018. La campanya informarà dels canvis en la xarxa de bus convencional i dels canvis en la NXB, les dates de posada en servei, les freqüències, horaris, parades, intercanvis, tipus de vehicle, tecnologia etc. i donarà resposta a les noves combinacions de les destinacions més populars de cada districte, amb la finalitat d'aconseguir que les afectacions a la mobilitat de la ciutadania siguin el menor possible.

Plànols de les línies a totes les parades: Es proposa que a totes les parades hi ha plànols clars i entenedors amb totes les línies i amb les parades d'intercanvi ben senyalitzades. (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant específicament en aquest tema, existeix un grup de treball que avalua les condicions dels intercanviadors o àrees d'intercanvi, per proposar millores tant de senyalització,



com de reducció sempre que les condicions de l'espai públic ho permetin, de les distàncies entre parades.

Revisió i millora de la numeració dels busos: Es proposa que es revisi i es millori la numeració de les línies convencionals i dels busos de barri que faci possible que identifiqui clarament de quin tipus de línia es tracta. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

TMB segueix uns criteris lògics per la nomenclatura de les línies, precisament per evitar confusions als ciutadans, amb la Implantació de la NXB. De tota manera, és possible que en algun cas, algun aspecte de nomenclatura o de numeració requereixi alguna revisió.

Regulació i pacificació zona Parc Güell: Regular i pacificar la zona del Parc Güell que té una constant intensitat d'afluència. (justificació / aclariment de la proposta).

S'està treballant en aquest sentit, i buscant alternatives viables i raonables que siguin compatibles amb les activitats turístiques i amb el normal desenvolupament de les activitats de la ciutat. Mesures com ara restringir o ampliar els horaris o restringir el nombre d'entrades dels punts més turístics, pot ajudar a alleugerir les hores punta. Promocionar altres recorreguts dintre de la ciutat per diversificar l'oferta és també una de les estratègies en las que s'està treballant.

La pacificació de determinades zones turístiques, no forma part de l'objecte ni de l'abast d'aquest projecte, ja que és un tema molt més transversal que en el seu conjunt depèn de diferents estratègies d'actuacions liderades des de l'Ajuntament i altres Administracions. Pel que fa als autobusos, s'està treballant per minimitzar els efectes adversos per la ciutadania derivat de la sobreocupació d'aquestes dues línies, en concret la línia 92, que es transformarà en la nova V19, la millora de capacitat vindrà en proporció a la millora de freqüència de 14 minuts de la 92 a 8 minuts de la V19, el que suposa un increment molt important de capacitat de l'ordre del 75%.

Encarir la T-10 per a turistes: Encariment de la T-10 per a turistes, perquè no es beneficiïn de la tarifa bonificada. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Els aspectes tarifaris, no són objecte d'aquest projecte, ja que són competència de l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità). De tota manera, s'està treballant per tal d'endregar al màxim la mobilitat de tot aquest col·lectiu, amb la finalitat de minimitzar les distorsions en el sistema de transport públic de la ciutat, evidentment encarir la T-10 als turistes no és viable, en

general, és millor desplegar estratègies i solucions encaminades a oferir serveis turístics que englobin mobilitat i accés als destins turístics de la ciutat, com ara el bus turístic, etc.

Les diferents línies de bus turístic, ha experimentat un creixement espectacular els últims anys precisament per què han sigut capaces d'atraure tot aquest importantíssim volum de turistes. El preu d'aquests serveis no està subvencionat per les Administracions, i l'usuari paga l'import sencer, el que costa. De fet en sentit contrari, s'han pres mesures com ara destinar una part de la taxa turística, per sufragar una part del Pla d'estiu de TMB a la Barceloneta.

Incrementar la franja horària de servei de la NxBus: El carrer Albert Llanas no queda cobert en l'horari nocturn per la NxBus. Es demana incrementar la franja horària. (justificació / aclariment de la proposta).

Els horaris dels serveis estan ajustats a les necessitats de cada línia, la diferència entre inicis de serveis de la NXB es inferior a 1 hora, els dies laborables. S'està treballant per reduir aquesta diferència de temps, precisament per facilitar ja des del principi de la jornada els intercanvis entre línies sense haver de esperar més del compte.

Infraestructura a Horta-Guinardó

Parada davant Biblioteca Guinardó-Mercè Rodoreda al c/Camèlies. Fa falta una parada allà on parin el 55 + 32+ 39 (o els nous busos que es creïn) , perquè és un carrer pendent i les parades estan o molt a sota o molt a sobre, i és important connectar amb aquest equipament públic. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Les noves línies seran la D40 (antiga 32) i la 39, ja que la 55 queda retallada a la Pl. Catalunya. Les parades a les que fa referència aquesta petició, no solament serveixen als lectors de la biblioteca, sinó que serveixen a un sector de població en funció del radi d'acció. Això significa que modificar la posició de les parades alteraria el radi d'acció de la parada i per tant, a una part de la població teòricament usuària de la mateixa. La distància de les parades a la biblioteca és raonablement acceptable de l'ordre de 1,3 illes, uns 200 m aproximadament.

Gir de la V25 per plaça Maragall: Es proposa que la V25 faci el gir per la plaça Maragall.
(justificació / aclariment de la proposta).

Així esta previst en el projecte de la NXB per aquesta línia, que faci el gir a l'esquerra per agafar el c/Navas de Tolosa. Aquest gir està previst en la urbanització definitiva del costat muntanya de la plaça, que ja preveu un vial en semi rotonda i la semaforització corresponent. No disposem de calendari d'aquestes obres, que estan lligades a l'estació de la L9 de Maragall i, per tant, es va decidir habilitar una solució equivalent provisional per als busos.

H6 per ronda Guinardó: Quan l'H6 circula de Zona Universitària cap a Meridiana, en arribar a c/Cartagena, es desvia del seu recorregut recte i puja cap a Verge de Montserrat. Seria molt més eficient que continués recte per ronda Guinardó fins a enllaçar amb Ramón Albó. El bus també força molt la màquina al fer la pujada del c/Cartagena i va molt lent. (justificació / aclariment de la proposta).

Precisament, la posada en servei en fase 5.1 (tardor de 2017) de la nova D40, que farà el seu recorregut en aquest sector de la ciutat per Verge de Montserrat. Aquesta circumstància ens permet reordenar el recorregut de la H6 en el sentit que figura en aquesta petició. Per tant, la H6 circularà per la Ronda del Guinardó. Per fer possible aquest recorregut, caldrà reordenar viariament la Ronda del Guinardó, de manera que passarà de ser un vial en una direcció, a doble direcció amb un carril bus en cada sentit (que ahora per la nit serà d'aparcament). També aquest canvi suposarà millorar molt notablement l'accés a l'Hospital de Sant Pau pel seu costat muntanya.

Parades al carrer Sant Quintí: En els plànols de les noves línies V23 i el bus de barri 191, no es veu cap parada al carrer de Sant Quintí. Al carrer paral·lel de sentit contrari, Cartagena, el plànol en marca dues. Actualment la línia 192, que desapareix, té dues parades al carrer de Sant Quintí, per tant, els veïns i altres usuaris hi perdriem amb el canvi. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Conseqüència d'aquest procés d'informació i debat, i més concretament a petició dels veïns dels barris del Congrés i els Indians, s'implantarà una nova línia de bus del barri 191 que farà el recorregut de Felip II, Maria Claret, Cartagena, Mas Casanovas, Sant Quinti i retorn, amb la situació de dues parades en el carrer de Sant Quinti (dues més a Cartagena , una a Maria Claret i una a

Mas Casanovas). Aquestes parades no figuren en la documentació de la proposta base per què s'han definit amb posterioritat.

Recorregut de la V23: Es proposa que la V23 s'apropi a Montbau i que connecti Font d'en Fargas amb Horta (i amb el CAP d'Horta). Es demana que aquesta línia faci el mateix recorregut que el 39. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Un cop tornada a estudiar aquesta petició, s'ha arribat a la conclusió, que la millor solució és que la V23 faci el recorregut Tajo, Maragall, Llobregós, i per tant, es rectifica la proposta base del projecte, repetint el recorregut de la 39 en aquest àmbit. La línia 39 quedarà retallada d'Horta a la Pl. Catalana.

Increment de la xarxa de carrils bus: (justificació / aclariment de la proposta).

El projecte de la fase 5.1, que en aquests moments està en fase de tramitació Administrativa, ja contempla la implantació sistematitzada de nous carrils bus en tots aquells carrers on és necessari i compatible amb la funcionalitat global dels carrers, ja que en molts casos la implantació del nou carril bus implica la reordenació dels usos viaris de la calçada afectada. A vegades es resol amb l'eliminació del cordó d'aparcament, amb eliminació quan és possible de carrils de circulació, amb la restitució de contenidors en altres punts de la via o vorera, amb canvis en els sentits de circulació per afavorir la implantació del corresponent carril bus, i fins i tot, solucions de carril bus en contrasentit. Per minimitzar les afectacions a usos existents en la via pública, com ara les càrregues i descàrregues, l'aparcament en determinades hores etc. El projecte defineix en alguns casos solucions de carril multiservei, en el que el carril bus disposa d'exclusivitat en tota la franja d'horari punta, per després en hora vall, permetre les càrregues i descàrregues i per la nit l'aparcament dels vehicles privats.

Per reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

TMB i l'Ajuntament, estem treballant conjuntament per solucionar diverses problemàtiques relacionades amb la indisciplina en els carrils bus existents. En breu, es duran a terme actuacions

de millora de caràcter puntual en determinats carrils bus, com ara canvis o reforç en la senyalització, implantació d'elements de segregació (en fase de prova), etc.

Estudi de les freqüències, connectivitat i accessibilitat dels busos: (justificació / aclariment de la proposta).

Els problemes de regularitat i per tant d'excés de passatge, impuntualitats etc. que actualment es donen en algunes línies en algunes franges horàries, tendiran a minimitzar-se a mida que la implantació de tota la Xarxa avanci, ja que actualment només està implantada el 55% de la totalitat, fet que distorsiona el normal funcionament de la NXB ja que no li permet desenvolupar tota la seva potencialitat.

Aquest projecte a banda de definir la part infraestructural, carrils bus, situació de parades, noves ordenacions viàries etc., desenvolupa una part molt important que fa referència a la prestació del servei, on es defineixen via modelització els paràmetres més importants, com ara, els kilòmetres de recorregut de la línia, el tipus de vehicle que farà el servei, capacitat, la velocitat comercial estimada, el temps de volta, el nombre de vehicles que fan el servei, la freqüència de pas, el passatge per parades i acumulat, tant en hora vall com en hora punta. El resultat de la modelització, permet dimensionar el servei de sortida, i fer un seguiment exhaustiu dia a dia del funcionament de cada línia, la identificació, avaluació i proposta de mesures correctores a partir de les incidències detectades en el seguiment, i altres aspectes relacionats amb l'exploració de les línies. El dia a dia del funcionament de cada línia es fa des del centre de control, de manera que es pot conèixer " on line" la situació de les línies, les incidències, i es poden habilitar les mesures correctores corresponents amb aplicació immediata. També els conductors poden comunicar-se amb el centre de control per informar de qualsevol incidència fora o dintre del bus. L'històric de totes aquestes dades permet a TMB tenir un coneixement exhaustiu de les diferents problemàtiques i li permet jerarquitzar-les per prioritats. Aquestes prioritats són la base per estructurar els recursos d'avui i futurs que necessita TMB per prestar el servei públic.

En la fase en la que estem, és del tot necessari establir ajusts de manera continuada fins que tota la xarxa estigui operativa, ja que entre altres coses la NXB està experimentant un ritme de creixement de passatgers molt notable que no sabem com evolucionarà.

Característiques de les parades dels intercanvis:

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (poc més de mitja illa de l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema aporta, entre altres, la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB, arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

En quant al temps d'espera molt elevat, cal fer la consideració que la referència actual no és bona, ja que la xarxa està desenvolupada només parcialment i no pot desplegar tot el seu potencial. Moltes de les mesures precisament estan encaminades a donar millor velocitat comercial als autobusos (més carril bus, millor sincronització semafòrica, nous dispositius de prioritat etc.)

Accessibilitat:

Apostem per què la nostra ciutat sigui una de les millors adaptades del món, i en coherència amb aquest desig, tota la flota de autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu. La plataforma del vehicle és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de plataformes retràctils, el desnivell de gran part de la flota d'autobusos entre la plataforma interior i la vorera es de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus de barri utilitzat en carrers de muntanya). La plataforma té una pendent suau. Evidentment, fora de la plana de la ciutat, tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de PMR, per mirar d'implementar millores en les seves pendents, geometries etc..



En quant a les rampes retràctils per accedir a l'interior del bus, la flota de busos de TMB, no disposa d'un únic model ni fabricant de plataforma retràctil pels PMR, per raons de compatibilitat amb tots els diferents tipus i fabricants de xassís dels vehicles de que componen la flota, estàndards, articulats, de barri, midis...circumstància que complica enormement el manteniment d'aquest dispositiu. TMB està fent un gran esforç de manteniment per minimitzar avaries i per renovar plataformes.

En quant a fer o no intercanvis, malauradament no podem fer res en aquest aspecte. Creiem que és més important posar a l'abast de tothom també dels PMR totes les destinacions possibles amb un intercanvi, en coherència amb el caràcter el més universal possible del concepte accessibilitat, que no afavorir línies sense intercanvi i amb destinacions molt parcials, ja que l'opció de tenir tots els destins sense intercanvi és impossible.

Quan la xarxa desenvolupi tota la seva potencialitat, la tendència serà a disminuir els problemes de passatge perquè milloraran els de regularitat i alhora també els de velocitat comercial etc. Els problemes d'ocupació en els autobusos de cadires de rodes disminuiran. També cal recordar que el nivell de civisme de la ciutadania segueix una tendència de millora. Alhora els conductors poden reforçar mitjançant avís verbal per la megafonia del bus per què es respecti el dret prioritari d'aquestes persones.

H2 mateix recorregut que la línia 60: Es proposa que l'H2 faci el mateix recorregut que la línia 60
(justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La modificació de la línia 60 té el seu origen en la implantació de les noves línies de la NXB, i el seu grau de coincidència, en concret la H2 Esplugues / Trinitat Nova, solapa el seu recorregut del tram de la 60 fins el c/Arenys, per tant, la 60 situa el seu final en la Ronda de Dalt a l'alçada del c/Arenys. Per l'altre costat, la 60 es retalla lleugerament des del Bon Pastor fins a la Verneda, ja que aquest recorregut queda cobert per la futura V33.



Millora del bus de barri 185: Es proposa que s'ampliï el recorregut del bus de barri 185 i que es millori la seva freqüència. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Conseqüència del procés d'informació i debat que s'està portant a terme, i per solucionar certs problemes de cobertura territorial en els barris de Sant Genís, Montbau i Horta, i d'acord amb els representants dels veïns del Districte, la Guàrdia Urbana, de TMB i de l'Ajuntament, s'està treballant en la modificació de dues línies de bus del barri la 112 i la 185 amb l'objectiu a més de donar nou servei al barri de Montbau, millorar l'actual servei a Sant Genís, i millorar també algun aspecte del recorregut del barri d'Horta.

Planificació vinculada al pendent dels carrers: Que en la planificació de les parades es tingui en compte que en els carrers amb pendent pronunciada, la distància entre parades hauria de ser menor. (justificació / aclariment de la proposta).

Ja es té en compte aquesta circumstància en el disseny de la NXB, de fet, la distància mitja nominal entre parades és de 320 metres i en els barris fora de la plana de la ciutat és inferior, de l'ordre de 250 metres.

No segregació de les línies 185 i 112: Es proposa que no es divideixin les línies 185 i 112 ja que els escolars de Sant Genís haurien de fer intercanvi de bus, fet que comportaria un temps d'espera més elevat (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Conseqüència del procés d'informació i debat que s'està portant a terme, i per solucionar certs problemes de cobertura territorial en els barris de Sant Genís, Montbau i Horta, i d'acord amb els representants dels veïns del Districte, la Guàrdia Urbana, de TMB i de l'Ajuntament, s'està treballant en la modificació de dues línies de bus del barri la 112 i la 185 amb l'objectiu a més de donar nou servei al barri de Montbau, millorar l'actual servei a Sant Genís, i millorar també algun aspecte del recorregut del barri d'Horta. El servei del 185 es farà amb vehicle "midi" de 10 metres.

La segregació de les dues línies, és inevitable, ja que el tram que farà la 185 té una demanda molt important inassolibles amb vehicle petit de bus del barri. D'altra banda, no és possible resoldre el servei de Sant Genis amb un vehicle de tipologia " Midi" de 10 metres, ja que els paràmetres geomètrics dels carrers del barri ho impedeixen.



D40 gir a Rda. Guinardó per Segle XX. El canvi de Mare de Deu de Montserrat a Rda. Guinardó es fa actualment per Anna M. Martínez, estudiar fer-ho per Segle XX amb una parada a M. Deu Montserrat prop del nou gir. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La previsió respecte a la línia D40 és que els busos siguin articulats. Tot i que els carrers Segle XX i Periodistes són similars pel que fa a distància entre façanes i a amplada de la calçada, cal tenir en compte que el carrer Anna M^a Sagí és més ample, tant entre façanes com pel que fa a la calçada. A més, el gir des d'aquest carrer a Rda. Guinardó és més fàcil que des del c. Segle XX, doncs a més de l'amplada de la calçada també l'angle del gir és més obert a Anna M^a Sagí que a Segle XX. És per tot això que s'ha considerat millor mantenir el pas dels busos articulats per on ho fa actualment la línia H6.

Línia 39 es mantingui fins a Horta. Necessitem totalment aquets bus per poder baixar i pujar del centre de horta que es on tenim tots els serveis (cap, botigues, escoles mercat..) no tenim cap altre transport públic i s'ha de tenir en compte que es un barri on tot són pujades (Font d'en fargues) si el treuen estem totalment aïllats. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Un cop tornada a estudiar aquesta petició, s'ha arribat a la conclusió, que la millor solució és que la V23 faci el recorregut Tajo, Maragall, Llobregós, i per tant, es rectifica la proposta base del projecte, repetint el recorregut de la 39 en aquest àmbit. La línia 39 quedarà retallada de Horta a la Pl. Catalana, precisament per què aquesta part dels servei la farà la nova V23 amb una freqüència de pas millor de 11 minuts, a 8 minuts (fase 5.2, tardor 2018).

Modificació recorregut H6. Es proposa que l'H6 faci el recorregut de tornada per Mare de Déu del Coll. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquest recorregut que contempla aquesta proposta suposaria un canvis en la distribució de les línies, no tindria sentit, ja que les línies horitzontals, verticals i diagonals estan distribuïdes atenent a criteris de cobertura, tipus de via etc.

La resta de modificacions que es faran en la H6 són les següents: es modificarà el pas de la H6 en l'àmbit del pas inferior de la Pl. Lesseps, es rectificarà el recorregut actual de forma que el bus

passarà per superfície, precisament per recuperar les parades de la plaça i així millorar els intercanvis.

Les parades de Travessera costat Besòs de Lesseps, recuperaran la seva ubicació inicial aproximadament.

La idea és posar les noves parades de forma coordinada amb les obres de reurbanització de la Travessera de Dalt, aquestes obres es preveu finalitzar-les al maig de 2017.

Precisament la posada en servei en fase 5.1 (tardor de 2017). De la nova D40, que farà el seu recorregut en aquest sector de la ciutat per Verge de Montserrat, aquesta circumstància ens permet reordenar el recorregut de la H6 en el sentit que figura en aquesta petició. Per tant, la H6 circularà per la Ronda del Guinardó. Per fer possible aquest recorregut, caldrà reordenar viàriament la Ronda del Guinardo, de forma que passarà de ser un vial en una direcció, a doble direcció amb un carril bus en cada sentit (i per la nit d'aparcament). Aquest canvi també suposarà millorar molt notablement l'accés a l'Hospital de Sant Pau pel seu costat muntanya.

La H6 també incrementarà el seu recorregut en el seu tram final. Actualment, finalitza en Fabra i Puig amb Meridiana, i perllongarà fins al c/ Josep Soldevila amb Onze de Setembre.

Modificació de la línia 21: Desplaçar la línia V21 fins a la cruïlla Arquitectura-Sorolla per donar més servei a les persones amb mobilitat reduïda, ja que l'actual parada (Arquitectura-Àngel Marqués) està en un emplaçament amb un fort pendent. Una altra opció seria que el bus de barri de Montbau cobris aquest tram. (justificació / aclariment de la proposta).

Conseqüència del procés d'informació i debat que s'està portant a terme, i per solucionar certs problemes de cobertura territorial en els barris de Sant Genís, Montbau i Horta, i d'acord amb els representants dels veïns del Districte, la Guàrdia Urbana, de TMB i de l'Ajuntament, s'està treballant en la modificació de dues línies de bus del barri la 112 i la 185 amb l'objectiu a més de donar nou servei al barri de Montbau, millorar l'actual servei a Sant Genís, i millorar també algun aspecte del recorregut del barri d'Horta. El servei del 185 es farà amb vehicle "midi" de 10 metres.

La segregació de les dues línies, és inevitable, ja que el tram que farà la 185 té una demanda molt important inassolibles amb vehicle petit de bus del barri. D'altra banda, no és possible resoldre el



servei de Sant Genis amb un vehicle de tipologia “ Midi” de 10 metres, ja que els paràmetres geomètrics dels carrers del barri ho impedeixen.

Modificació línia 60: Es proposa que la línia 60 allargui el seu recorregut per fer un intercanvi directe amb l'H2, que apropi el veïnat fins al mercat de Via Júlia i que millori la seva freqüència. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La modificació de la línia 60 té el seu origen en la implantació de les noves línies de la NXB, i el seu grau de coincidència, en concret la H2 Esplugues / Trinitat Nova, solapa el seu recorregut del tram de la 60 fins el c/Arenys, per tant, la 60 situa el seu final en la Ronda de Dalt a l'alçada del c/Arenys. De fet, s'ha aprofitat a les proximitats del C/Arenys la terminal de la 60 de la Ronda de Dalt i la volta final per precisament fer possible l'intercanvi 60 + H2. La freqüència es mantindrà a uns 15 minuts.

Modificació línia 60: Es proposa que la línia 60 allargui el seu recorregut per fer un intercanvi directe amb l'H2, que apropi el veïnat fins al mercat de Via Júlia i que millori la seva freqüència. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La modificació de la línia 60 té el seu origen en la implantació de les noves línies de la NXB, i el seu grau de coincidència, en concret la H2 Esplugues / Trinitat Nova, solapa el seu recorregut del tram de la 60 fins el c/Arenys, per tant, la 60 situa el seu final en la Ronda de Dalt a l'alçada del c/Arenys. De fet, s'ha aprofitat a les proximitats del C/Arenys la terminal de la 60 de la Ronda de Dalt i la volta final per precisament fer possible l'intercanvi 60 + H2. La freqüència es mantindrà a uns 15 minuts.

Línia de bus 39 V23: Si la línia 39 finalitza a la plaça Catalana i la V23 es manté segons el projecte, el barri de la Font d'en Fargas queda incomunicat amb els serveis dels barri (CAP d'Horta, mercat d'Horta, biblioteca, comerç). S'hauria de mantenir el final del 39 o que la V23 el faci (Tajo, passeig Maragall, Llobregós, rambla del Carmel, Pedrell...) (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Un cop tornada a estudiar aquesta petició, s'ha arribat a la conclusió, que la millor solució és que la V23 faci el recorregut Tajo, Maragall, Llobregós, i per tant, es rectifica la proposta base del projecte, repetint el recorregut de la 39 en aquest àmbit. La línia 39 quedarà retallada de Horta a

la Pl. Catalana, precisament per què aquesta part dels serveis la farà la nova V23 amb una freqüència de pas millor de 11 minuts, a 8 minuts (fase 5.2, tardor 2018).

Manteniment del recorregut actual de les línies 39 i 92: En la cita presencial d'Horta-Guinardó es proposa que es mantingui el recorregut actual de les línies 39 i 92. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Línia 39: Un cop tornada a estudiar aquesta petició, s'ha arribat a la conclusió, que la millor solució és que la V23 faci el recorregut Tajo, Maragall, Llobregós, i per tant, es rectifica la proposta base del projecte, repetint el recorregut de la 39 en aquest àmbit. La línia 39 quedarà retallada de Horta a la Pl. Catalana

Línia 92: Actualment aquesta mobilitat es resol amb la línia 92, que desenvolupa el seu recorregut des de l'Eixample lleugerament en diagonal . La proposta de la NXB reconverteix la 92 per la V19 i la modificada 22. Per tant, la solució que es proposa es fer servir des de l'Eixample la nova V19 que passa per Pg. Sant Joan, Pi i Margall, o la 22 que passa per Gran de Gràcia. Per recollir als passatgers d'altres zones de l'Eixample, caldrà combinar amb qualsevol de les línies horitzontals H6, H8, H10,H12,H14. Es modificarà l'intercanvi entre la H6 i la V19 fent una petita modificació de recorregut de la V19, amb la finalitat de fer un intercanvi més òptim entre línies, i no perjudicar a la ciutadania del Guinardó, que està en el radi de cobertura de la H6.

Increment xarxa carrils bus: En la cita presencial d'Horta Guinardó es proposa que s'incrementi la xarxa de carrils bus per millorar la velocitat comercial dels autobusos. (justificació / aclariment de la proposta).

El projecte de la fase 5.1, que en aquests moments està en fase de tramitació Administrativa, ja contempla la implantació sistematitzada de nous carrils bus en tots aquells carrers on és necessari i compatible amb la funcionalitat global dels carrers, ja que en molts casos la implantació del nou carril bus implica la reordenació dels usos viaris de la calçada afectada. A vegades es resol amb l'eliminació del cordó d'aparcament, amb eliminació quan és possible de carrils de circulació, amb la restitució de contenidors en altres punts de la via o vorera, amb canvis en els sentits de circulació per afavorir la implantació del corresponent carril bus, i fins i tot, solucions de carril bus en contrasentit. Per minimitzar les afectacions a usos existents en la via pública, com ara les

càrregues i descàrregues, l'aparcament en determinades hores etc. El projecte defineix en alguns casos solucions de carril multiservei, en el que el carril bus disposa d'exclusivitat en tota la franja d'horari punta, per després en hora vall, permetre les càrregues i descàrregues i per la nit l'aparcament dels vehicles privats.

Per reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

L'Ajuntament de manera conjunta amb TMB, estem treballant conjuntament per solucionar diverses problemàtiques relacionades amb la indisciplina en els carrils bus existents. En breu es duran a terme actuacions de millora de caràcter puntual en determinats carrils bus, com ara canvis o reforç en la senyalització, implantació de elements de segregació (en fase de prova), etc.

Anàlisi de la freqüència dels busos i de la connectivitat: En la cita presencial d'Horta-Guinardó es proposa que s'estudiïn la freqüència dels busos i la connectivitat entre parades, en especial de les línies 39 i V23, així com l'accessibilitat a tots els autobusos. (justificació / aclariment de la proposta).

Una de les principals característiques de disseny de la NXB, és precisament l'augment de les freqüències, en relació a les freqüències normalment utilitzades en la xarxa convencional que en general són molt variables (de l'ordre de 6,5 i 35 min. i uns 16,5 minuts de mitjana). Aquest aspecte és imprescindible per garantir temps d'espera admissibles en les parades normals i en les d'intercanvi. És per aquesta raó que el sistema de NXB contempla unes bones freqüències de projecte entre 5 i 8 minuts, que són les adequades per una xarxa d'alta capacitat com la que s'està implantant en la ciutat.

El compliment d'aquestes freqüències depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial, de la disposició de carril bus o no, de la prioritat semafòrica en cruïlles complexes, de l'ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, de les obres en la via pública, de les incidències del trànsit, de les incidències dintre del propi bus etc...En l'actualitat la nova xarxa està desplegada en un 60%,



coexistent amb les altres xarxes, circumstància que no beneficia al compliment de les freqüències previstes, doncs no pot desplegar tota la seva potencialitat. També el trànsit privat està experimentant un augment important en aquests últims trimestres, cosa que juga en contra.

La NXB contempla la implantació de moltes mesures de caràcter infraestructural encaminades a minimitzar tots aquets efectes adversos. Ben segur que la posada en servei de totes les línies de la NXB tendirà a normalitzar les freqüències contemplades en el projecte, entre altres coses perquè es produirà un millora substancial de la regularitat i de la velocitat comercial.

Els problemes de regularitat i per tant d'excés de passatge, impuntualitats etc. que actualment es donen en algunes línies en algunes franges horàries, tendiran a minimitzar-se a mida que la implantació de tota la Xarxa avanci, ja que actualment només està implantada el 55% de la totalitat, fet que distorsiona el normal funcionament de la NXB ja que no li permet desenvolupar tota la seva potencialitat.

Aquest projecte a banda de definir la part infraestructural, carrils bus, situació de parades, noves ordenacions viàries etc., desenvolupa una part molt important que fa referència a la prestació del servei, on es defineixen via modelització els paràmetres més importants, com ara, els kilòmetres de recorregut de la línia, el tipus de vehicle que farà el servei, capacitat, la velocitat comercial estimada, el temps de volta, el nombre de vehicles que fan el servei, la freqüència de pas, el passatge per parades i acumulat, tant en hora vall com en hora punta. El resultat de la modelització, permet dimensionar el servei de sortida, i fer un seguiment exhaustiu dia a dia del funcionament de cada línia, la identificació, avaluació i proposta de mesures correctores a partir de les incidències detectades en el seguiment, i altres aspectes relacionats amb l'exploració de les línies. El dia a dia del funcionament de cada línia es fa des del centre de control, de manera que es pot conèixer " on line" la situació de les línies, les incidències, i es poden habilitar les mesures correctores corresponents amb aplicació immediata. També els conductors poden comunicar-se amb el centre de control per informar de qualsevol incidència fora o dintre del bus. L'històric de totes aquestes dades permet a TMB tenir un coneixement exhaustiu de les diferents problemàtiques i li permet jerarquitzar-les per prioritats. Aquestes prioritats són la base per estructurar els recursos d'avui i futurs que necessita TMB per prestar el servei públic.

En la fase en la que estem, és del tot necessari establir ajusts de manera continuada fins que tota la xarxa estigui operativa, ja que entre altres coses la NXB està experimentant un ritme de creixement de passatgers molt notable que no sabem com evolucionarà.

Característiques de les parades dels intercanvis:

En la NXB la distribució de les parades és una mica diferent que en la xarxa convencional. La interdistància entre parades de la NXB i de les línies convencionals es de 320 m i 250 m respectivament. Aquest lleuger augment de distància entre parades de 70 m (poc més de mitja illa de l'Eixample) respon a un criteri de reducció del temps de recorreguts de les noves línies, millorant per tant la velocitat comercial, i d'aquesta manera, fer el servei més eficient en la mesura que es redueix el temps de viatge. Per contra, notarem que les parades estan de l'ordre d'un minut més lluny.

Aquest nou sistema aporta, entre altres, la novetat dels intercanvis, de fet es podrà en un 95% dels casos, des de qualsevol punt de l'àmbit de la NXB, arribar a qualsevol destinació amb un sol intercanvi entre línies. Per fer possible això primer es situen les parades d'intercanvi entre línies, repartint l'espai resultant a raó de 320 m de mitjana. Per aquest motiu veurem desplaçaments de les nostres parades en molts casos.

En quant al temps d'espera molt elevat, cal fer la consideració que la referència actual no és bona, ja que la xarxa està desenvolupada només parcialment i no pot desplegar tot el seu potencial. Moltes de les mesures precisament estan encaminades a donar millor velocitat comercial als autobusos (més carril bus, millor sincronització semafòrica, nous dispositius de prioritat etc.)

Accessibilitat:

Apostem per què la nostra ciutat sigui una de les millors adaptades del món, i en coherència amb aquest desig, tota la flota de autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu. La plataforma del vehicle és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de plataformes retràctils, el desnivell de gran part de la flota d'autobusos entre la plataforma interior i la vorera es de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus de barri utilitzat en carrers de muntanya). La plataforma té una pendent suau. Evidentment, fora de la plana de la ciutat, tenim i tindrem carrers que en algun

cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de PMR, per mirar d'implementar millores en les seves pendents, geometries etc..

En quant a les rampes retràctils per accedir a l'interior del bus, la flota de busos de TMB, no disposa d'un únic model ni fabricant de plataforma retràctil pels PMR, per raons de compatibilitat amb tots els diferents tipus i fabricants de xassís dels vehicles de que componen la flota, estàndards, articulats, de barri, midis...circumstància que complica enormement el manteniment d'aquest dispositiu. TMB està fent un gran esforç de manteniment per minimitzar avaries i per renovar plataformes.

En quant a fer o no intercanvis, malauradament no podem fer res en aquest aspecte. Creiem que és més important posar a l'abast de tothom també dels PMR totes les destinacions possibles amb un intercanvi, en coherència amb el caràcter el més universal possible del concepte accessibilitat, que no afavorir línies sense intercanvi i amb destinacions molt parcials, ja que l'opció de tenir tots els destins sense intercanvi és impossible.

Quan la xarxa desenvolupi tota la seva potencialitat, la tendència serà a disminuir els problemes de passatge perquè milloraran els de regularitat i alhora també els de velocitat comercial etc. Els problemes d'ocupació en els autobusos de cadires de rodes disminuiran. També cal recordar que el nivell de civisme de la ciutadania segueix una tendència de millora. Alhora els conductors poden reforçar mitjançant avís verbal per la megafonia del bus per què es respecti el dret prioritari d'aquestes persones.

Regulació semafòrica a la Travessera de Gràcia: En la cita presencial d'Horta-Guinardó es proposa que es millori la regulació semafòrica a la Travessera de Gràcia perquè es produeixen moltes retencions de trànsit. (justificació / aclariment de la proposta).

Actualment existeix una regulació del trànsit en tota aquesta àrea que té en compte, entre d'altres, paràmetres com ara els diferents fluxos de trànsit en els diferents carrers i sentits per franges horàries. Aquest patró de control es pot modificar atenent a les circumstàncies del trànsit (com poden ser les obres a la via pública), a les incidències viàries, etc. Aquest control incorpora i



fa compatible el trànsit del barri de Gràcia, que té un nivell de restricció molt alt, però que en qualsevol cas ha de funcionar de la millor manera possible.

Adequació de les parades tenint en compte el desnivell del barri: Caldria tenir en compte la distància entre parades segons el desnivell del barri, ja que no és el mateix caminar tres-cents metres quan el terreny és pla que fer-ho en pujada, sobretot per a persones grans. I el Guinardó és un barri amb moltes pujades. (justificació / aclariment de la proposta).

Ja es té en compte aquesta circumstància en el disseny de la NXB, de fet la distància mitja nominal entre parades és de 320 metres i en els barris fora de la plana de la ciutat és inferior, en general de l'ordre de 250 metres.

Mantenir la 55 Pl. Catalana - Montjuic (absorbint el recorregut del 39): En la proposta de l'ajuntament inexplicablement hi apareixen dues línies: 39 (Pl Catalana-Urquinaona) i 55 (Urquinaona-Montjuic). El que té sentit és unir aquestes dues línies en una sola 55 (Pl. Catalana - Montjuic) que faci el recorregut per Llària-Pau Claris i Torrent de l'Olla, i suprimir la 39 que queda coberta per la 55 i la V19/V23. D'aquesta manera, bona part dels usuaris del 55 poden seguir fent el seu trajecte sense transbordament. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Les modificacions de les línies convencionals, reconversions, canvis de recorregut, retalls de recorregut etc, son una conseqüència de la implantació de la nova xarxa, més racional. En aquest cas , el retall de recorregut de la 55 té el seu origen en la implantació de la V19 i de la D40, i en el cas de la 39 per la implantació de la V19 i de la V23.

Millora trànsit a Gran de Gràcia i Trav. de Gràcia: Millorar el trànsit a Gran de Gràcia i Trav. de Gràcia perquè les retencions afecten la circulació de les línies 24, 39 i 92. (justificació / aclariment de la proposta).

Actualment existeix una regulació del trànsit en tota aquesta àrea que té en compte, entre d'altres, paràmetres com ara els diferents fluxos de trànsit en els diferents carrers i sentits per franges horàries. Aquest patró de control es pot modificar atenent a les circumstàncies del trànsit (com poden ser les obres a la via pública), a les incidències viàries, etc. Aquest control incorpora i

fa compatible el trànsit del barri de Gracia, que té un nivell de restricció molt alt, però que en qualsevol cas ha de funcionar de la millor manera possible.

Noves parades de l'H-8: Establir noves parades de la línia H8 a la Sagrera i a l'av. Meridiana. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La H8, en aquest àmbit, disposa de les parades que li pertoquen, cal tenir en compte que la situació d'algunes d'aquestes parades en l'àmbit de la Meridiana, respon a la necessitat de configurar un àrea d'intercanvi amb la V27. Hem comprovat les interdistàncies entre les parades i són les correctes (de l'ordre de 320 metres).

Reubicació de la parada final de la línia H6 a Can Dragó: (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No és possible atendre aquesta petició, ja que la H8 es perllongarà el seu recorregut des de la Meridiana Fabra i Puig fins a Onze de Setembre, a l'alçada del c/Segre, per tant, no es podrà acostar al recinte esportiu de Can Dragó. L'objectiu del perllongament és per millorar la cobertura de la línia i donar millor servei a aquest barri, i també per millorar l'intercanvi amb la V31.

Més vehicles a la línia V19: El recorregut de la V19 és massa llarg. Es proposa que s'incrementi el núm. de vehicles d'aquesta línia per incrementar la freqüència de pas. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta nova línia V19 Barceloneta / Alfonso Comín, està previst que comenci a operar a la tardor de 2018 fase 5.2 amb una freqüència de 8 minuts. La proposta de modificar algun dels aspectes de la nova línia, com ara el d'afegir més autobusos dependrà del nivell de servei real ocupació , alertes de passatge etc., i dels recursos disponibles.

Aquest projecte, a banda de definir la part infraestructural, carrils bus, situació de parades, noves ordenacions viaries etc. desenvolupa una part molt important que fa referència a la prestació del servei, on es defineixen via modelització els paràmetres més importants, com ara, els kilòmetres de recorregut de la línia, el tipus de vehicle que farà el servei, capacitat, la velocitat comercial estimada, el temps de volta, el nombre de vehicles que fan el servei, la freqüència de pas, el passatge per parades i acumulat, tant en hora vall com en hora punta. El resultat de la

modelització, permet dimensionar el servei de sortida, i fer un seguiment exhaustiu dia a dia del funcionament de cada línia, la identificació, avaluació i proposta de mesures correctores a partir de les incidències detectades en el seguiment, i altres aspectes relacionats amb l'exploració de les línies. El dia a dia del funcionament de cada línia es fa des del centre de control, de manera que es pot conèixer " on line" la situació de les línies, les incidències, i es poden habilitar les mesures correctores corresponents amb aplicació immediata. També els conductors poden comunicar-se amb el centre de control per informar de qualsevol incidència fora o dintre del bus. L'històric de totes aquestes dades permet a TMB tenir un coneixement exhaustiu de les diferents problemàtiques i li permet jerarquitzar-les per prioritats. Aquestes prioritats són la base per estructurar els recursos d'avui i futurs que necessita TMB per prestar el servei públic.

En la fase en la que estem, és del tot necessari establir ajusts de manera continuada fins que tota la xarxa estigui operativa, ja que entre altres coses la NXB està experimentant un ritme de creixement de passatgers molt notable que no sabem com evolucionarà.

Pacificar tota la zona del Parc Güell.

No és objecte d'aquest projecte definir les obres de pacificació de l'espai públic. Aquesta qüestió depèn de altres instàncies municipals. Pel que fa al tema dels autobusos i més concretament a la NXB, si bé es podrien abordar àmbits de pacificació en la zona del Parc Güell, no seria convenient fer-ho en l'àmbit de la Crtra. del Carmel, ja que es una via d'accés principal a la muntanya, via bàsica sense possibilitat d'alternativa equivalent des de el punt de vista de mobilitat. Esta previst que circulin 2 línies d'alta freqüència com ara la futura V19 i la 24 (existent) .





Connectivitat a Horta-Guinardó

Línia de bus 39 V23: Si la línia 39 finalitza a la plaça Catalana i la V23 es manté segons el projecte, el barri de la Font d'en Fargas queda incomunicat amb els serveis dels barri (CAP d'Horta, mercat d'Horta, biblioteca, comerç). S'hauria de mantenir el final del 39 o que la V23 el faci (Tajo, passeig Maragall, Llobregós, rambla del Carmel, Pedrell...) (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Un cop tornada a estudiar aquesta petició, s'ha arribat a la conclusió, que la millor solució és que la V23 faci el recorregut Tajo, Maragall, Llobregós, i per tant, es rectifica la proposta base del projecte, repetint el recorregut de la 39 en aquest àmbit. La línia 39 quedarà retallada de Horta a la Pl. Catalana, precisament per què aquesta part dels servei la farà la nova V23 amb una freqüència de pas millor de 11 minuts, a 8 minuts (fase 5.2, tardor 2018).

Connexió de barri de Font d'en Fargas: Millorar la connexió del barri Font d'en Fargas al barri d'Horta. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Un cop tornada a estudiar aquesta petició, s'ha arribat a la conclusió, que la millor solució és que la V23 faci el recorregut Tajo, Maragall, Llobregós, i per tant, es rectifica la proposta base del projecte, repetint el recorregut de la 39 en aquest àmbit. La línia 39 quedarà retallada de Horta a la Pl. Catalana, precisament per què aquesta part dels servei la farà la nova V23 amb una freqüència de pas millor de 11 minuts, a 8 minuts (fase 5.2, tardor 2018).

Millorar la connectivitat dels Hospitals de Sant Pau i del Mar: (justificació / aclariment de la proposta).

Existeix la possibilitat de connectar els dos hospitals amb la 59 (freqüència de pas de 8 minuts) sense haver de fer cap intercanvi, però només des de l'accés mar de Sant Pau (per Maria Claret).

Per accedir amb la V23 a l'Hospital de Mar des de l'Hospital de Sant Pau, una opció és fer un intercanvi en la mateixa parada amb la V27 (freqüència de pas de 7 minuts) en la Av. Icària, o bé V23 + 59 (freqüència de pas de 8 minuts).

També es pot fer l'intercanvi a Maria Claret accés mar de l'Hospital Sant Pau amb H8 + V21, o bé H6 + V21 a la Ronda del Guinardó accés muntanya de l'Hospital.



Bus que cobreixi Pare Claret a la zona escolar de l'entorn del Parc Güell: Establiment d'un bus de barri o convencional que cobreixi el recorregut des de la part sud de l'Hospital de Sant Pau a la zona d'escoles de l'entorn del Parc Güell sense cap intercanvi. Abans els escolars podien fer aquest recorregut amb la línia 92. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Actualment aquesta mobilitat es resol amb la línia 92, que desenvolupa el seu recorregut des de l'Eixample lleugerament en diagonal. La proposta de la NXB reconverteix la 92 per la V19 i la modificada 22. Per tant, la solució que es proposa és fer servir des de l'Eixample la nova V19 que passa per Pg. St. Joan, Pi i Margall, o la 22 que passa per Gran de Gràcia. Per recollir als passatgers d'altres zones de l'Eixample, caldrà combinar amb qualsevol de les línies horitzontals H6, H8, H10,H12,H14. Es modificarà l'intercanvi entre la H6 i la V19, fent una petita modificació de recorregut de la V19, amb la finalitat de fer un intercanvi més òptim entre línies, i no perjudicar a la ciutadania del Guinardó, que està en el radi de cobertura de la H6. El barri de la Sagrada Família, queda servit per les H12, H10, H8.+V19 o 22.

Millorar la línia 117: Proposta de modificació de la línia del bus de barri 117 per incrementar les connexions del barri de Font d'en Fargas amb Horta. Es demana que el bus arribi al Metro d'Horta. Addicionalment, millora de la identificació del bus que fa dos recorreguts diferents amb la mateixa numeració. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb districtes, TMB i

Mobilitat. Val a dir també, que la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre d'altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Prioritzar un servei més pròxim als barris –Montbau, Horta i Sant Genís, assegurant un servei de qualitat i amb gran capacitat de transport de passatgers. (justificació / aclariment de la proposta).

Els barris de Montbau Horta i Sant Genís, en alguns casos directa i en altres indirectament, tindran segons defineix la proposta de sortida de la NXB noves línies d'alta capacitat. A Montbau ja gaudeixen de la V21 que fa el recorregut per bona part del perímetre del barri, amb prestacions d'alta capacitat i freqüència de pas. En el cas d'Horta la V23, la V25, en la tardor de 2018 la V27, ja implantada la H2, en la tardor de 2017. En Sant Genís, donades les peculiaritats orogràfiques i les evidents limitacions de la seva trama urbana per albergar vehicles estàndards no ha sigut possible desplegar la NXB, però es mantenen línies convencionals, la 19 i la 76 amb freqüències bones de 11' i 14' respectivament. De forma subsidiària la V21 també acosta als habitants d'aquest barri per l'entorn del c/ de Natzaret, i pròximament travessant el recinte de l'Hospital de la Vall d'Hebron a la part baixa del barri. Tota aquesta oferta de transport solucionarà de forma molt important el dèficit de mobilitat cap al centre de la ciutat d'aquests barris.

Tanmateix cal reconèixer que els barris de Montbau Horta i Sant Genís es desenvolupen en àmbits periurbans, amb notables discontinuïtats de la trama urbana, amb presència de barreres infraestructurals importants com la Ronda de Dalt, circumstàncies que entre altres, determinen que la ubicació dels equipaments, zones comercials i punts generadors de mobilitat en relació a la situació d'aquesta població no quedin ven servits per la NXB. És per aquesta raó que es proposa reestructurar els busos de barri 185 i 112 amb la finalitat de complementar l'accessibilitat a aquests equipaments. Actualment, la proposta està en fase d'estudi, amb una proposta de traçat que ha comptat amb la participació de bona part de les entitats dels barris implicats.

Augmentar els serveis per anar a l'Hospital de Sant Pau des del barri del Guinardó.

Un dels canvis més rellevants en aquest aspecte es la modificació prevista per a la lineal H6 que en aquests moments passa per Verge de Montserrat i dintre de uns mesos baixarà a la Ronda del Guinardó per passar per davant de l'hospital de Sant Pau, nou accés.

També, i a conseqüència del procés de participació amb la implantació del nou bus del barri 191, que fa el recorregut des del Congrés per Pg Maragall , Antoni Maria Claret, Industria etc, té 6 parades en el perímetre del recinte de l'Hospital.

La nova V23 passarà pels dos accessos de l'Hospital, permeten amb un intercanvi amb qualsevol horitzontal arribar a l'Hospital des de la pràctica totalitat de la ciutat. L'actual H8 passa per l'accés de Maria Claret, també el 47 i el futur D50.

Manquen autobusos des del barri del Guinardó cap a l'eix de la Avinguda Meridiana.

Amb la V25 Poblenou / Horta. Passa per Pg. Maragall, Trinxant- Navas, Meridiana. També la V23 Nova Icària / Can Marcet. Passa per Badajoz- Independència (dos de Maig – Pamplona) arriba a Meridiana – Pl. Glories.

Altres combinacions serien: D40, H6, D50, H8 que cobreixen tot el Guinardó i buscant l'intercanvi amb la V25, V23, V27.

Augmentar les connexions amb serveis de proximitat al barri de la Font d'en Fargues amb al barri d'Horta.

Solució per incrementar el recorregut de la V23 per la Font d'en Fargues pels carrers Llobregós, Pg. Maragall i Tajo:

Es tracta de modificar el recorregut inicial del V23 per la Rambla del Carmel, i desviar-la per Llobregós, Pg. Maragall i Tajo. Es tracta de una solució de compromís entre incrementar el recorregut uns minuts, perjudicant lleugerament el concepte de línia vertical, però a canvi s'aconsegueix restituir un servei que es perdi.



4.9 Districte de Nou Barris

Qualitat del Servei a Nou Barris

Millorar les marquesines existents i implantar-ne de noves en tots els barris, però sobretot als barris de Trinitat Nova i Trinitat Vella (actualment pràcticament inexistents). (justificació / aclariment de la proposta).

La renovació de marquesines, i la instal·lació de noves, allà on és possible en substitució del pal de parada, és quelcom que es fa de manera reglada en tot l'àmbit de la ciutat, i per tant, Trinitat Nova i Trinitat Vella no seran una excepció.

Cal tenir en compte que, si bé per posar una marquesina, cal que les condicions d'urbanització de la vorera com són l'amplada, la situació del mobiliari urbà, l'arbrat i la pendent longitudinal de la vorera, siguin uns valors concrets. També és cert que de les 2.548 parades de les que consta la actual xarxa, algunes parades sobre tot de bus de barri o de línies convencionals, i sobre tot en les parades justament anteriors a la terminal, no sempre és justificable la implantació d'una marquesina perquè el nombre de passatgers que la podrien utilitzar en espera és insignificant. Per tant, cal estudiar cada cas per determinar la conveniència o no de la substitució de pal per marquesina.

Pantalles digital a les parades: Es demana que a les parades hi hagi informació fiable i actualitzada per millorar els intercanvis. (justificació / aclariment de la proposta).

Les marquesines de les parades amb més afluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies, o bé sigui per saber quina línia he d'agafar per un destí concret quan disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar una informació de la màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat de que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin de la informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no és possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de dispositius, l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, és comença per instal·lar aquets dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment el 70% aproximadament ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line". Aquest criteri també es compagina amb la instal·lació de dispositius d'informació dinàmica en les parades de més afluència de cadascun dels barris situats en àmbits no centrals de la NXB.

Més freqüència de pas de determinades línies: Es demana que les línies 11 i 127 millorin la seva freqüència, sobretot en cap de setmana, i que s'asseguri que la D40 mantingui la freqüència del 32, o bé la millori. (justificació / aclariment de la proposta).

La D40 mantindrà la freqüència de la 32, d'uns 7 minuts. Les freqüències de les línies convencionals no afectades per la implementació de la Nova Xarxa Bus, com és el cas de la 11 o del bus del barri 127, no es modificaran ja que no formen part de l'objecte d'aquest projecte.

De tota manera, es recull la petició per un cop implementada la NXB i fets els ajustos necessaris a la xarxa, veure si hi ha marge de millora de freqüències en aquestes línies.

Més serveis per a tot l'eix de l'Av. Meridiana: Es demana que des de qualsevol punt de Nou Barris es pugui accedir fàcilment a l'Av. Meridiana. (justificació / aclariment de la proposta).

Amb la D50 Ciutat Meridiana / Pl. Catalunya: Pont de Sarajevo, Meridiana, Trinitat Nova, Trinitat Vella.

Amb la H4 Zona universitària / Bon Pastor: Meridiana i Valldaura.

Amb la H6 Zona Universitària / Onze de Setembre: Meridiana, Fabra i Puig, Hipercor.

Amb la V29 Nova Mar Bella / Roquetes: Meridiana, Fabra i Puig, Hipercor.

Amb la V27 Pg. Marítim / Canyelles : Meridiana, La Sagrera.

Millora de la freqüència de pas de diverses línies: Es proposa la millora de la freqüència de pas de les línies 11, V27, 51, 50, 32, 132, 97 i 96. (justificació / aclariment de la proposta).

Una de les principals característiques de disseny de la NXB, és precisament l'augment de les freqüències, en relació a les freqüències normalment utilitzades en la xarxa convencional que en general són molt variables (de l'ordre de 6,5 i 35 min. i uns 16,5 minuts de mitjana). Aquest aspecte és imprescindible per garantir temps d'espera admissibles en les parades normals i en les d'intercanvi. És per aquesta raó que el sistema de NXB contempla unes bones freqüències de projecte, entre 5 i 8 minuts, que són les adequades per una xarxa d'alta capacitat com la que s'està implantant en la ciutat.

El compliment d'aquestes freqüències depèn en gran mesura de la més o menys facilitat efectiva que tingui el bus per fer el seu recorregut amb regularitat i velocitat comercial, de la disposició de carril bus o no, de la prioritat semafòrica en cruïlles complexes, de l'ocupació indiscriminada per part dels vehicles del carril bus, de les obres en la via pública, de les incidències del trànsit, de les incidències dintre del propi bus etc. En l'actualitat la nova xarxa està desplegada en un 60%, coexistent amb les altres xarxes, circumstància que no beneficia al compliment de les freqüències previstes, doncs no pot desplegar tota la seva potencialitat. També el trànsit privat està experimentant un augment important en aquest últims trimestres, cosa que juga en contra.

La NXB contempla la implantació de moltes mesures de caràcter infraestructural encaminades a minimitzar tots aquets efectes adversos. Ben segur que la posada en servei de totes les línies de la NXB tendirà a normalitzar les freqüències contemplades en el projecte, entre altres coses perquè es produirà un millora substancial de la regularitat i de la velocitat comercial.



Línies 80, 81, 82 i 83: Millora de servei de les línies 80 i 81 amb la possible fusió de les dues línies (eliminat el trajecte a Vallbona i amb parada terminal a la plaça Roja. Petició que les línies 80, 81, 82 i 83, que actualment gestiona l'AMB passin a ser gestionades per TMB. (justificació / aclariment de la proposta).

Tot i que no és objecte d'aquest projecte, es seguirà treballant, mantenint obert un procés de participació amb presència dels representants dels veïns i entitats, TMB i l'Ajuntament de Barcelona, en la reorganització de les línies convencionals, de l'AMB i del barri de Vallbona, Ciutat Meridiana i Torre Baró, en el sentit de millorar-ne les prestacions d'aquestes línies en base a reordenar els seus recorreguts, millorar la connectivitat (per exemple amb els centres de salut o d'altres equipaments importants pels barris), establir punts d'intercanvi i reduir en algun cas els recorreguts de les línies convencionals de penetració. Tot això sempre i quan no es requereixin de nous recursos.

Millora de la freqüència de pas i de connexions: Millora de la freqüència de pas i de les connexions de Vallbona i Ciutat Meridiana mitjançant les línies D50, D60 (proposta) i 76. (justificació / aclariment de la proposta).

Un dels objectius de la reordenació de les línies d'aquests barris, és precisament guanyar prestacions, freqüències, etc. com a conseqüència de una reorganització més racional dels recursos.

Tot i que no és objecte d'aquest projecte, es seguirà treballant, mantenint obert un procés de participació amb presència dels representants dels veïns i entitats, TMB i l'Ajuntament de Barcelona, en la reorganització de les línies convencionals, de l'AMB i del barri de Vallbona, Ciutat Meridiana i Torre Baró, en el sentit de millorar-ne les prestacions d'aquestes línies en base a reordenar els seus recorreguts, millorar la connectivitat (per exemple amb els centres de salut o d'altres equipaments importants pels barris), establir punts d'intercanvi i reduir en algun cas els recorreguts de les línies convencionals de penetració. Tot això sempre i quan no es requereixin de nous recursos.

Oferta nocturna a Nou Barris: Perllongar el servei de Nit Bus fins a Ciutat Meridiana i ampliar l'oferta de serveis nocturns en tota aquesta zona. (justificació / aclariment de la proposta).

El Nit bus no és objecte d'aquest projecte, de tota manera traslladarem la petició a l'AMB per la seva corresponent avaluació.

Augmentar els serveis a tot l'eix de l'Av. Meridiana des de qualsevol punt de Nou Barris.

Existeixen molt bones formes d'accedir amb altres mitjans de transport públic, en el cas de l'autobús: Des de Nou Barris agafaríem la nova D50 amb freqüències de nova xarxa per intercanviar amb la V21 Pg. Maritim / Montbau passa per Marina a una illa de l'Auditori a dos del Teatre Nacional, o la D50 + V23 Nova Icaria / Can Marçet .

Infraestructura a Nou Barris

Modificació del recorregut de la línia 127: Modificació del recorregut de la línia 127 perquè se solapi amb la 81 i es pugui fer l'intercanvi a la mateixa parada. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també, que la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin,



entre d'altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Que la V29 se solapi amb la D40: En la sessió de Roquetes es va demanar que la V29 se solapi amb la D40 o bé que es quedi on està prevista la terminal de la D40 a Canyelles. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No podem solapar les dues línies fent el recorregut de Mina de la Ciutat, Pg. del Bosc de Roquetes, Aiguablava, per dues raons. La primera perquè suposaria una redundància de línies injustificable, des del punt de vista de l'eficiència del servei, dues línies d'alta freqüència, de l'ordre de 7 i 8 minuts respectivament, una d'elles articulada, la D40, significaria donar una oferta al barri molt superior a la demanda que necessita el barri.

L'altra raó, es que la D40 està planificada de forma que faci el seu servei amb vehicles articulats, ja que es preveu un nivell de servei molt important en aquesta línia, sobre tot en el seu tram central, que es posarà en servei la propera tardor de 2017. Les pendents d'alguns dels carrers per on passaria la D40 articulada, no son aptes per aquest tipus de vehicle.

Per tant, pel que fa a la D40, contemplem la situació del terminal en Ronda de la Guineueta Vella i el recorregut definit en la proposta base del projecte. Cal remarcar a favor de la proposta base de la NXB, que una alta proporció dels veïns de Roquetes, segons figura en les dades de passatge de les parades de TMB, fan una mobilitat fins l'entorn aproximadament de la Pl. de la República, aquest recorregut es totalment concomitant V27 i la futura D40.

No eliminació de la línia 32: Es demana que no s'elimini la línia. En cas que s'elimini, es proposa que la D40 faci el mateix recorregut que la 32, és a dir, que arribi fins a Roquetes i que tingui la terminal on la té actualment la línia 32 (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La nova D40, substituirà a la 32, amb algunes modificacions, entre les quals les més destacades, son: Millores en el recorregut, que suposaran un guany molt significatiu de temps de desplaçament en el tram de Travessera de Gràcia amb nou carril bus en contra-sentit. Perllongament del seu final de l'Estació de Sants a la Pl. d'Espanya, amb la finalitat d'aconseguir intercanvi amb la D20, H12 etc.



Prolongación de la H6 hasta la Maquinista/Potosí: Propongo que además de continuar por Onze de Setembre, continúe hacia la Maquinista y comunicara el polígono de Potosí haciendo mejor servicio que la 11 entre Fabra i Puig / Virrei Amat y el centro comercial / polígono. (justificación de la no consideració / aclariment de la proposta).

En aquets moments, ja arriben a la Maquinista dues noves línies horitzontals, la H8 i la H4, i parcialment una vertical, la V33. Intentar perllongar una quarta línia no té cap sentit, ja que alhora suposaria crear un desequilibri en un altre sector de la Nova Xarxa, ja que aquesta petició requeriria de nous recursos.

Prolongació de la V31 fins Ciutat Meridiana: Proposo prolongar la V31 prevista des de Trinitat cap a Trinitat Nova i Ciutat Meridiana per tal de comunicar Ciutat Meridiana amb totes les línies Horitzontals. (justificación de la no consideració / aclariment de la proposta).

La millor manera de comunicar Ciutat Meridiana i Trinitat Nova amb la resta de línies de la Nova Xarxa, no és perllongar la V31, si no establir una nova línia diagonal, que alhora coincideixi amb l'eix de penetració a la ciutat més lògic des de Ciutat Meridiana, Vallbona i Torre Baró. Aquest és la nova D50 (Fase 5.2 tardor de 2018) que desenvolupa un recorregut per Nou Barris, Guinardó, Eixample fins a la Pl. Catalunya, buscant un recorregut central per la ciutat i intercanviant tant amb línies verticals com horitzontals.

H2 des de Ciutat Meridiana fins av. Vallbona: Es proposa que la futura H2 vagi des de Ciutat Meridiana fins a l'av. Vallbona. (justificación de la no consideració / aclariment de la proposta).

La millor manera de comunicar Ciutat Meridiana i Trinitat Nova amb la resta de línies de la Nova Xarxa, no és perllongar la V31, si no establir una nova línia diagonal, que alhora coincideixi amb l'eix de penetració a la ciutat més lògic des de Ciutat Meridiana, Vallbona i Torre Baró. Aquest és la nova D50 (Fase 5.2 tardor de 2018) que desenvolupa un recorregut per Nou Barris, Guinardó, Eixample fins a la Pl. Catalunya, buscant un recorregut central per la ciutat i intercanviant tant amb línies verticals com horitzontals.

Tot i que no és objecte d'aquest projecte, es seguirà treballant, mantenint obert un procés de participació amb presència dels representants dels veïns i entitats, TMB i l'Ajuntament de Barcelona, en la reorganització de les línies convencionals, de l'AMB i del barri de Vallbona, Ciutat



Meridiana i Torre Baró, en el sentit de millorar-ne les prestacions d'aquestes línies en base a reordenar els seus recorreguts, millorar la connectivitat (per exemple amb els centres de salut o d'altres equipaments importants pels barris), establir punts d'intercanvi i reduir en algun cas els recorreguts de les línies convencionals de penetració. Tot això sempre i quan no es requereixin de nous recursos.

No modificació del recorregut actual de les línies 76, 11, 32 i 81: Es proposa que no es modifiqui el recorregut actual de les línies 76, 11, 32 i 81. (justificació / aclariment de la proposta).

Amb l'excepció de la 32 que quedarà substituïda per la D40, amb canvis en els extrems del recorregut (no fer la volta de Roquetes, perllongar el recorregut de l'Estació de Sants a la Pl. Espanya i fer el servei amb vehicle articulat de 18 m), no està previst fer modificacions substancials en les línies esmentades.

Línia 32 fins a Roquetes: Es proposa que la línia 32 pugi fins a Roquetes. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No podem solapar les dues línies fent el recorregut de Mina de la Ciutat, Pg. del Bosc de Roquetes, Aiguablava, per dues raons. La primera perquè suposaria una redundància de línies injustificable, des del punt de vista de l'eficiència del servei, dues línies d'alta freqüència, de l'ordre de 7 i 8 minuts respectivament, una d'elles articulada, la D40, significaria donar una oferta al barri molt superior a la demanda que necessita el barri.

L'altra raó, es que la D40 està planificada de forma que faci el seu servei amb vehicles articulats, ja que es preveu un nivell de servei molt important en aquesta línia, sobre tot en el seu tram central, que es posarà en servei la propera tardor de 2017. Les pendents d'alguns dels carrers per on passaria la D40 articulada, no son aptes per aquest tipus de vehicle.

Per tant, pel que fa a la D40, contemplem la situació del terminal en Ronda de la Guineueta Vella i el recorregut definit en la proposta base del projecte. Cal remarcar a favor de la proposta base de la NXB, que una alta proporció dels veïns de Roquetes, segons figura en les dades de passatge de les parades de TMB, fan una mobilitat fins l'entorn aproximadament de la Pl. de la República, aquest recorregut es totalment concomitant V27 i la futura D40.

Que l'H6 no modifiqui el seu recorregut: La proposta de futur preveu que l'H6 allargui el seu recorregut fins a Fabra i Puig. Es proposa que no es modifiqui la línia actual i que continuï fent l'eix complet de la Ronda del Mig. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta opció es va estudiar al seu dia, es va descartar perquè en aquest àmbit existeixen altres línies convencionals que donen cobertura com ara la 11. Els estudis i modelitzacions de la xarxa ens indiquen que es millor opció perllongar la H6 cap a Sant Andreu.

Creació de la D60: Proposta de creació i implantació de la D60 com a eix vertebrador de l'Av. Meridiana per donar cobertura directa als barris de Ciutat Meridiana, Torre Baró, Vallbona, Trinitat Nova i Trinitat Vella. Proposta de recorregut: des de la plaça Roja fins a Pla de Palau, fent connexió amb la D50, 76, 80, 83, 96 i 97. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La finalitat que persegueix la proposta que es presenta, ja està solucionada i millorada amb la D50, que té un recorregut amb més bones prestacions pels barris de Vallbona, Torre Baró i Ciutat Meridiana, que ressegueix la Meridiana. A més Ciutat Meridiana i Torre Baró disposen de metro i de Rodalies, aquesta última per l'eix de la Meridiana.

Tot i que no és objecte d'aquest projecte, es seguirà treballant, mantenint obert un procés de participació amb presència dels representants dels veïns i entitats, TMB i l'Ajuntament de Barcelona, en la reorganització de les línies convencionals, de l'AMB i del barri de Vallbona, Ciutat Meridiana i Torre Baró, en el sentit de millorar-ne les prestacions d'aquestes línies en base a reordenar els seus recorreguts, millorar la connectivitat (per exemple amb els centres de salut o d'altres equipaments importants pels barris), establir punts d'intercanvi i reduir en algun cas els recorreguts de les línies convencionals de penetració. Tot això sempre i quan no es requereixin de nous recursos.

Canvi en la terminal de la D50: Es proposa que la parada final de la línia D50 sigui a l'av. Vallbona i no a la pl. Roja tal com està planificat. Es demana que tingui connexions amb altres línies, com l'H4 i la V19, concretament a l'àrea d'intercanvi Rio de Janeiro, ja que permetria un enllaç molt més ràpid amb l'av. Vall d'Hebron, Sant Andreu i el Besòs. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La millor manera de comunicar Ciutat Meridiana i Trinitat Nova amb la resta de línies de la Nova Xarxa, no és perllongar la V31, si no establir una nova línia diagonal, que alhora coincideixi amb l'eix de penetració a la ciutat més lògic des de Ciutat Meridiana, Vallbona i Torre Baró. Aquest és la nova D50 (Fase 5.2 tardor de 2018) que desenvolupa un recorregut per Nou Barris, Guinardó, Eixample fins a la Pl. Catalunya, buscant un recorregut central per la ciutat i intercanviant tant amb línies verticals com horitzontals.

Tot i que no és objecte d'aquest projecte, es seguirà treballant, mantenint obert un procés de participació amb presència dels representants dels veïns i entitats, TMB i l'Ajuntament de Barcelona, en la reorganització de les línies convencionals, de l'AMB i del barri de Vallbona, Ciutat Meridiana i Torre Baró, en el sentit de millorar-ne les prestacions d'aquestes línies en base a reordenar els seus recorreguts, millorar la connectivitat (per exemple amb els centres de salut o d'altres equipaments importants pels barris), establir punts d'intercanvi i reduir en algun cas els recorreguts de les línies convencionals de penetració. Tot això sempre i quan no es requereixin de nous recursos.

Implantació de marquesines: Millora de les marquesines existents i implantació de noves en tota la zona de Trinitat Nova i Vella. Petició d'instal·lació de pantalles digitals informatius en totes les parades que sigui possible. (justificació / aclariment de la proposta).

Les marquesines de les parades amb més afluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies, o bé sigui per saber quina línia ha d'agafar per un destí concret quan disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar una informació de

la màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin d'informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no és possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de nous dispositius, l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, es comença per instal·lar aquests dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment, el 70% aproximadament, ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line". Aquest criteri també es compagina amb la instal·lació de dispositius d'informació dinàmica en les parades de més afluència de cadascun dels barris situats en àmbits no centrals de la NXB.

Millora de l'accessibilitat als busos: Sobretot els busos de barri. També que les parades del bus es facin arran de vorera per facilitar l'accés. (justificació / aclariment de la proposta).

La pràctica totalitat de la flota d'autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu, la plataforma del vehicle dels busos estàndards, articulats i biarticulats, és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de rampes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera es de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus del barri utilitzat en carrers de muntanya, on per raons de la grandària del vehicle, radis de gir, distància entre eixos de les rodes, diàmetre de les rodes, tipus de xassís, voladís anterior i posterior del bus etc. fan que no sigui possible dissenyar aquets vehicles amb doble plataforma, és per aquesta raó que cal superar més d'un graó). La plataforma té una pendent suau, amb paviment antilliscant. Evidentment, fora de la plana de la ciutat tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa,



circumstància que des de la NXB no podem canviar. De tota manera, es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de persones amb mobilitat reduïda, per mirar d'implementar millores.

El disseny de les parades de la NXB es basa en l'aplicació de criteris i paràmetres geomètrics tal, que garanteixen en la majoria de casos que l'espai entre el autobús i la vorera es redueixi al mínim. S'han revisat les distàncies d'aproximació, la pavimentació dels escossells dels arbres, la no coincidència de fanals, armaris de serveis en els àmbits de les portes del bus, etc.

Modificació parada pg. Valldaura: Modificar la parada del pg. Valldaura que dona servei al CAP Rio de Janeiro per acostar-la al centre de salut (abans estava més a prop). (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Les parades a les que fa referència aquesta petició, no solament serveixen al centre sanitari, sinó que serveixen a un sector de població en funció del radi d'acció. Això significa que modificar la posició de les parades alteraria el radi d'acció de la parada i , per tant, a una part de la població teòricament usuària de la mateixa. La distància de les parades al centre sanitari és raonablement acceptable de l'ordre d'una illa i mitja, uns 150 metres.

Implantació de carril bus per a la línia 117: Implantació de carril bus per a la línia 117, per millora la seva velocitat comercial. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El recorregut del 117, bus del barri, tret dels carrers Indústria i Sant Antoni Maria Claret, on ja existeix carril bus, circula majoritàriament per carrers de la xarxa local, on no té massa sentit implantar carril bus, o directament no hi cap.

Modificació recorregut de la línia 132: Proposta de modificació del recorregut de la línia 132 perquè arribi a la part alta del pg. Verdum per donar servei a aquest barri. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no es objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions de algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant la actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat



que en el procés d'informació i debat, aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la practica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB , fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte, també que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna difuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament en els districtes TMB i Mobilitat. Val a dir també que la flota de busos del barri es limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre altres qüestions, aquest procés per raons s obvies, no es immediat, i necessita un temps de l'ordre de uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Modificació recorregut i parades línia 132: Es demana que la línia 132 faci les parades als CAP, CUAP Cotxeres Borbó, mercat, etc. i que amplii el seu recorregut. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a sigut molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també, que la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat caldrà, un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents



per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre d'altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

H2 fins Ciutat Meridiana o Vallbona: Un cop presentada avui la fase NxB pel que pertoca a Nou Barris, trobo interessant fer arribar la H2 fins Ciutat Meridiana o bé Vallbona (per no saturar el terminal del carrer Vallcivera), establint una àrea d'intercanvi al voltant del CAP Ciutat Meridiana, per potenciar també aquesta zona com a intercanviador. Al mateix temps, establir una millor freqüència per la línia 62, per tal de convertir-la en una veritable línia d'altas prestacions a través del corredor de l'av Meridiana. (justificació / aclariment de la proposta).

Un dels objectius de la reordenació de les línies d'aquests barris, és precisament guanyar prestacions, freqüències, etc. com a conseqüència de una reorganització més racional dels recursos.

Tot i que no és objecte d'aquest projecte, es seguirà treballant, mantenint obert un procés de participació amb presència dels representants dels veïns i entitats, TMB i l'Ajuntament de Barcelona, en la reorganització de les línies convencionals, de l'AMB i del barri de Vallbona, Ciutat Meridiana i Torre Baró, en el sentit de millorar-ne les prestacions d'aquestes línies en base a reordenar els seus recorreguts, millorar la connectivitat (per exemple amb els centres de salut o d'altres equipaments importants pels barris), establir punts d'intercanvi i reduir en algun cas els recorreguts de les línies convencionals de penetració. Tot això sempre i quan no es requereixin de nous recursos.





Connectivitat a Nou Barris

Solucionar la comunicació entre Via Júlia i l'Avinguda Meridiana. (justificació / aclariment de la proposta).

La proposta de la NXB per resoldre aquesta mobilitat consisteix en fer servir la V29 Fòrum / Roquetes fa el seu recorregut parcialment per la Meridiana, i passa pel Via Julia. Puntualment a l'alçada de Rio de Janeiro amb la H4.

Existeix el compromís per part de l'Ajuntament de seguir estudiant les millores dels autobusos convencionals i del barri en l'àmbit de Nou Barris Nord a partir dels estudis i propostes liderats des de entitats de Vallbona, les millores estan orientades per resoldre problemes de mobilitat interns , de accessibilitat als equipaments de Nou Barris i de Sant Andreu, i de relació amb el centre de la ciutat.

Millorar la connexió des de Lluçmajor a les parades de metro del Clot i Glòries. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquesta demanda de mobilitat la resoldrà la nova línia V25 Poblenou / Horta que fa el recorregut Meridiana, Trinxant (Navas), Pg. Maragall. En el Pg. Maragall fem intercanvi amb qualsevol línia que passi per la Pl. De La República (Lluçmajor). D40 D50, amb intervals de pas 5 a 8 minuts cadascuna.

Potenciar la connexió des de Roquetes, Verdum i Canyelles al CUAP d'Horta (CUAP de referència d'aquests barris). Es comenta que hauria de ser possible sense cap transbordament, ja que es tracta d'un centre sanitari d'urgències. (justificació / aclariment de la proposta).

La H2 passa per davant del CUAP d'Horta anada, (tornada a 210 mts.). La H2 cobreix els barris de Guineueta, Verdum Trinitat Nova, Turo de la Peira, Horta, per tant aquets barris tene accés directe. Des de Canyelles fent intercanvi en la mateixa parada entre V27 + H2. Des de Roquetes V29 + H2 intercanvi en la mateixa parada. També des de Canyelles i Roquetes D40 + H2. Intercanvi en la mateixa parada.

Millora accés al CUAP d'Horta: Millorar la connexió directa (sense intercanvi de bus) des de Roquetes, Verdum i Canyelles al CUAP d'Horta, ja que és el centre de referència d'aquests barris. Es proposa també la línia 127 arribi al CUAP d'Horta de la manera més directa possible i amb bona freqüència. (justificació / aclariment de la proposta).

La H2 passa per Aiguablava, (Roquetes), Via Júlia (Verdum) i Fabra i Puig, amb parada a dues illes i mitja del CUAP d'Horta. Canyelles té la V27 que també té parada a Fabra i Puig a dues illes i mitja del CUAP d' Horta. També de manera directa al CUAP d'Horta, es pot arribar amb la 185 per Canyelles, Horta, Vall d'Hebron i la Clota.

La modificació del 127, no és objecte d'aquest projecte, de totes formes seguirem treballant els temes de bus del barri per un cop implantada la NXB, gestionar els possibles canvis de recorregut, freqüència etc.

Millora connexions barris de Nou Barris: Millora de les connexions entre la zona Nord i Sud de Nou Barris, així com entre Trinitat Nova i Trinitat Vella. (justificació / aclariment de la proposta).

Les principals connexions entre la zona nord i sud de Nou Barris de la NXB es faran amb la D50, a banda de les línies convencionals 76, 62, 96, 97, 104, i del bus del barri, 80, 81, 82 i 83. La nova D50 connecta a Trinitat Nova amb la H2 (Trinitat Nova, Guineueta, Verdum, Turó de la Peira, Horta, Carmel etc.) i la V29 (Roquetes, Verdum, Porta, Guinardó etc.) i pel Pont de Sarajevo amb la V31 (Trinitat Vella, Casernes, Sant Andreu).

Modificació línies 50 i 51: Es proposa que les línies 50 i 51 acostin el seu recorregut fins a Clot i Glòries. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Desviar del seu recorregut la D50 no és possible ja que a priori, segueix el recorregut de la antiga 50 i 51, i per tant desviar-la suposaria desatendre a una part de la població actualment servida, a més, acostar-la a Les Glòries implicaria incrementar la densitat de línies en aquest sector, que actualment ja està correctament dimensionat.

La millor forma d'accedir a la Pl. de les Glòries seria, a banda d'altres mitjans de transport públic, amb la D50 per exemple, ja que és possible accedir de forma directa des de la Pl. de la República a



la Pl. de les Glòries, caminant tres o quatre illes, o si no es vol caminar aquesta distància, realitzar intercanvi sense moure's de parada (a Independència amb Dos de Maig) amb la V23.

També és possible amb la D50 + V25 intercanvi en el Pg. Maragall sense moure's de parada, i accés per la Meridiana al Clot i a la Pl. De les Glòries.

Comunicació entre Via Júlia i av. Meridiana: Solucionar la comunicació entre Via Júlia i l'Av. Meridiana. (justificació / aclariment de la proposta).

En funció del tram de la Meridiana al que es vulgui accedir, tenim les següents opcions:

Amb la H4 Zona universitària / Bon Pastor: (Verdum –Porta), Meridiana, Valldaura.

Amb la D40 Pl. Espanya / Canyelles + H6 Zona Universitària / Onze de Setembre: (Verdum, Porta, Turó de la Peira) Meridiana, Fabra i Puig, Hipercor.

Amb la V29 Nova Mar Bella / Roquetes: (Verdum) Meridiana, Fabra i Puig, Hipercor.

Modificació del recorregut de les línies 62 i 97: Es proposa que les línies 62 i 97 modifiquin el seu recorregut per facilitar l'accés dels veïns de la Zona Nord de Nou Barris al CUAP de Sant Andreu (que és el que els pertoca) i també a la Maquinista. (justificació / aclariment de la proposta).

Un dels objectius de la reordenació de les línies d'aquests barris, és precisament guanyar prestacions, freqüències, etc. com a conseqüència de una reorganització més racional dels recursos.

Tot i que no és objecte d'aquest projecte, es seguirà treballant, mantenint obert un procés de participació amb presència dels representants dels veïns i entitats, TMB i l'Ajuntament de Barcelona, en la reorganització de les línies convencionals, de l'AMB i del barri de Vallbona, Ciutat Meridiana i Torre Baró, en el sentit de millorar-ne les prestacions d'aquestes línies en base a reordenar els seus recorreguts, millorar la connectivitat (per exemple amb els centres de salut o d'altres equipaments importants pels barris), establir punts d'intercanvi i reduir en algun cas els recorreguts de les línies convencionals de penetració. Tot això sempre i quan no es requereixin de nous recursos.

4.10 Districte de Sant Andreu

Qualitat del Servei a Sant Andreu

Nou Bus del barri 133 de Baró de Viver:

Es contempla l'estudi de variants del recorregut plantejat en la proposta base, que estarà condicionat a no excedir d'una freqüència de 30 minuts amb 1 vehicle. Aquestes variants són:

1- ampliar la volta per Baró de Viver.

2-Ampliar volta per la Maquinista en lloc de Sant Adrià.

Es comprovarà la idoneïtat de la posició de la parada de C/ La Havana.

En quant al calendari per la posada en servei de la nova línia, els terminis estimats són completar estudi de les necessitats de modificacions o nous busos del barri en tota la ciutat i alhora la planificació i pressupost per l'adquisició dels nous vehicles, al llarg del segon semestre de 2018.

En qualsevol cas s'implantarà la nova V31 a la tardor de 2017.

Millorar les marquesines existents i implantar-ne de noves en tots els barris, però sobretot als barris de Trinitat Nova i Trinitat Vella (actualment pràcticament inexistent). (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La renovació de marquesines i la instal·lació de noves, allà on és possible en substitució del pal de parada, és quelcom que es fa de manera reglada en tot l'àmbit de la ciutat, i per tant, Trinitat Nova i Trinitat Vella no seran una excepció.

Cal tenir en compte que, si bé per posar una marquesina, cal que les condicions d'urbanització de la vorera, l'amplada, la situació del mobiliari urbà, els arbres, la pendent longitudinal de la vorera, siguin uns valors concrets. També és cert que de les 2.548 parades de les que consta l'actual xarxa algunes parades, sobre tot de bus de barri o de línies convencionals, i sobre tot en les parades justament anteriors a la terminal, no sempre és justificable la implantació d'una marquesina perquè el nombre de passatgers que la podrien utilitzar en espera és insignificant. Per tant, cal estudiar cada cas per determinar la conveniència o no de la substitució de pal per marquesina.



Millora de la freqüència del bus de barri 192: Incorporar un nou vehicles a la línia 192 per millorar la freqüència de pas. Aquest bus arriba a l'Hospital de Sant Pau i es considera essencial optimitzar-lo. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La 192 es reconverteix, ja que coincideix en bona part del seu recorregut amb la V25 i la V23. L'Hospital de Sant Pau comptarà amb una accessibilitat de la Nova Xarxa molt important: H6 pel seu accés muntanya, H8, pel seu accés mar, V23 tan per l'accés muntanya com mar, i a banda de la 47 i la 19, la D50. També disposarà d'un nou bus del barri, el 191, amb 6 parades en el perímetre del hospital. El recorregut d'aquest nou bus del barri cobrirà els barris del Congrés i els Indians, fins a l'Hospital de Sant Pau, passant pel CAP de Maragall.

Millorar la freqüència de pas de les línies 11 i 62. (justificació / aclariment de la proposta).

No és objecte d'aquest projecte remodelar les línies convencionals no afectades per la NXB, com és el cas de la proposta referent a les línies 11 i 62. En principi, les línies no afectades han de conservar el seu recorregut, freqüència, etc. Malgrat això, traslladarem aquesta petició a TMB, per què un cop estigui implantada la nova xarxa, faci la corresponent avaluació de la proposta.

Integrar Renfe a la T4: Es proposa integrar Renfe a la T4. (justificació / aclariment de la proposta).

No és objecte d'aquest projecte de NXB, determinar la política tarifària del transport públic. Aquest tema no forma part específica del projecte de la NXB, ja que és tracta de la gestió del sistema tarifari, que té un abast molt superior al de la NXB. A més a més, és una qüestió que és debat en el sí de diferents administracions i amb un àmbit de tot el territori. De tota manera, traslladarem aquesta petició a l'administració competent.

Incrementar el temps de validesa dels títols de transport: Es proposa que s'incrementi el temps (actualment establert en 75 minuts) a que dona dret cada validació dels títols de transport. (justificació / aclariment de la proposta).

No és objecte d'aquest projecte de NXB, determinar la política tarifària del transport públic. Aquest tema no forma part específica del projecte de la NXB, ja que és tracta de la gestió del sistema tarifari, que té un abast molt superior al de la NXB. A més a més, és una qüestió que és debat en el sí de diferents administracions i amb un àmbit de tot el territori. De tota manera, traslladarem aquesta petició a l'administració competent.





Bescanvi dels títols de transports: Es proposa que s'ampliï el termini per canviar els títol de transport caduca. Es posa com a exemple Madrid. (justificació / aclariment de la proposta).

No és objecte d'aquest projecte de NXB, determinar la política tarifària del transport públic. Aquest tema no forma part específica del projecte de la NXB, ja que es tracta de la gestió del sistema tarifari, que té un abast molt superior al de la NXB. A més, és una qüestió que és debat en el sí de diferents administracions i amb un àmbit de tot el territori. De tota manera, traslladarem aquesta petició a l'administració competent.

Millora de la línia 11: Es proposa més freqüència de pas de la línia 11 i que modifiqui el seu recorregut. (justificació / aclariment de la proposta).

Les freqüències de les línies convencionals no afectades per la implementació de la Nova Xarxa Bus, com és el cas de la 11 o del bus del barri 127, no es modificaran ja que no formen part de l'objecte d'aquest projecte. De tota manera, es recull la petició per un cop implementada la NXB i fets els ajustos necessaris a la xarxa, veure si hi ha marge de millora de freqüències en aquestes línies.

Priorització de la línia 133: Priorització del servei de la línia 11, que s'apropi més al barri de Bon Pastor i que allargui el seu recorregut fins a Baró de Viver i els CAP de Casernes i Sant Andreu. Que faci parada al passeig de Santa Coloma. (justificació / aclariment de la proposta).

Les freqüències de les línies convencionals no afectades per la implementació de la Nova Xarxa Bus, com és el cas de la 11, no es modificaran ja que no formen part de l'objecte d'aquest projecte. De tota manera, es recull la petició per un cop implementada la NXB i fets els ajustos necessaris a la xarxa, veure si hi ha marge de millora de freqüències en aquestes línies.

Más buses a Fundación Puigvert y Hospital San Pau: Actualmente solo pasa por el hospital de la Fundación Puigvert y el Hospital San Pau un bus de Barri el 192 cada 35 minutos. Muchas veces va lleno de personas mayores y de silla de ruedas. Solo hay dos uno en cada dirección, y si uno se estropea tienes q esperar una hora y 10 minutos. Hay metro la línea amarilla pero hay que subir o bajar escaleras en algunos trasbordos, no hay ascensor y no se puede ir con una persona con movilidad reducida. Para ser 2 hospitales en el centro no hay buses. (Justificació / aclariment de la proposta).

La 192 es reconverteix, ja que coincideix en bona part del seu recorregut amb la V25 i la V23. Vinculat a la reconversió de la 20, es proposa un nou bus del barri 191 amb les següents característiques: 16 parades i uns 30 minuts de freqüència, solucionant dues de les tres destinacions del 20. Alhora millora d'una forma molt important l'accés als centres sanitaris i al barri al Cap Maragall i l'Hospital de Sant Pau, amb sis parades a tot el perímetre, amb recorregut des del Congrés per Pg. Maragall, Antoni Maria Claret i Indústria.

Donades les condicions del recorregut, es podria plantejar el nou servei amb un vehicle estàndard. La eliminació del 20 necessàriament es vincularà a la implantació del nou bus del barri 191.

Altres opcions per anar a l'Hospital de Sant Pau són les següents: per l'Hospital passen dues línies horitzontals com són la H6 per l'accés muntanya de l'Hospital (Ronda del Guinardó) i la H8 per Antoni Maria Claret. Per tant, hem de buscar combinacions amb les verticals del barri com per exemple amb la V19 per Av. Sant Joan amb intercanvi amb la H6 a Pi i Margall/Ronda del Guinardó. O amb la H8 a l'alçada de Indústria amb Antoni Maria Claret.

V21 + H6 intercanvi Lepant Padilla/Ronda del Guinardó, accés muntanya de l'Hospital, o V21+ H8, Marina , Lepant / A. Maria Claret, Indústria.

També directament als dos accessos de l'Hospital amb la V23 Dos de Mig-Castillejos/ Independència. En canvi, per l'accés a la banda mar de l'Hospital es realitzaria amb la 47 i la 19, i la nova D50.

Infraestructura a Sant Andreu

Eliminació de la 20

SERVEIS ACTUALS:

19 (6 b/h)

50 +51 (6 b/h)

47 (6, 2 b/h)

45 (5 b/h)

23,2 (b/h) 1 bus cada 2,6 min.

SERVEIS PROPOSTA SORTIDA:

V25 (6 b/h)

19 (5,2 b/h)

47 (6,7 b/h)

D50 (6 b / h) fq. 10 min.

1-Oferta i demanda equilibrada (actual i proposta). No existeixen afectacions a passatge, ja que es conserven els corredors. Desviar la 19, la D50, o la 47 cap a Felip II, implicaria en tots els casos perjudicar el corredor de Pg. Maragall i perjudicar al passatge de C. Meridiana, T. Nova, Prosperitat, Turó de la Peira etc.

2- En la proposta es perd destinació directa cap el centre de la ciutat ara amb la 20, després es podrà realitzar amb la V27 més un intercanvi.

La 20 té una freqüència d'uns 9 minuts. La V27 7,8 minuts, per tant es guanya un bus per hora. Cal fer un intercanvi per anar al centre, per tant es perd respecte de la situació actual, però es guanya com en la resta de la xarxa, la possibilitat de fer qualsevol desplaçament en l'àmbit de la ciutat.

Quedaria per cobrir la part del passatge que fa servir el 20 per anar al centre de la ciutat, opció que com a tota la ciutat es pot fer amb un intercanvi NXB en aquest cas V27 + H8 (a Hospital Sant Pau (a la part baixa), Eixample alt, Gracia o Hospital Clínic) mateixa parada en sentit descendent, i 2 parades a 80 m sentit ascendent.

També V27 + H6 (a Sant Pau per dalt, Gracia etc.)

També V27 + H10 (Estació de Sants, Eixample mig)

V27 + H12 (Eixample baix, Pl. Universitat...)

3- Desviar per Felip II significa incrementar recorregut de la línia desviada, més temps de recorregut, incrementar 1 o 2 busos, únic desviament creïble, per Costa i Cuixart i implica no passar pel CAP de Borbó.

4- El problema de l'eliminació del 20, és una afectació sobretot, al passatge del final de la línia, habitants del Congrés. Segons TMB són unes 500 persones dia, per tant, la solució no és un canvi de corredor d'una altra línia, si no de solucionar la mobilitat de les 500 persones (6 persones/ bus de mitjana diària). Aquest volum de passatge el pot assumir la actual V27 + H8. En tot cas, existeix la possibilitat de redimensionar la V27.

5-La proposta de nou bus del barri 191, amb 16 parades i uns 30 minuts de freqüència, soluciona 2 de les 3 destinacions del 20, i alhora millora d'una forma molt important l'accés als centres sanitaris i al barri al Cap Maragall i a l'Hospital de Sant Pau a tot el perímetre amb 6 parades.

Donades les condicions del recorregut, es podria plantejar el nou servei amb un vehicle estàndard. La eliminació del 20 es vincula a la implantació del nou bus del barri 191.

No eliminació de la línia 20: En la sessió de Congrés-Indians es va demanar que no s'elimini la línia 20 que dóna servei al barri per accedir al CAP de Maragall i al centre de la ciutat. Els veïns no accepten la proposta d'implantació de la línia de barri 191, perquè malgrat que els porta al CAP i també fins a Sant Pau (lloc on ara no accedeixen directament), ho consideren una pèrdua. Els motius són que els busos de barri no tenen capacitat ni freqüència suficient. Una possibilitat que els veïns veurien possible és complementar la futura 191 amb l'allargament de la D50 fins al carrer Felip II, passant per Concepció Arenal, ja que faria un recorregut similar a l'actual 20. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La línia 20 és coincident amb línies de Nova Xarxa en bona part del seu recorregut, per exemple la H8. És per aquesta raó que el projecte proposa reconvertir-la. Fent un anàlisi més detallat i centrat en la mobilitat del barri del Congrés-Indians, s'ha vist que la NXB no resol la mobilitat de proximitat que queda afectada per l'eliminació de la 20.

El problema de l'eliminació del 20 és una afectació, sobre tot, al passatge del final de la línia i habitants del Congrés. Segons TMB són unes 500 persones al dia, per tant, la solució no es un canvi de corredor d'una altra línia, si no de solucionar la mobilitat de les 500 persones (6 persones/ bus de mitjana diària). Aquest volum de passatge el pot assumir l'actual V27 + H8 en els desplaçaments de mig i llarg recorregut. En els desplaçaments de proximitat, la proposta de nou bus del barri 191 , amb 16 parades i uns 30 minuts de freqüència, soluciona 2 de les 3 destinacions del 20, i alhora millora d'una forma molt important l'accés als centres sanitaris i al barri al Cap Maragall i a l'Hospital de Sant Pau, a tot el perímetre amb 6 parades.

Donades les condicions del recorregut, es podria plantejar el nou servei amb un vehicle estàndard. L'eliminació del 20 necessàriament es vincularà a la implantació del nou bus del barri 191.

Respecte de la mobilitat des del barri fins a altres punts de la ciutat , de mig i llarg recorregut, comentar que la línia 20 té una freqüència d'uns 9 minuts. La V27 té una freqüència d'entre 7 i 8 minuts, per tant, es guanya un bus per hora. Cal fer un intercanvi per anar al centre, per tant, es perd respecte de la situació actual, però es guanya com en la resta de la xarxa, la possibilitat de fer qualsevol desplaçament en l'àmbit de la ciutat. Opció que com a tota la ciutat es pot fer amb un intercanvi NXB en aquest cas V27 + H8 (a Hospital Sant Pau per la part inferior, Eixample alt,



Gràcia, Hospital Clínic) a la mateixa parada en sentit descendent, i a dues parades a 80 metres en sentit ascendent.

També V27 + H6 (a Sant Pau per dalt, Gràcia).

També V27 + H10 (Estació de Sants, Eixample mig).

V27 + H12 (Eixample baix, Pl. Universitat).

Estudi i millora de la circulació a l'entorn de la Maquinista: (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Tot i que no és objecte del projecte fer un estudi de la circulació en l'àmbit indicat, donat que la implantació de les noves línies i de les modificacions que afecten al Bon Pastor, i Maquinista afecten a la mobilitat, es portaran a terme actuacions de reordenació viària, senyalització horitzontal i vertical, regulació semafòrica etc., encaminades a millorar la fluïdesa del trànsit i la seguretat viària.

Millora del trànsit i de la semaforització als carrers Sas i Sant Adrià: (justificació / aclariment de la proposta).

Tot i que no és objecte del projecte fer un estudi de la circulació en l'àmbit indicat, donat que la implantació de les noves línies i de les modificacions que afecten al Bon Pastor, i Maquinista afecten a la mobilitat, es portaran a terme actuacions de reordenació viària, senyalització horitzontal i vertical, regulació semafòrica etc., encaminades a millorar la fluïdesa del trànsit i la seguretat viària en els carrers Sas i Sant Adrià.

Pacificar al carrer Sas, ja que hi ha moltes queixes respecte de la saturació i les aglomeracions que es produeixen com a conseqüència de la gran quantitat i confluència d'autobusos. (justificació / aclariment de la proposta).

El projecte contempla l'aplicació de mesures com ara l'eliminació o trasllat d'algunes de les parades de l'entorn, la reordenació d'alguna de les terminals afectades, i alhora mesures de senyalització horitzontal i vertical encaminades a ordenar millor la situació actual dels usos de la calçada.

Regular l'encreuament entre el carrer Sas i Sant Adrià, ja que es produeixen molts accidents.

En aquest sentit, el projecte contempla també el reforç de mesures de seguretat viària, com la senyalització horitzontal i vertical i algun ajust sobre el terreny, pel que fa a la situació dels elements de mobiliari presents en aquest àmbit.

Implementació i millora del Carril bus al c/Lima.

Actualment el c/Lima té una configuració de doble sentit de circulació amb un cordó d'aparcament, una secció total de 9 metres. Independentment de la necessitat de fer nou carril bus, la mida de la secció tot i eliminant l'aparcament no dóna, en principi amb les mides normatives, per posar nou carril bus.

Afectacions a les línies de bus per les obres de la Ctra. de Ribes.

Es restituirà el recorregut inicial dels autobusos que abans de les obres passaven pels carrers Abelló i Tossal, recuperant les corresponents parades.

Reordenar terminals de H4, H8, 60 en el Bon Pastor.

Actualment en estudi per ajustar la ubicació dels diferents terminals tenint en compte el serveis actuals en els carrers afectats. Terminal de la 60 es modificarà la seva posició del C/ Enric Sanchis, o Fra Juniper Serra per reduir la congestió actual.

Moure l'actual parada (977) Via Barcino per reduir distància al CAP.

Es farà una proposta de desplaçament de la parada, per atansar-la a aquest equipament.

Ampliar l'horari de la 60 per permetre que els treballadors del Bon Pastor, que es desplacen a l'Hospital de la Vall d'Hebron, puguin arribar a l'hora al seu torn de treball. Es proposa a TMB que el primer bus surti a les 6 h, però cal un estudi de la demanda real en aquesta franja horària.

Instal·lació de marquesines: Instal·lar marquesines a totes les parades on sigui possible. Específicament se'n demanen a la parada de la Maquinista de l'H8 i a la parada 3282 del carrer Sant Adrià. Es demana que es treballi amb la Maquinista la senyalització de parades de bus per fomentar que la gent opti per utilitzar el bus i no el vehicle privat. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar, en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat de que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin d'informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

En quant al tema de la Maquinista, respecte de la millora de la informació per fomentar l'ús del bus en lloc del vehicle privat, no és objecte d'aquest projecte, però malgrat tot es farà la gestió amb el centre comercial per millorar aquest aspecte. El projecte de la fase 5 contempla la instal·lació de nova marquesina.

Parada C/Tiana Baró de Viver.

El barri disposa de 4 parades d'autobús, dues d'elles al c/Tiana, (11, 60, 42, futura 133) estan dotades de marquesina, però no disposen de PIU, es demana la col·locació d'aquest dispositiu, per evitar que tot el barri no tingui cap tipus d'informació sobre la situació dels serveis.

Descentralitzar els busos en carrers amb molt de trànsit (Carrers Sant Adrià i Sas), per tal d'evitar les aglomeracions de les línies existents.

El perllongament de la H8 des de La Maquinista fins a Bon Pastor, per millorar la cobertura de NXB en el barri, suposarà un increment del nombre d'autobusos en el barri. Es per aquesta raó que s'implementaran mesures correctores, com ara la modificació d'alguna de les parades, així com mesures de regulació i senyalització del trànsit en aquest carrers, i en particular en la intersecció del carrer Sas amb el carrer de Sant Adrià.

Es proposa que la V31 arribi fins a l'Hospital del Mar. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La V27, actualment en funcionament ja dona accés a l'Hospital del Mar. La nova V31 (tardor de 2017) tindrà una connexió amb la V27 amb intercanvi de 4 minuts de mitjana, en la mateixa parada gràcies a una part d'increment de recorregut horitzontal.

Continuar la V31 fins a l'Hospital del Mar suposaria doblar els recursos injustificadament, ja que el mateix recorregut, està servit per altres línies de la Nova Xarxa Bus. Les noves línies, en el seu recorregut vertical, horitzontal o diagonal, han de servir a un àmbit territorial concret, i no és possible traçar noves línies d'un punt a un altre de la ciutat si no tenen associada una cobertura el més permanent possible, al llarg del seu recorregut.

Perllongament línia 127: Es proposa que la línia 127 perllongui el seu recorregut fins al carrer Torrent de la Pedrera, passant pel CAP Via Barcino i les escoles. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i la implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i les modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a estat molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb els districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també que, la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat, caldrà un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre

altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Modificació del recorregut de Bus de barri 133: Es proposa que el bus de barri 133 passi pel Pg. de l'Havana i pel carrer Asunción, en comptes de passar pel carrer Sant Adrià. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i la implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i les modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a estat molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb els districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també que, la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat, caldrà un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Perllongament de l'H8 pel carrer Sas. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Conseqüència del procés d'informació i debat, s'ha pres en consideració aquesta petició, que consisteix en el perllongament de la H8 des de la Maquinista fins al centre del barri del Bon Pastor, al c/ Sas, fent intercanvi amb la L9. Aquesta solució suposarà algun reajust en la posició de la terminal.



Millora de l'accessibilitat als busos: Millora de l'accessibilitat als busos evitant que facin les parades lluny de la vorera, ja que des de la calçada costa més accedir als busos. (justificació / aclariment de la proposta).

El disseny de les parades de la NXB es basa en l'aplicació de criteris i paràmetres geomètrics tal, que garanteixen en la majoria de casos que l'espai entre l'autobús i la vorera, es redueixi al mínim. S'han revisat les distàncies d'aproximació, la pavimentació dels escossells dels arbres, la no coincidència de fanals i armaris de serveis en els àmbits de les portes del bus, entre d'altres aspectes.

Que es permetin els recorreguts circulars amb una sola validació: Es proposa que es puguin fer els recorreguts circulars amb una sola validació (per evitar haver de validar dos cops si el recorregut inclou la parada terminal i d'inici). (justificació / aclariment de la proposta).

Aquest tema no és objecte d'aquest projecte de Nova Xarxa Bus, de tota manera, informem de la situació d'aquest tema segons el criteri que aplica TMB. Aquesta circumstància es dona sobretot en les línies del bus del barri que estan plantejades de manera que el seu recorregut és més o menys circular, per tant, tot i que és necessari establir un terminal per fer la regulació, els passatgers que agafen per exemple una o dos parades abans de la terminal i volen baixar en una parada després de la terminal, ho poden fer sense tornar a validar el seu títol, això sí, hauran d'esperar dintre del bus, aquest temps de regulació.

Descentralització dels busos al carrer Sant Adrià: Es proposa que la parada del carrer Sant Adrià es descentralitzi perquè actualment hi paren molts busos i hi ha constants aglomeracions. Específicament es demana que s'elimini la parada del B23 al carrer Sas-Sant Adrià. (justificació / aclariment de la proposta).

Tot i que no és objecte del projecte fer un estudi de la circulació en l'àmbit indicat, donat que la implantació de les noves línies i de les modificacions que afecten al Bon Pastor, i Maquinista afecten a la mobilitat, es portaran a terme actuacions de reordenació viària, senyalització horitzontal i vertical, regulació semafòrica etc., encaminades a millorar la fluïdesa del trànsit i la seguretat viària.

Parada H4 i H8 a Bon Pastor: Es proposa que les línies H4 i H8 comparteixen parada a Bon Pastor de manera que tinguin connexió. L'H8 que tingui parada al Pont del Treball. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Conseqüència del procés d'informació i debat de la NXB, s'ha tornat a estudiar el recorregut de la H8. La nova proposta contempla l'ampliació del recorregut, inicialment previst pel c/Ciutat d'Asunción, pel c/ de Sas per d'aquesta manera donar servei al centre del barri i possibilitar l'intercanvi entre bus i la L9.

La nova disposició de parades permetrà que algunes d'elles es comparteixin amb la H4, amb l'objectiu de possibilitar un més fàcil intercanvi entre línies a la mateixa parada.

En aquests moments, ja existeixen parades de la H8 en els carrers Berenguer de Palou i Gran de Sagrera a una distància aproximada de mitja illa del carrer del Pont del Treball Digne.

Modificar la parada prevista del 191: Es proposa que la futura línia 191 faci parada davant de l'Església de l'Hospital de Sant Pau (a 100 metres de la parada actual d'altres línies que circulen per Pare Claret). (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Aquest nou bus de barri encara no està en servei, per tant, les parades no estan encara distribuïdes. Estem a temps d'estudiar aquesta petició que té els condicionants de veure com queden les parades anteriors i següents, i de les condicions de l'espai públic davant de l'església per encaixar la parada sol·licitada.

En els desplaçaments de proximitat, la proposta de nou bus del barri 191, amb 16 parades i uns 30 minuts de freqüència aproximada, soluciona dues de les tres destinacions del 20, i millora d'una forma molt important l'accés als centres sanitaris i al barri al Cap Maragall, i també a l'Hospital de Sant Pau amb 6 parades a tot el perímetre.

Donades les condicions del recorregut, es podria plantejar el nou servei amb un vehicle estàndard. L'eliminació del 20 necessàriament es vincularà a la implantació del nou bus del barri 191.

Ampliació B17 Tusgsal a La Maquinista: Veient els resultats de la B23 des de que indica als cartells que va a La Maquinista (increment notable del passatge), ampliar la línia B17 fins a La Maquinista per Rbla. Sant Sebastià, Pl. Vila, Pg. Llorenç Serra (SCG), Pg. Santa Coloma, Ciutat d'Asunción, fent el final a La Maquinista, i seguir o bé per Lima i Caracas per tornar a Santa Coloma, o anar fins a Sant Adrià, passant per el metro Bon Pastor, Arbeca, Lima i Caracas. (justificació / aclariment de la proposta).

Aquest tipus de modificacions en la xarxa convencional del bus, no afectades per la implantació de la Nova Xarxa, no formen part d'aquest projecte. De tota manera, traslladarem aquesta petició de millora del recorregut de la B23 als responsables de l'exploració de la línia, per què facin la corresponent avaluació de la proposta i el corresponent retorn en les diferents plataformes de participació, per què es puguin treballar per part dels representants de les associacions de veïns, entitats, tècnics etc. els aspectes de detall d'aquesta proposta en el sí dels Consells de Barri, de Mobilitat, a reunions de seguiment específiques de Districte o qualsevol altra fórmula que s'habiliti.

Criteri per crear una línia D60: Quin ha estat el criteri que ha transformat la línia 51 en la D50 i no es transforma el 62 en la D60? L'avinguda Meridiana és, després de la Diagonal, l'avinguda més diagonal de Barcelona i no tindrà cap línia de les anomenades Diagonals. (justificació / aclariment de la proposta).

El balanç conjunt de diferents criteris és el que ha sustentat la decisió de transformar la línia 50 i la línia 51 en la nova D50.

En primer lloc, és cert que la Meridiana és una bona diagonal de la ciutat, sobretot des del punt de vista de la seva geometria i orientació en la trama urbana de Barcelona. Per contra, almenys un tram molt substancial del seu traçat, en concret, tota la part de penetració fins a l'alçada de Fabra i Puig, no ofereix bones condicions des del punt de vista de l'espai públic per encaixar el pas de noves línies, i sobretot, les seves corresponents parades, ja que existeixen desnivells que tallen la continuïtat dels barris, el caràcter d'aquest tram dista molt de llegir-se com un carrer, hi ha molt volum de trànsit, sorolls, entre d'altres aspectes. Alhora, no sempre travessa un continu urbà, perquè se situa en la frontera dels creixements de Sant Andreu i de Trinitat Nova, Porta etc.



Un dels criteris importants per la implantació de la Nova Xarxa és que les línies desenvolupin el seu recorregut per la trama urbana de la ciutat resseguint les zones habitades, evitant si és possible els “vuits urbans” o els àmbits amb molt baixa densitat. En aquest sentit, és molt més eficient el corredor diagonal de Vallbona, Aiguablava, Via Júlia, Verdum, Pi i Molist, Borbó, Pg. Maragall etc. Es a dir, la D50, que també forma un eix diagonal i permet donar servei a la trama urbana molt densa en mitjana.

En tot cas, la Meridiana si és un bon eix de penetració cap el centre, i és per aquesta raó, que suporta una molt bona oferta tant de transport públic de superfície com ferroviària pel subsòl, com el metro i el Rodalies. Algunes de les línies convencionals de bus que venen dels barris nord de la ciutat ja tenen aquesta funció.

La reconversió de la línia 50 i la línia 51 en la D50 a més, ve suportada per una demanda consolidada situada en l'eix de Nou Barris, abans descrit.

En conclusió, decantar-se per la D60 en lloc de la D50, suposaria reduir el potencial de transport, l'eficiència del sistema, i de manera molt important, seria redundant amb altres sistemes de transport públic existents.

Més interconnexions de parades. (justificació / aclariment de la proposta).

La NXB implanta les línies verticals horitzontals, verticals i diagonals de tal forma que sempre que sigui possible, es defineixen parades d'intercanvi en tots els punts d'encreuament de les noves línies. Teòricament, si físicament tots els encreuaments fossin possible, la Nova Xarxa disposaria d'unes 187 àrees d'intercanvi entre línies només de Nova Xarxa. Alhora, la tipologia dels carrers i la topografia condiciona la materialització d'aquestes àrees d'intercanvi. Existeix un grup de treball format per tècnics de TMB i de l'Ajuntament que treballen constantment per millorar els intercanvis existents i els futurs, des d'aspectes de distància entre parades, senyalització, condicions d'accessibilitat, entre d'altres aspectes.

La implantació de la NXB implica un nou ordre en els recorreguts i les freqüències dels autobusos, precisament per fer un servei més eficient que l'actual. Una de la finalitats del sistema és donar opcions a un nombre molt significatiu de ciutadans que ara no tenen opcions avantatjoses per agafar un autobús, perquè les línies actuals no van a les destinacions que necessiten.

Aquest nou sistema pretén resoldre almenys pel 95% dels ciutadans del municipi de Barcelona oferir una mobilitat alternativa d'altres prestacions. En resum, el 95% de la població, disposa de mitjana d'una parada de NXB a no més de 230 metres (per les estacions de metro de Barcelona aquesta distància mitjana és de 500 metres). O el que és el mateix, 28 noves línies amb recorreguts verticals, horitzontals i diagonals, dotades de molts trams amb carrils bus i prioritats semafòrica en les cruïlles més importants, per millorar la velocitat comercial, amb altes freqüències de pas, i el més important, amb la possibilitat de poder resoldre qualsevol origen-destí dintre de l'àmbit de la NXB, cosa que abans no era possible.

El nou sistema demana un esforç al ciutadà que és fer en molts casos un intercanvi de línies. El sistema està implantat de manera que en molts casos, aquests intercanvis es facin en la mateixa parada, i en el cas que no sigui possible, amb recorreguts petits caminant, i ben senyalitzats i adaptats a PMR. Per minimitzar els temps d'espera, els autobusos circulen amb freqüències elevades, entre 5 i 8 minuts, i pel 70% dels passatgers disposen d'informació fiable de la situació dels serveis en les pròpies parades. A més a més, existeixen diversos aplicatius per telèfons mòbils que donen la mateixa informació.

Més carril bus: Potenciar el carril bus en els trajectes amb més trànsit. Específicament es proposa que es creï un carril bus al carrer Lima. (justificació / aclariment de la proposta).

El projecte de la fase 5.1, que en aquests moments està en fase de tramitació Administrativa, ja contempla la implantació sistematitzada de nous carrils bus en tots aquells carrers on és necessari i compatible amb la funcionalitat global dels carrers, ja que en molts casos la implantació del nou carril bus implica la reordenació dels usos viaris de la calçada afectada. A vegades es resol amb l'eliminació del cordó d'aparcament, amb eliminació quan és possible de carrils de circulació, amb la restitució de contenidors en altres punts de la via o vorera, amb canvis en els sentits de circulació per afavorir la implantació del corresponent carril bus, i fins i tot, solucions de carril bus en contrasentit. Per minimitzar les afectacions a usos existents en la via pública, com ara les càrregues i descàrregues, l'aparcament en determinades hores etc. El projecte defineix en alguns casos solucions de carril multiservei, en el que el carril bus disposa d'exclusivitat en tota la franja d'horari punta, per després en hora vall, permetre les càrregues i descàrregues i per la nit l'aparcament dels vehicles privats.

Per tal de reduir les ocupacions indegudes del carril bus per part del trànsit de la ciutat, es posarà en marxa en breu, un vehicle de vigilància amb capacitat sancionadora, que de forma permanent recorrerà els punts més conflictius dels carrils bus per garantir que aquests circulin sense entrebancs.

Modificació del recorregut de la línia H4: Es proposa que es modifiqui l'H4, que arribi fins a Baró de Viver i que faci el mateix recorregut que la línia 73. Es demana que la terminal tingui marquesina i que tingui parada al carrer Biosca. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Perllongar encara més el recorregut de la H4, fent un recorregut addicional i vertical no té cap sentit. La línia és la més llarga amb 29 km i amb problemes de regularitat vinculats a aquest excés de recorregut. La mobilitat de Baró de Viver està resolta amb Nova Xarxa amb la futura V33 (tardor de 2017), que connectarà amb les H4, H8, H10, H12, H14 i H16 i amb el tramvia.

Les mancances de mobilitat de proximitat, reconegudes del barri i no resoltes amb Nova Xarxa, es resoldran, tal com va quedar palès en les diferents sessions d'informació i debat de la NXB, amb la incorporació de la petició per part de les entitats de un nou bus de barri: el 133.

Precisament és aquest el plantejament del recorregut del nou bus del barri 133, garantint les connectivitats següents: Baró de Viver, Bon Pastor, Pl. Orfila a Sant Andreu, CAP Meridiana, CAP Casernes etc. La freqüència serà la resultant de donar el servei amb un únic vehicle, per el recorregut indicat.

La modificació i la implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies i les modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. De tota manera en el cas de Sant Andreu, i molt particularment en el cas de Baró de Viver, es va acordar com a conseqüència del procés de informació i debat de la NXB, que la implementació d'aquest nou bus de barri 191 ,responia a la falta de serveis de bus en l'àmbit de Baró de Viver que la NXB no podia solucionar per tractar-se d'un problema de mobilitat de proximitat.

La proposta base presentada en la sessió de Sant Andreu-Bon Pastor consisteix en un bus del barri amb el següent recorregut: Baró de Viver, Bon Pastor, Sant Andreu Pl. Orfila, Coroleu CAP Meridiana, CAP Casernes i Baró de Viver.

Es contempla l'estudi de variants del recorregut plantejat en la proposta base, que estarà condicionat a no excedir de una freqüència de 30 minuts amb un vehicle. Aquestes variants són l'ampliació de la volta per Baró de Viver i l'ampliació de la volta per la Maquinista en lloc de Sant Adrià.

Es comprovarà la idoneïtat de la posició de la parada de C/ La Havana.

En qualsevol cas, s'implantarà la nova V31 a la tardor de 2017.

Connectivitat a Sant Andreu

Sol·licitud de que la NXB s'apropi molt més al barri del Baró de Viver i que aquest no quedi aïllat amb l'eliminació d'algunes línies com a conseqüència de la implementació d'aquesta nova xarxa. (justificació / aclariment de la proposta).

El Barri del Baró de Viver disposarà de NXB la nova V33, amb altes freqüències, mantindrà la 60 retallada des de La Verneda a B. Pastor, i d'Esplugues a l'Hospital de la Vall d'Hebron mantenint la freqüència de 15 minuts. Mantindrà la 11 també amb la mateixa freqüència de 22 minuts, i conseqüència del procés d'informació i debat, la implantació del nou bus del barri 133 Baró de Viver amb un recorregut pel centre de Sant Andreu i Bon Pastor donant cobertura al Cap de Casernes i al de la Meridiana i passant per Baró de Viver amb una freqüència estimada d'uns 25 minuts.

Millora de connectivitat entre els barris de Baró de Viver i Bon pastor, als barris del Guinardó i d'Horta. (justificació / aclariment de la proposta).

El Barri del Baró de Viver disposarà de NXB la nova V33, amb altes freqüències, mantindrà la 60 retallada des de La Verneda a B. Pastor, i d'Esplugues a l'Hospital de la Vall d'Hebron mantenint la freqüència de 15 minuts. Mantindrà la 11 també amb la mateixa freqüència de 22 minuts, i conseqüència del procés d'informació i debat, la implantació del nou bus del barri 133 Baró de

Viver amb un recorregut pel centre de Sant Andreu i Bon Pastor donant cobertura al Cap de Casernes i al de la Meridiana i passant per Baró de Viver amb una freqüència estimada d'uns 25 minuts.

Des de Bon Pastor es pot sortir directament amb la H4 i H8. La H4 porta directament a Horta, Pg. de Valldaura i Ronda de Dalt. La H8 + H6 a Onze de Setembre ens permet accedir al Guinardó.

Modificació línies 126 i 127: Es proposa que les línies 126 i 127 donin accés al CAP Via Barcino, del barri de la Trinitat Vella. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i la implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i les modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa. Per tant, l'actual xarxa de bus de barri no patirà modificacions amb la implantació de la NXB. No obstant, i donat que en el procés d'informació i debat aquesta qüestió a estat molt rellevant en la pràctica totalitat dels districtes, s'ha pres la decisió de considerar totes les peticions, per poder, un cop implantada la NXB, fer una valoració conjunta a nivell ciutat de la xarxa de proximitat per determinar la idoneïtat, la factibilitat tècnica i econòmica de les diferents peticions. Cal tenir en compte també, que la posada en servei de la NXB, més la xarxa de línies convencionals que es manté, pot generar alguna disfuncionalitat de caràcter puntual en algun barri que precisi habilitar una modificació d'algun bus del barri. Aquestes reflexions tindran una continuïtat en el temps i seguiran desenvolupant-se en els diferents àmbits de participació bàsicament amb els districtes, TMB i Mobilitat. Val a dir també que, la flota de busos del barri és limitada i que amb tota seguretat, caldrà un cop finalitzat aquest procés global, aconseguir els recursos econòmics corresponents per fer la corresponent comanda de fabricació dels nous vehicles que finalment es requereixin, entre altres qüestions. Aquest procés per raons òbvies, no és immediat, i necessita un temps de l'ordre d'uns 18 mesos a partir de la decisió de la configuració final del servei.

Millorar la connexió entre el carrer Malats i el CAP de Casernes. (justificació / aclariment de la proposta).

La modificació i la implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i les modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa.

De tota manera, en el cas de Sant Andreu i molt particularment en el cas de Baró de Viver, es va acordar com a conseqüència del procés d'informació i debat de la NXB, que la implementació d'aquest nou bus de barri 191, responia a la falta de serveis de bus en l'àmbit de Baró de Viver, que la NXB no podia solucionar per tractar-se d'un problema de mobilitat de proximitat.

La proposta base presentada en la sessió de Sant Andreu-Bon Pastor consisteix en un bus del barri amb el següent recorregut: Baró de Viver, Bon Pastor, Sant Andreu Pl. Orfila, Coroleu, CAP Meridiana, CAP Casernes i Baró de Viver.

Es contempla l'estudi de variants del recorregut plantejat en la proposta base, que estarà condicionat a no excedir d'una freqüència de 30 minuts amb un vehicle. Aquestes variants són l'ampliació de la volta per Baró de Viver i l'ampliació de la volta per la Maquinista en lloc de Sant Adrià.

Informem també que es comprovarà la idoneïtat de la posició de la parada de C/ La Havana.

En qualsevol cas, s'implantarà la nova V31 a la tardor de 2017.

H8 fins a Santa Coloma: Es proposa que l'H8 arribi a Santa Coloma, passant pel passeig Torras i Bages. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La H8, ocupa la franja territorial que li pertoca, que es l'eix Travessera de les Corts, Eixample alt, Nucli de Sant Andreu, Bon Pastor. Perllongar-la fins a Santa Coloma, significaria replicar en part el recorregut de una altra línia vertical, la V33, que ja és la que va a Santa Coloma, repetir aquest recorregut amb dues línies de NXB no té justificació des de el punt de vista del nombre d'usuaris. A més, ja es una de les línies més llargues de la NXB, amb els problemes de regularitat que això suposa. L'opció d'eliminar la V33 en aquest tram deixaria sense sentit aquesta part de la xarxa.

Acostament de les línies 60, 62 i 76 a Trinitat Vella: Es proposa que les línies 60, 62 i 76 s'apropin al barri de Trinitat Vella. Es demana que es col·loquin parades de les línies 62 i 76 a Torres i Bages i a l'av. Meridiana. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Acostar alguna de les línies 60, 62 i 76 a Trinitat Vella no és possible, perquè segueixen eixos viaris amb una lògica de recorregut concreta i incompatible amb passar per Trinitat Vella. La línia 60 segueix l'eix Santa Coloma + Ronda de Dalt, per tant, hauria de desviar-se de la seva ruta per anar

a Trinitat Vella. La línia 62 segueix l'eix de la Meridiana, aquest eix per la seva configuració, no permet la fàcil connexió amb Trinitat Vella. En el cas de la línia 76, l'eix encara és més desfavorable per passar per Trinitat Vella, ja que passa per Pg. de Vallbona i va cap a Via Júlia.

Per tant, la millor solució és intentar donar servei específicament al barri mitjançant la seva línia de NXB, la V31, afavorint connexions amb tota la resta de la Nova Xarxa.

Respecte les noves connexions, Trinitat Vella i Nova estan unides pel pont de Sarajevo, el pont disposa de bons accessos a la Meridiana mitjançant ascensors. Això possibilita que es puguin fer intercanvis sense caminar en excés entre la V31, la H2 i la D50 a més de la 62 i 76.

Millora línia 133: Es proposa que la 133 millori la freqüència i que es garanteixin bones connexions entre Bon Pastor, Baró de Viver i els CAPS. (justificació / aclariment de la proposta).

Precisament és aquest el plantejament del recorregut, garantir aquestes connectivitats del nou bus del barri 133. La freqüència serà la resultant de donar el servei amb un únic vehicle, per el recorregut indicat.

La modificació i la implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i les modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa.

De tota manera, en el cas de Sant Andreu, i molt particularment en el cas de Baró de Viver, es va acordar com a conseqüència del procés de informació i debat de la NXB, que la implementació d'aquest nou bus de barri 191, responia a la falta de serveis de bus en l'àmbit de Baró de Viver, que la NXB no podia solucionar per tractar-se d'un problema de mobilitat de proximitat. La proposta base presentada en la sessió de Sant Andreu Bon Pastor consisteix en un bus del barri amb el següent recorregut: Baró de Viver, Bon Pastor, Sant Andreu Pl. Orfila, Coroleu CAP Meridiana, CAP Casernes i Baró de Viver.

Es contempla l'estudi de variants del recorregut plantejat en la proposta base, que estarà condicionat a no excedir d'una freqüència de 30 minuts amb un vehicle. Aquestes variants són l'ampliació de la volta per Baró de Viver i l'ampliació de la volta per la Maquinista en lloc de Sant Adrià.

Es comprovarà també la idoneïtat de la posició de la parada de C/ La Havana.

En qualsevol cas s'implantarà la nova V31 a la tardor de 2017.

Proposta que la línia 133 connecti Baró de Viver i Bon Pastor. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Precisament és aquest el plantejament del recorregut, garantir aquestes connectivitats del nou bus del barri 133. La freqüència serà la resultant de donar el servei amb un únic vehicle, pel recorregut indicat, de l'ordre d'uns 25 minuts.

La modificació i la implementació del bus del barri en qualsevol districte de la ciutat, no és objecte d'aquest projecte. L'àmbit d'aquest projecte es centra en la implantació de les noves línies, i les modificacions d'algunes de les línies convencionals afectades per la nova xarxa.

De tota manera, en el cas de Sant Andreu, i molt particularment en el cas de Baró de Viver, es va acordar com a conseqüència del procés de informació i debat de la NXB, que la implementació d'aquest nou bus de barri 191, responia a la falta de serveis de bus en l'àmbit de Baró de Viver, que la NXB no podia solucionar per tractar-se d'un problema de mobilitat de proximitat. La proposta base presentada en la sessió de Sant Andreu Bon Pastor consisteix en un bus del barri amb el següent recorregut: Baró de Viver, Bon Pastor, Sant Andreu Pl. Orfila, Coroleu CAP Meridiana, CAP Casernes i Baró de Viver.

Es contempla l'estudi de variants del recorregut plantejat en la proposta base, que estarà condicionat a no excedir d'una freqüència de 30 minuts amb un vehicle. Aquestes variants són l'ampliació de la volta per Baró de Viver i l'ampliació de la volta per la Maquinista en lloc de Sant Adrià.

Es comprovarà també la idoneïtat de la posició de la parada de C/ La Havana.

En qualsevol cas s'implantarà la nova V31 a la tardor de 2017.

Més línies i recorreguts cap al barri de La Verneda. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

L'estàndard que podem aspirar a aconseguir, amb l'estructura de recursos disponibles en l'actualitat a la ciutat de Barcelona, i el compromís bàsic de la implantació de la Nova Xarxa Bus, és situar de mitjana a uns 230 metres, una parada accessible de NXB pel 95% de la ciutadania. Com el territori de la ciutat, és el que és, aquest estàndard de qualitat es pot aconseguir amb la implantació de 28 noves línies en forma ortogonal i diagonal separades uns 600 metres entre les verticals i 700 metres entre les horitzontals, de mitjana aproximadament, amb freqüències de 5 a 8 minuts.

En el cas de la Verneda, la NXB es concreta amb les següents línies: V29, V31, V33, H10 i H12.

La separació entre verticals és de 600 metres i 700 metres, sensiblement superior a l'estàndard de la NXB. La separació entre horitzontals és de 400 metres, molt inferior l'estàndard de la NXB. Per tant, la conclusió és que al barri de la Verneda i La Pau, la densitat de línies de NXB, és una mica superior a la mitjana de la ciutat.

A més a més, aquest barri disposa de les línies convencionals 42 i la 143, i de l'AMB amb la B23, B24 i B25.





4.11 Districte de Sant Martí

Qualitat del servei a Sant Martí

Facilitar l'accés als autobusos (per exemple, si l'autobús para allunyat de la vorera, l'esglaó que s'ha de fer per entrar és complicat per a la gent gran i persones amb mobilitat reduïda), sobretot en als busos de barri. 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, així com, a tota la zona de platges. (justificació / aclariment de la proposta)

Dificultat per les persones amb mobilitat reduïda per salvar la separació entre vorera i graó del bus estàndard i del barri:

El disseny de les parades de la NXB es basa en l'aplicació de criteris i paràmetres geomètrics tal, que garanteixen en la majoria de casos que aquest espai es redueixi al mínim. S'han revisat les distàncies d'aproximació, la pavimentació dels escossells dels arbres, la no coincidència de fanals i armaris de serveis en els àmbits de les portes del bus, entre d'altres aspectes.

Parades amb aflluència de persones amb cadires de rodes:

Si bé la pràctica totalitat de les parades es dissenyen per complir adequadament els paràmetres d'accessibilitat. Cal tenir en compte que existeix a la ciutat un percentatge considerable de carrers amb pendents longitudinals i transversals, incompatibles amb les normatives d'accessibilitat i que per raons òbvies, no es poden canviar. De tota manera, es verificaran les parades de més aflluència d'aquest col·lectiu (Almogàvers-Sancho de Àvila, Independència-Mallorca, etc.) per implementar mesures de caràcter complementari encaminades a possibilitar una millor accessibilitat. També es revisaran els itineraris des de les parades fins a les platges.

Línies adaptades fins a les platges: Que hi hagi una línia de bus directa des de diferents punts del districte fins a la platja adaptada per a cadires de rodes. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No són objecte d'aquest projecte de NXB, tractar els temes de mobilitat específica d'un barri amb uns equipaments. La NXB, està pensada per resoldre la mobilitat general d'altres prestacions, en l'àmbit de pràcticament tota la ciutat (95% de la població). Les línies convencionals que quedin

resoldran una part de la mobilitat general, i els moviments interiors de barri o entre districtes es resoldran amb les línies de proximitat o de barri, totes elles amb caràcter de mobilitat complementària.

La petició fa referència a una mobilitat interior de barri o districte cap a les platges del front litoral, Vila Olímpica, per aquesta raó el projecte de NXB no pot assumir un servei específic, però sí, de forma genèrica, ja que les línies V21, V23, V25, V27, V29, V31, V33, finalitzen en àmbits molt propers al front litoral en el tram Pg. Marítim-Fòrum, i estan unides per la línia H16. Alhora, tots els vehicles compten amb rampes i espai suficient a l'interior, per permetre l'accés a persones amb dificultats de mobilitat (PMR) i també pels ciutadans amb cotxets de nens, bicicletes plegables etc. Tot el front marítim compta també amb itineraris adaptats fins a la pràctica totalitat de les rampes d'accés a primera línia d'aigua.

Línea 59 Mejorar el horario y la frecuencia de lunes a viernes: Me gustaría que alargaran el horario de la 59 y mejorar la frecuencia de la 59 ya que pasa por dos Hospitales. (justificació / aclariment de la proposta)

La freqüència de la 59, és equiparable a la de la NXB, ja que està fixada en 8 minuts, per tant no millorarà l'horari de 6h 55' en dia laborable fins les 21 h 30', que és suficientment ampli per satisfer la gran majoria de desplaçaments. Tot i això, encara que no és objecte d'aquest projecte, traslladarem aquesta petició d'ampliació d'horari perquè TMB faci la corresponent avaluació.

Més servei de bus per als carrers Llacuna i Espronceda: (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Pel carrer Espronceda passa la V27 Pg. Marítim / Canyelles, cada 8 minuts en hora punta. Per Llacuna passarà (tardor 2018) la V25 també amb una freqüència de pas estimada en hora punta d'aproximadament 8 minuts.

Accés per més d'una porta als busos: Incrementar el nombre de busos als quals s'accedeix i es pot validar la targeta per més d'una porta. (justificació / aclariment de la proposta).

Els nous vehicles (Articulats i biarticulats) que TMB té pendent d'adquisició pels pròxims exercicis, ja contemplen aquest *modus operandi*, per tant, la flota any rere any, anirà incrementant cada vegada més aquest tipus de vehicles.

Més informació de la NxBus : Dissenyar una campanya de difusió i comunicació de la NxBus per a tots els barris de la ciutat. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Està previst fer una campanya de comunicació conjunta Ajuntament TMB en les dates immediatament anteriors a la posada en servei de les noves línies a la tardor de 2017 i a la tardor de 2018. La campanya informará dels canvis en la xarxa de bus convencional i dels canvis en la NXB, les dates de posada en servei, les freqüències, horaris, parades, intercanvis, tipus de vehicle, tecnologia etc. i donarà resposta a les noves combinacions de les destinacions més populars de cada districte, amb la finalitat de que les afectacions a la mobilitat de la ciutadania, siguin el menor possible.

També està previst fer una campanya informativa específica, amb la finalitat d'informar als usuaris dels nous canvis i de les alternatives de mobilitat equivalents. Aquesta campanya a banda de la part de comunicació, en diversos mitjans informatius, es desenvoluparà a través d'un equip d'informadors, en les parades de les línies afectades. La implantació de la campanya està planificada per executar-se 15 dies abans i una setmana després de la posada en servei de les noves línies, termini més que raonable perquè la major part dels usuaris habituals de les línies facin els canvis en la seva mobilitat de forma normal.

App COM ANAR amb simulació de nous recorreguts: Crear l'App "com anar" amb la simulació dels nous recorreguts, senyalitzant el temps total del recorregut perquè la ciutadania pugui apreciar la millora de la xarxa.

Existeixen a l'abast de tothom, diverses aplicacions per telèfon mòbil i tablets, que amb petites diferències de prestacions, donen solució a aquesta petició. De tota manera, un cop superat el inevitable període d'adaptació als nous canvis de la NXB, i donat que no tothom té la oportunitat o disponibilitat per utilitzar les noves tecnologies, convidem a la ciutadania a que treballi amb la

informació en paper, amb les consultes conjuntes amb els informadors de les parades, amb la informació en web, preguntant a altres membres de la família, amics etc. les millors combinacions en els desplaçaments habituals, amb la finalitat de familiaritzar-se amb el nou *modus operandi*, i incorporar paulatinament noves combinacions de desplaçaments i noves estratègies de mobilitat.

Per exemple, un determinat desplaçament amb intercanvi es pot iniciar amb una línia horitzontal i després vertical, o a l'inrevés amb el mateix resultat. Provar les dues opcions, ens permetrà adquirir coneixement sobre els avantatges o inconvenients d'una o altra .

Infraestructura a Sant Martí

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.

La solució a aquest problema no s'ha gestionat des del projecte de la NXB objecte d'aquest procés d'informació i debat. S'ha gestionat directament des de la Gerència de Mobilitat i Infraestructures de l'Ajuntament de Barcelona i el Districte. Ja s'han realitzat una sèrie de modificacions de la senyalització, així com un ajust de la regulació semafòrica, per tal d'optimitzar el funcionament dels diferents fluxos viaris.

Els carrers de Pallars i Pere IV quedaran molt saturats com a conseqüència de les diverses línies que es té previst implementar.

La proposta contempla que passin per Pallars i Pere IV dues línies, la H14 i la 42, amb freqüències de projecte de 8 minuts i 16 minuts respectivament. No sembla a priori una alta densitat de pas d'autobusos.

Sol·licitud de que el carrer de Pere IV es deixi com a eix cívic (sense el pas d'autobusos).

En la fase de redacció d'aquest projecte s'ha valorat aquesta possibilitat, finalment la decisió ha estat en sentit contrari com a conseqüència de l'anàlisi del nivell i qualitat de servei final que podria donar l'autobús considerant els avantatges i els inconvenients ponderats en les dues opcions.



Estudiar la possibilitat de perllongar el taló de la nova V31 fins l'Hospital del Mar. Molta gent gran de la Verneda i la Pau fan aquest recorregut amb la 36 a eliminar.

Es proposa intercanviar els talons de la V27 i el de la futura V31 a l'Hospital de Mar, enlloc dels previstos a la proposta de NXB, on el taló de la V27 arriba a l'Hospital del Mar i el de la V31 enllaça amb la V27. Dependrà del nombre d'usuaris afectats en cada cas (dades TMB). Si finalment es fa el canvi de talons demanat, els usuaris de la V27 hauran de fer un intercanvi sense canviar de parada en l'àmbit del Poblenou.

Dintre de pocs mesos entrarà en funcionament un nou centre sanitari situat a Fòrum-Llull. Per tant, pot ser interessant la interconnexió que ofereix el taló de la V31, entre els dos centres (HDM i Fòrum-Llull) en contra del taló de la V27.

Ajustar traçat de la H14 per Cristòbal de Moura en l'àmbit del Parc del Poblenou en coherència amb la proposta de nou eix cívic que s'està treballant.

Es més fàcil tallar Espronceda en l'àmbit del parc, i desviar la V27 d'Espronceda a Bilbao des de Mallorca, ja que per una banda la alternativa de Bilbao per Espronceda funciona des del punt de vista de la mobilitat, però per altra banda, s'equilibra una mica la cobertura territorial de la NXB. En particular millora la demanda legítima de manca de cobertura NXB per part del Clot.

El pas del bus en sentit Besòs pel carrer Pere IV és la millor opció en termes de cobertura del transport públic.

Eскурçament del recorregut del V23 sentit mar (de Castillejos a Pamplona): Per estalviar la volta que hauria de fer el V23 es proposa acabar l'enllaç directe del carrer Castillejos i Pamplona omplint la rampa inacabada (el pont sobre el tren ja està fet). (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

La nova V23 (tardor 2018) començarà fent el recorregut 'provisional' en l'àmbit per Castillejos, girant a Bolívia, baixant per Àlaba canviant el sentit, o fent carril bus en contrasentit, girant per Tànger, per agafar el carrer Pamplona (continuació de Castillejos). Quan es porti a terme l'obra d'infraestructura Meridiana – Pamplona, que en aquests moments no disposem de calendari, la línia V23 farà la baixada directa des de Castillejos a Pamplona.



No als autobusos pel carrer Pere IV a la Superilla: El pas de autobusos desvirtua totalment la essència de la Superilla. La línia 42 i H14, ha de passar per carrer Pallars, que ha assumit menys de la meitat dels autobusos que fins sis mesos passaven pel carrer Pere IV sense cap problema. Ara tenim una mobilitat molt positiva i les distàncies entre carrers son assumibles per tothom. El carrer Pere IV ha de ser una via cívica, fa molt de temps que els veïns esperem aquest canvi i ara no te cap sentit fer passar bus a nivell de mobilitat. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La configuració de la nova urbanització i l'estatus de mobilitat que se li donarà al carrer Pere IV, el fan especialment adequat per tornar a introduir el pas dels autobusos, ja que serà un carrer amb poc volum de trànsit privat, i per tant, on el bus podrà circular sense entrebancs. L'orientació del carrer fa possible que les línies d'autobús arribin a Cristòfol de Moura (carrer en doble sentit), configuració òptima pel rendiment del transport públic.

Des del projecte de la NXB, no veiem cap inconvenient en que un eix cívica pugui suportar línies d'autobús, en coherència amb l'activitat que el propi eix generarà en el futur. Aquesta nova activitat que tots desitgem, que és conseqüència de la transformació de l'espai públic de Pere IV i d'altres factors, demandarà en la mateixa mesura mobilitat. Per això, apostem perquè aquesta mobilitat prioritzi el transport públic, i no el transport privat.

No a la supresión de la línea 192: He visto que con la implantación de la nueva red de bus, desaparece la 192, y no es sustituida en gran parte de su recorrido por ninguna otra, sobre todo en el recorrido en sentido Poblenou , ya que pasa por las calles Navas de Tolosa y Bilbao. Se podría potenciar esta línea con su prolongación hasta el Hospital de Mar, con lo que aumentaría el pasaje, y poner coches de más capacidad. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Per accedir amb la V23 a l'Hospital del Mar, cal fer un intercanvi en la mateixa parada amb la línia V27, o la línia 59 a l'Avinguda Icària.

La línia 192 es reconverteix, ja que coincideix en bona part del seu recorregut amb la V25 i la V23. L'Hospital de Sant Pau comptarà amb una accessibilitat de la Nova Xarxa molt important ja que tindrà la H6 pel seu accés muntanya, la H8 pel seu accés mar, la V23 tan accés muntanya com

mar, i a banda de la 47 i la 19, també comptarà amb la D50. També disposarà d'un nou bus del barri el 191 amb 6 parades en el perímetre de l'hospital. El recorregut d'aquest nou bus del barri cobrirà els barris del Congrés i els Indians fins a l'Hospital de Sant Pau, passant pel CAP de Maragall.

Les línies V23 i V25 han d'arribar a l'Hospital del Mar (com la V21 i V27): Les línies 92 i 45 que es trauran fan un molt important servei al barri: anar a Hospital de Mar. Les línies que les substituiran (V23 i V25) sembla que es proposa que no hi vagi cap d'elles i això és del tot inacceptable perquè és molt necessari per molta gent i perquè en altres casos si que es fa així: tant la V21 com la V27 (lluny del barri) si que ho fan. Reclamem que la V23 i V25 arribin a l'H. del Mar! (demanem doneu suport a proposta de AAVV Clot-Camp de l'Arpa de no eliminar la línia 192) (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

D'una manera directa, des de la part alta de Camp de l'Arpa existeix la possibilitat d'anar directament fins l'Hospital del Mar amb la 47, ja que aquesta línia perllonga el seu recorregut des de la Pl. Catalunya fins l'Hospital el Mar.

Realitzant intercanvis, alguns d'ells en la mateixa parada podríem realitzar les següents combinacions. Amb la V23, i la V25 intercanviant en alguns casos sense canviar de parada, en l'Av. Icària i en Taulat – Carmen Amaya amb la V27, també amb la 59, al carrer Badajoz, amb temps d'espera en hora punta d'uns 2 minuts de mitjana (agafar el primer bus que passi de la línia V27 o 59).

Altres opcions des del Clot-Camp de l'Arpa serien realitzant un primer desplaçament en horitzontal per agafar la vertical de l'Hospital del Mar que és la V21 (Marina / Lepant) i realitzant les següents combinacions:

Àmbit Mallorca / València : H10 + V21

Àmbit Maria Claret / Indústria : H8 + V21

Àmbit Maria Claret / Indústria (dreta), Mallorca / València (esquerra) . D50 +V21 També es pot agafar la V21 amb les següents línies convencionals que també passen pel barri: 34, 47 i 19.



Optimitzar la regulació semafòrica per als busos: Preferència semafòrica per a tots els busos, sobretot a les línies de la Nova Xarxa Bus. (justificació / aclariment de la proposta)

Es rectificaran amb senyalització i amb actuacions de semaforització, les cruïlles més sensibles a la fluïdesa del bus, precisament per donar més velocitat comercial al bus, i sobretot també s'incorporaran nous carrils bus.

El projecte de la fase 5.1, que en aquests moments està en fase de tramitació Administrativa, ja contempla la implantació sistematitzada de nous carrils bus en tots aquells carrers on és necessari i compatible amb la funcionalitat global dels carrers, ja que en molts casos la implantació del nou carril bus implica la reordenació dels usos viaris de la calçada afectada. A vegades es resol amb l'eliminació del cordó d'aparcament, amb eliminació quan és possible de carrils de circulació, amb la restitució de contenidors en altres punts de la via o vorera, amb canvis en els sentits de circulació per afavorir la implantació del corresponent carril bus, i fins i tot, solucions de carril bus en contrasentit. Per minimitzar les afectacions a usos existents en la via pública, com ara les càrregues i descàrregues, l'aparcament en determinades hores etc. El projecte defineix en alguns casos solucions de carril multiservei, en el que el carril bus disposa d'exclusivitat en tota la franja d'horari punta, per després en hora vall, permetre les càrregues i descàrregues i per la nit l'aparcament dels vehicles privats.

Millora de la circulació rotonda Marina amb Almogàvers: Es proposa que es millori la regulació del trànsit a la rotonda de Marina amb Almogàvers ja que es creen moltes retencions i situacions de perill. A més, els busos articulats envaeixen les vies del tram quan hi ha embussos. (justificació / aclariment de la proposta)

La solució a aquest problema no s'ha gestionat des del projecte de la NXB objecte d'aquest procés d'informació i debat. S'ha gestionat directament des de la Gerència de Mobilitat i Infraestructures de l'Ajuntament de Barcelona i el Districte. Ja s'han realitzat una sèrie de modificacions de la senyalització, així com un ajust de la regulació semafòrica, per tal d'optimitzar el funcionament dels diferents fluxos viaris.

Modificació V25: Es proposa que la línia V25 circuli pel carrer Bilbao en contrasentit a la circulació ordinària, per mantenir l'equidistància entre les línies V21, V25 i V29. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Tot i que aquest tipus de propostes s'han plantejat en el sí del projecte per donar solucions més òptimes als recorreguts dels autobusos, creiem que en el cas del C/ Bilbao, no es justifiquen suficientment per mantenir les interdistàncies entre línies. Per una altra banda, la actual secció del carrer Bilbao amb una calçada de 10 metres, no permet una reordenació viària adequada, ja que el bus en contrasentit requereix d'un espai que fa que la configuració del carrer passi de 4 carrils a 3, que a priori serien insuficients per atendre les demandes de mobilitat i de carrils de servei del barri.

Estudiar com compatibilitzar bus amb pacificació als carrers de la Superilla per la seguretat dels vianants.

El projecte d'ela NXB de la fase 5.2 (V25) contemplarà les actuacions necessàries per dur a terme de la millor manera la convivència entre vianants i l'autobús. Algunes d'aquestes actuacions seran la reducció de velocitat a 30 Km/h en l'àmbit interior de la Superilla, i si és el cas, amb la instal·lació de bandes o plataformes elevades. És molt important limitar físicament el carril bus per assegurar la segregació d'usos de l'espai públic, preservant així d'una forma raonable, la seguretat dels vianants, senyalització horitzontal i vertical corresponent, si és el cas regulació semafòrica etc.

42 i H14 no en diagonal en sentit Besos: 42 i H14 tornin en sentit Besos per Pallars . En aquest carrer viu un nombre força elevat de gent gran que tenen problemes per desplaçar-se. De aquesta manera i junt al metro que ara té ascensor al carrer pujades queda tota la zona coberta . Que passi per Pere IV que està més lluny del Cap Lope de Vega, que serà una via cívica pacificada com han demanat els veïns als processos participatius i on viu menys gent no té gaire sentit. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La configuració de la nova urbanització i l'estatus de mobilitat que se li donarà al carrer Pere IV, el fan especialment adequat per tornar a introduir el pas dels autobusos, ja que serà un carrer amb poc volum de trànsit privat, i per tant, on el bus podrà circular sense entrebancs. L'orientació del



carrer fa possible que les línies d'autobús arribin a Cristòfol de Moura (carrer en doble sentit), configuració òptima pel rendiment del transport públic.

Des del projecte de la NXB, no veiem cap inconvenient en que un eix cívic pugui suportar línies d'autobús, en coherència amb l'activitat que el propi eix generarà en el futur. Aquesta nova activitat que tots desitgem, que és conseqüència de la transformació de l'espai públic de Pere IV i d'altres factors, demandarà en la mateixa mesura mobilitat. Per això, apostem perquè aquesta mobilitat prioritzi el transport públic, i no el transport privat.

H16 hauria de fer tot el litoral de Barcelona : Si volem una xarxa ortogonal com es que el bus h16 no fa tot el litoral de Barcelona, sinó que va de Sant Martí cap a la plaça Catalunya i després per la gran via?. (justificació / aclariment de la proposta)

Malauradament, tota la teoria que sustenta aquest projecte, no sempre es pot portar a la pràctica i, és per aquesta raó, que per motius d'índole molt diversa, algunes línies de la NXB, adopten itineraris poc lògics amb els criteris de partida. El cas del trenat de la H16 i H14 és un d'ells. Es va implantar en fases anteriors. El motiu del trenat, té a veure amb el diferent nivell de servei que tenen aquestes línies en la meitat Besòs i meitat Llobregat, de tal manera que la càrrega de passatge és més alta a la banda del litoral del Poblenou i de la Gran Via, mentre que a la banda central del Poblenou i la part baixa del Paral·lel tenen una demanda baixa. Fent el creuament d'aquestes dues línies, H14 i H16, permet posar busos articulats a la línia amb més passatge i busos estàndard a la línia ma menys passatge.

No eliminació de la línia 36: Es proposa conservar la línia 36 o, com a mínim, mantenir el recorregut entre els barris de la Verneda i la Pau, el Besòs i Diagonal Mar amb l'Hospital del Mar. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No és la idea, ja que necessitem reconvertir línies convencionals per obtenir els autobusos per posar-los a funcionar en les noves línies, més eficients, i amb més prestacions que les convencionals. Les línies convencionals, que necessitem reconvertir, són les que tenen un grau de concomitància amb el traçat de les noves línies elevat. Precisament és el cas de la 36 que equival pràcticament a la H14, a la V31, a la H6. La resta de línies convencionals, com ara les interurbanes, les de proximitat, les que segueixen corredors de la ciutat molt consolidats, o les que ajuden a les

línies noves, en cap cas es poden reconvertir, i queden dintre del sistema de transport com una xarxa de caràcter complementari, juntament amb la xarxa de busos del barri i de proximitat.

Les alternatives per anar a l'Hospital del Mar des de la Pau, Verneda, Sant Andreu, que ofereix la NXB és utilitzant la línia V31 + V27 en Espronceda amb Taulat en la mateixa parada amb un temps d'espera mig de 4 minuts. Per tornar, V27 + V31 en la mateixa parada en el carrer Taulat entre Espronceda i Bac de Roda, també amb uns 4 minuts d'espera.

Conservació del recorregut actual de la línia 60: Es proposa que el 60 mantingui el seu recorregut actual per poder accedir a l'Hospital de Vall d'Hebron sense haver de fer intercanvi. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Es necessiten els recursos de la part de la línia 60 concomitant amb la V33, en l'àmbit de la Verneda i el Bon Pastor, precisament per destinar-los a les noves línies més eficients i d'altres prestacions. Per tant, per aquest barris serà necessari fer aquest intercanvi, que es farà a la mateixa parada, sense haver de caminar. El temps d'espera en l'intercanvi sentit Hospital serà de 7/8 minuts, i en sentit tornada d'uns 4 minuts.

Conservar el recorregut de les línies 91 i H14: Es proposa que no es modifiqui el recorregut de les línies 91 i H14 i que continuïn passant pel carrer Pallars. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

La configuració de la nova urbanització i l'estatus de mobilitat que se li donarà al carrer Pere IV, el fan especialment adequat per tornar a introduir el pas dels autobusos, ja que serà un carrer amb poc volum de trànsit privat, i per tant, on el bus podrà circular sense entrebancs. L'orientació del carrer fa possible que les línies d'autobús arribin a Cristòfol de Moura (carrer en doble sentit), configuració òptima pel rendiment del transport públic.

Des del projecte de la NXB, no veiem cap inconvenient en que un eix cívic pugui suportar línies d'autobús, en coherència amb l'activitat que el propi eix generarà en el futur. Aquesta nova activitat que tots desitgem, que és conseqüència de la transformació de l'espai públic de Pere IV i d'altres factors, demandarà en la mateixa mesura mobilitat. Per això, apostem perquè aquesta mobilitat prioritzï el transport públic, i no el transport privat.

No eliminar la línia 192: Es proposa que no s'elimini la línia 192 ja que la línia 25 no cobrirà la zona del Poblenou, el Camp de l'Arpa i l'Hospital de Sant Pau. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

D'una manera directa, des de la part alta de Camp de l'Arpa existeix la possibilitat d'anar directament fins l'Hospital del Mar amb la 47, ja que aquesta línia perllonga el seu recorregut des de la Pl. Catalunya fins l'Hospital el Mar.

Realitzant intercanvis, alguns d'ells en la mateixa parada podríem realitzar les següents combinacions. Amb la V23, i la V25 intercanviant en alguns casos sense canviar de parada, en l'Av. Icària i en Taulat – Carmen Amaya amb la V27, també amb la 59, al carrer Badajoz, amb temps d'espera en hora punta d'uns 2 minuts de mitjana (agafar el primer bus que passi de la línia V27 o 59).

Altres opcions des del Clot-Camp de l'Arpa serien realitzant un primer desplaçament en horitzontal per agafar la vertical de l'Hospital del Mar que és la V21 (Marina / Lepant) i realitzant les següents combinacions:

Àmbit Mallorca / València : H10 + V21

Àmbit Maria Claret / Indústria : H8 + V21

Eliminar l'efecte acordió de l'H10 i l'H12: Es proposa que es regulin millor l'H10 i l'H12 perquè és molt freqüent que en passin 2 o 3 seguits i això empitjora la freqüència. (justificació / aclariment de la proposta)

Aquest efecte es produeix per problemes de regularitat. Aquests es donen quan per algun tipus d'incidència en la circulació, circumstàncies del trànsit, algun incident d'algun passatger etc. l'autobús no pot complir l'horari establert, i el següent s'enganxa al primer.

El centre de control de TMB gestiona la circulació de tots els autobusos en temps real, i estableix mesures correctores per recuperar la regularitat i per tal de minimitzar aquest fenomen perniciosos per als passatgers. L'efectivitat d'aquestes mesures és limitada, de forma que la millor solució per mantenir una bona regularitat entre els autobusos és garantir en la mesura del possible, que l'autobús circuli de la forma més independent possible del trànsit, amb més kilòmetres de carril

exclusiu bus, amb prioritat semafòrica en les cruïlles complexes etc. i així poder mantenir una velocitat comercial força regular.

El projecte de la fase 5, incorpora mesures per implantar de forma intensiva d'aquest tipus. L'Ajuntament conjuntament amb TMB estan portant a terme actuacions encaminades a donar més fluïdesa al trànsit dels autobusos en tot l'àmbit de la ciutat.

Millora de l'H12: Atès que l'H12 va sempre amb molt passatge, es proposa que s'incrementi la seva freqüència de pas i que els autobusos siguin articulats. (justificació / aclariment de la proposta)

Actualment la H12 circula en hora punta amb una freqüència de sis o set minuts, i és de les més elevades del nou sistema. Treballar amb freqüències tan seguides suposa una dificultat de gestió molt important per TMB, perquè exigeix un control de la regularitat molt exhaustiu. La millor opció és intentar elevar la velocitat comercial amb carrils bus eficients, i amb bona coordinació semafòrica. Actualment s'està treballant seriosament en aquests aspectes. La H12 ja funciona amb vehicles articulats, i en hora punta amb alguns vehicles biarticulats.

Perllongament de la línia H16: Es proposa que es perllongui la línia h16 fins a l'estació de tren de Sant Adrià , per poder fer la connexió amb Rodalies. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

Aquesta connexió amb Rodalies Sant Adrià ja és possible amb la H14 i el Tramvia a l'estació de Sant Adrià. L'estació i el Tramvia estan connectats directament mitjançant un pas inferior de vianants, la connexió amb l' H14, també és directa a l'Av. de la Platja.

És per aquesta raó que no està justificat el perllongament de la H16 fins a aquesta estació, que a més, seria d'uns dos quilòmetres. En aquest recorregut no es donaria cobertura de manera significativa al territori, conseqüentment es desestima la petició.

Canvi ubicació parada H12: La parada 2682 (1278 provisional) de la línia H16 està molt allunyada de la parada anterior. Es demana una parada entremig. (justificació / aclariment de la proposta)

El moviment de parades originat per obres en curs de qualsevol índole en la via pública, no té cap relació amb el projecte de la NXB. TMB en coordinació amb l'Ajuntament de Barcelona i més

concretament mitjançant el Comitè d'Obres i Mobilitat, coordinen les afectacions a línies de bus existents i a les parades afectades per tal que el servei segueixi operatiu. De tota manera, traslladarem aquesta petició al departament d'Obres de TMB perquè avalui la conveniència o no d'afegir nova parada.

Planificació línies Diagonals : A banda del TRAM, es proposa que planifiquin línies diagonals per connectar millora les línies . (justificació / aclariment de la proposta)

Si, la planificació és la següent:

La D20 Pg. Marítim / Ernest Lluch, en servei.

La D30 el futur tramvia (en aquest projecte) sense data d'obra de tots els trams.

La D40 Pl. Espanya / Canyelles (tardor de 2017).

D50 Ciutat Meridiana / Pl. Catalunya (tardor 2018).

Estudi modificació línia V27: Estudiar la possibilitat que la V27 passi pels carrers Bilbao i Navas de Tolosa. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

El projecte de la NXB, contempla la V25 Poblenou / Horta (tardor de 2018) pels carrers Roc Boronat / Llacuna, i la V27 que ja està operativa pels carrers Espronceda / Bac de Roda. Intercanviar alguna de les dues pel c/ Bilbao, no aporta cap avantatge substancial. La interdistància entre línies verticals és d'uns 700 metres, una mica superior als 600 metres d'interdistància mitjana.

Millora de l'accessibilitat als busos: Vetllar pel bon funcionament de les rampes. Sembla que les actuals no són prou robustes per a les cadires motoritzades que pesen més. Es demana que les rampes es puguin desplegar manualment per quan fallin els mecanismes. Destinar més espai als busos per a les cadires de rodes i millorar el civisme dels passatgers perquè el respectin. (justificació / aclariment de la proposta)

En quant a les rampes retràctils per accedir a l'interior del bus, la flota de busos de TMB, no disposa d'un únic model ni fabricant de plataforma retràctil pels PMR, per raons de compatibilitat amb tots els diferents tipus i fabricants de xassís dels vehicles de que componen la flota,

estàndards, articulats, de barri, midis...circumstància que complica enormement el manteniment d'aquest dispositiu. TMB està fent un gran esforç de manteniment per minimitzar avaries i per renovar plataformes.

La pràctica totalitat de la flota d'autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu, la plataforma del vehicle dels busos estàndards, articulats i biarticulats, és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de rampes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera es de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus del barri utilitzat en carrers de muntanya, on per raons de la grandària del vehicle, radis de gir, distància entre eixos de les rodes, diàmetre de les rodes, tipus de xassís, voladís anterior i posterior del bus etc. fan que no sigui possible dissenyar aquets vehicles amb doble plataforma, és per aquesta raó que cal superar més d'un graó). En la resta de vehicles, la plataforma té una pendent suau, amb paviment antilliscant, i espai lliure suficient i seients d'ús preferent per acomodar a aquest col·lectiu. Aquest espai, en general, no pot ser més gran, perquè no és possible disposar de tota la plataforma del vehicle a la cota baixa, ja que el xassís, les rodes, la transmissió, el motor i la resta de sistemes del vehicle, necessiten també, espai per sota de la plataforma. És per aquesta raó que cal pujar graons dintre del bus per accedir als seients normals.

Necessitem, com no podria ser d'una altra manera, que el comportament cívic del ciutadà, en les cues per pujar al bus, en l'ús dels seients preferents, i un llarg etc. sigui el millor possible per tal que es prioritzi l'ús d'aquests seients reservats per aquells que ho necessiten.

Cal remarcar, que amb el nou sistema, amb l'increment molt important d'intercanvis entre línies, alhora de respectar, per exemple els seients d'ús preferent, és més crític, ja que una mateixa persona es mourà en dos autobusos diferents.

Es faran campanyes específiques per promoure i divulgar determinades normes de civisme pel que fa a l'ús dintre i fora del autobús, sobretot alhora de cedir els seients a la gent gran, o amb problemes de mobilitat, per tal d'aconseguir que el civisme de l'ús dintre i fora de l'autobús sigui el que correspon a la ciutadania de Barcelona.

Instal·lació de plataforma a dos emplaçaments: Es proposa que s'instal·li una plataforma per permetre l'accés de cadires de rodes al bus a Almogàvers/Sancho de Àvila i Independència/Mallorca. (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Existeix un grup de treball format per tècnics de TMB i de l'Ajuntament que treballen constantment per millorar els intercanvis existents i els futurs, des d'aspectes de distància entre parades, senyalització, condicions d'accessibilitat etc. Pel que fa a aquesta petició, s'avaluarà in situ les condicions d'accessibilitat per, si cal, implementar les mesures correctores corresponents.

Millora intercanviadors: Millorar els intercanviadors: senyalització a terra, reducció de la distància entre les parades d'intercanvi, pantalles digitals a totes les marquesines i coordinació de l'horari d'inici i finalització del servei de totes les línies. (justificació / aclariment de la proposta).

S' està treballant específicament en aquest tema, existeix un grup de treball que avalua les condicions dels intercanviadors o àrees d'intercanvi, per proposar millores tan de senyalització com de reducció, sempre que les condicions de l'espai públic ho permetin, de les distàncies entre parades.

Per exemple en el cas de Lesseps, es modificarà el pas de la H6, ara per l'interior del pas inferior viari, i passarà per superfície, per la plaça, precisament per millorar les condicions de cobertura de les parades i el més important, dels intercanvis amb altres línies. Aquesta actuació requerirà d'alguns petits ajustos en la urbanització, acompanyats de la senyalització viària corresponent.

També des d'aquest grup de treball s'ha elaborat una proposta per millorar el futur intercanvi entre la H6 i la V19, (Pi i Margall- Alfons X) que segons la proposta base no complia les millors condicions de distància.

Les marquesines de les parades amb més afluència del sistema, compten amb dispositius (PIUS) d'informació en temps real de la situació dels busos que tenen parada, d'aquesta manera es pretén donar informació fiable i real per resoldre en cada cas la mobilitat demandada pel ciutadà, bé sigui un intercanvi amb altres línies, o bé sigui per saber quina línia he d'agafar per un destí concret quan disposi de diverses opcions. El sistema de gestió de la informació es basa en tecnologia GPS, i està sotmès permanentment a millores encaminades a donar una informació de

la màxima qualitat. També en les aplicacions per a mòbils de TMB es segueixen els mateixos criteris de qualitat.

La xarxa d'autobusos de Barcelona té actualment unes 2.548 parades de les quals unes 1.450 estan dotades de la corresponent marquesina.

En aquesta fase 5.1 es col·locaran unes 70 noves marquesines i uns 106 dispositius d'informació.

La idea és desplegar en el màxim nombre de parades, aquests dispositius amb la finalitat de que la gran part dels usuaris del bus gaudeixin de la informació actualitzada en temps real del funcionament dels diferents serveis.

Donat que no és possible proveir de cop a totes les parades amb nombre de passatgers rellevant de dispositius, l'Ajuntament amb TMB habiliten un Pla d'Inversió Específic anual per dotar a les parades d'aquest servei de forma progressiva. Per raons d'eficiència i de qualitat del servei, és comença per instal·lar aquets dispositius en les parades d'intercanvi i en les parades amb més afluència de passatgers. L'aplicació d'aquest criteri fa que actualment el 70% aproximadament ja gaudeixi d'aquest servei d'informació "on line". Aquest criteri també es compagina amb la instal·lació de dispositius d'informació dinàmica en les parades de més afluència de cadascun dels barris situats en àmbits no centrals de la NXB.

Els horaris dels serveis estan ajustats a les necessitats de cada línia, la diferència entre inicis de serveis de la NXB és inferior a una hora, els dies laborables, s'està treballant per reduir aquesta diferència de temps, precisament per facilitar ja des del principi de la jornada els intercanvis entre línies sense haver d'esperar més el compte.





Restablir parada H16 nro 2682carrer Pujades/Marina /Sardenya: Sense previ avís d'anul·lació ni posterior restabliment de la parada esmentada , per obres de remodelació, han anul·lat , havent 'hi uns 800 metres des de la darrera Marina/Dr Trueta a Pssg Pujades/Napols. és URGENT el seu restabliment pel perjudici i molèsties que ocasiona al veïnat com per a persones de mobilitat reduïda .Sorprèn la falta de previsió d'anul·lar un element tant important sense preveure la ubicació de la que substitueixi, tot i sigui provisionalment . (al·legació / modificació/ petició incorporada al projecte).

Som conscients que les obres que s'han executat al c. de Pujades amb el canvi de sentit de circulació inclòs no s'han executat de la millor manera possible. No obstant, ja s'han rectificat les qüestions més problemàtiques, com pot ser la ubicació de les parades de bus, i s'està seguint molt properament la resta d'actuacions d'aquest projecte per tal que no torni a haver-hi cap mena de desajust en la seva execució.

Cambio de la Línea 59 por la Línea D20: Hola me llamo Víctor, me gustaría que hicieran un cambio de la línea de autobús de la 59 por la D20 y si podría llegar hasta la Zona Universitaria. Gracias. O si no se pudiera hacer alargar el horario de empezar de la 59 y la hora sobre todo que termina la Línea 59. GRACIAS. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No és possible intercanviar aquestes dues línies, ja que les dues són imprescindibles per garantir la mobilitat en els àmbits de cobertura territorial corresponents. Respecte a perllongar la 59 fins la Zona Universitària, tampoc és possible ja que l'accessibilitat a la Zona Universitària s'estructura a partir d'altres línies: H4, H6, V1, Tramvia, i les convencionals 75, 67, i les línies de l'AMB: EP1, JM, L79, L14.

En quant a l'horari de la 59 ara és de 6 h 45' a 21 h 30' en dies feiners i dissabtes, i de 8 h 10' a 21 h 30' en festius i diumenges.

Per acabar, traslladarem la petició a TMB per què avaluï les possibilitats de modificació de l'horari.



Medi ambient a Sant Martí

Autobusos menys sorollosos: En general els autobusos fan massa soroll. Seria necessari estudiar la manera de que fessin menys soroll. (justificació / aclariment de la proposta)

La concentració de contaminació ambiental i en part el soroll tendiran a la baixa en els propers exercicis. El 52% de la flota de TMB fa servir tecnologies netes. De fet, la flota de TMB està considerada de les més netes de les principals ciutats d'Europa, aquest percentatge augmentarà any rere any. Les previsions per 2020 son les següents: reduir de 519 (any 2016) a 241 els vehicles de gasoil, mantenir la tecnologia de vehicles a gas (GNC) 411, incrementar de 3 (2016) a 35 vehicles elèctrics i incrementar de 132 (2016) a 378 vehicles amb motors híbrids. Per tant, en el 2020 la proporció de vehicles que faran servir tecnologies no contaminants/poc contaminants serà del 85%.

De tota manera, la reducció de la contaminació i per tant la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat vindrà com a conseqüència de la progressiva incorporació de viatgers al sistema, que en la mateixa proporció abandonaran en molts casos els seus vehicles particulars. I per la implantació en breu de les directives europees en matèria de vehicles i contaminació que imposaran restriccions molt importants als vehicles que circulen per Barcelona, que més contaminin.

Autobusos elèctrics a tota la ciutat: Els autobusos han de començar a ser tots elèctrics. No pot ser que només es comprin híbrids i de gas natural. Els elèctrics haurien de ser la compra prioritària d'autobusos de l'ajuntament. (justificació / aclariment de la proposta)

TMB, ja des de fa uns anys, lidera el canvi tecnològic cap a l'ús de combustibles alternatius pels motors dels seus vehicles, política que li ha valgut diversos reconeixements de caràcter internacional a nivell europeu. De fet, el 52% de la flota actual de TMB fa servir tecnologies netes , i aquest percentatge augmentarà any rere any. Les previsions per 2020 són les següents: reduir de 519 (any 2016) a 241 els vehicles de gasoil, mantenir la tecnologia de vehicles a gas (GNC) 411, incrementar de 3 (2016) a 35 vehicles elèctrics i incrementar de 132 (2016) a 378 vehicles amb motors híbrids. Per tant, en el 2020 la proporció de vehicles que faran servir tecnologies no contaminants/poc contaminants serà del 85%.

La causa per la qual no s'aposta d'una manera decidida per l'autobús elèctric, no és altra que l'elevat cost econòmic de la compra del vehicle en comparació amb altres tecnologies netes. Molts indicadors ens diuen que a curt / mig termini, aquesta situació canviarà en favor del vehicle elèctric.

Connectivitat a Sant Martí

Evitar l'eliminació de les línies que donen servei de forma directe (sense intercanvis) als equipaments de salut i d'educació. Des del col·lectiu de diversitat funcional de l'associació de veïns de Sant Martí es considera que aquesta xarxa implica molts transbordaments, 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).

Apostem perquè la nostra ciutat sigui una de les millors adaptades del món, i en coherència amb aquest desig, tota la flota d'autobusos està específicament dissenyada per permetre l'accés a aquest col·lectiu, la plataforma del vehicle és el més baixa que els acords geomètrics dels nostres carrers permeten, (canvis de rasant en les cruïlles), estan dotats de plataformes retràctils, el desnivell de gran part de la flota entre la plataforma interior i la vorera és de l'ordre d'un graó (excepte algun model de bus del barri utilitzat en carrers de muntanya). La plataforma té una pendent suau. Evidentment fora de la plana de la ciutat tenim i tindrem carrers que en algun cas tindran pendents fora de normativa, circumstància que des de la NXB no podem canviar. De totes formes es portarà a terme un estudi per identificar les parades que tenen més afluència de PMR, per mirar de implementar millores en les seves pendents, geometries etc..

En quan a fer o no intercanvis, malauradament no podem fer res en aquest aspecte, creiem que és més important posar a l'abast de tothom també dels PMR totes les destinacions possibles amb un intercanvi, en coherència amb el caràcter el més universal possible del concepte accessibilitat, que no afavorir línies sense intercanvi i amb destinacions molt parcials, ja que la opció de tenir tots els destins sense intercanvi és impossible.

Quan la xarxa desenvolupi tota la seva potencialitat, la tendència serà a disminuir els problemes de passatge perquè milloraran els de regularitat, també els de velocitat comercial etc. Els



problemes d'ocupació en els autobusos de cadires de rodes disminuiran, també cal recordar que el nivell de civisme de la ciutadania segueix una tendència de millora. També els conductors poden reforçar mitjançant avis verbal per la megafonia del bus per que es respecti el dret prioritari d'aquestes persones.

Potenciar les combinacions al barri de la Verneda, ja que resulta difícil arribar a la parada de metro en transport públic.

Les dues parades de metro del Bari de La Verneda, que són les parades de La Pau i Besòs, es troben a una distància de l'Av. Prim d'una mançana (uns 133 metres.). Per l'Av. Prim passaran noves línies de la nova xarxa com ara la V31, per la Rambla Guipúscoa trobarem la H14, i per la Gran Via la H12, aquestes dues línies passen per les dues parades de metro i tenen parada molt a prop.

Potenciar els serveis i les connexions directes cap a l'Hospital del Mar des de diferents punts del districte de Sant Martí, i millorar la connexió amb altres equipaments sanitaris com l'Hospital de Sant Pau i l'Hospital de l'Esperança.

Hospital del Mar: V27, ó bé H12 + V21, o bé H12 + V27, o bé H14 + V21 o bé H14 + V21, o bé H14 + V27, o bé V31 + V27. És a dir les línies V27 i V21 tenen el terminal al costat de l'Hospital del Mar, per tant, qualsevol altra línia que creui aquestes dues línies V21 i V27, té bona cobertura amb l'hospital (Nota: En funció de com quedin els talons de les línies V27 i V31, variarà o no els serveis a l'Hospital del Mar).

Incrementar els serveis a tot el tram Besòs. Falten línies que vagin al centre, sense passar prèviament per les platges.

La H14 des del Besòs-Cristòbal de Moura, fins a Mercat de St. Antoni, passen per Pla de Palau, Drassanes i Paral·lel.

La H16 des de Fòrum, Lluís Companys, Arc de Triomf, Pl. Catalunya.

La H12 des de l'eix de la Gran Via Verneda, la Pau, fins a la Pl. Universitat.

Amb la V31, o la V33 fent intercanvi amb qualsevol de les 3 línies horitzontals que passen per aquesta zona de la ciutat: H14, H16, H12.



Petició d'accés des de l'Hospital de Sant Pau a l'Hospital del Mar.

Línia directa que uneix els dos hospitals, per l'accés sud al carrer Antoni Maria Claret, trobem la línia 47 amb una freqüència de 9 minuts.

També podem arribar caminant dues illes i mitja i agafar la línia V21 (Pg. Marítim / Montbau), o bé fent intercanvi amb la línia H6 (per l'accés de l'Hospital del costat de R. Guinardó) més posterior intercanvi amb la línia V21, o bé amb la H8 (accés de l'Hospital pel carrer Antoni Maria Claret) amb posterior intercanvi amb la línia V21.

La línia 192 no s'ha d'eliminar, s'ha de millorar (cap nova línia farà la seva important funció):

Motius: -la gent gran que va a H. Sant Pau i/o CAP Lope de Vega difícilment pot fer transbordaments – el casc antic de Clot i, sobretot, de Camp de l'Arpa serien un gran forat d'uns 500 metres sense cap bus - la parada de St. Pau del V23 deixarà a 300 de entrada de 'hospital i en pujada - cal que 192 torni a passar aviat per Gran Via -més freqüencial. (demanem també doneu suport a proposta de AAVV Clot-Camp de l'Arpa sobre V23/V25 a Hospital del Mar). (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

D'una manera directa, des de la part alta de Camp de l'Arpa existeix la possibilitat d'anar directament fins l'Hospital del Mar amb la 47, ja que aquesta línia perllonga el seu recorregut des de la Pl. Catalunya fins l'Hospital el Mar.

Realitzant intercanvis, alguns d'ells en la mateixa parada podríem realitzar les següents combinacions. Amb la V23, i la V25 intercanviant en alguns casos sense canviar de parada, en l'Av. Icària i en Taulat – Carmen Amaya amb la V27, també amb la 59, al carrer Badajoz, amb temps d'espera en hora punta d'uns 2 minuts de mitjana (agafar el primer bus que passi de la línia V27 o 59).

Altres opcions des del Clot-Camp de l'Arpa serien realitzant un primer desplaçament en horitzontal per agafar la vertical de l'Hospital del Mar que és la V21 (Marina / Lepant) i realitzant les següents combinacions:

Àmbit Mallorca / València : H10 + V21

Àmbit Maria Claret / Indústria : H8 + V21



Perllongament de les línies 11 i 40 fins al CAP de Via Barcino.. (justificació / aclariment de la proposta).

Les línies convencionals no afectades per la implementació de la Nova Xarxa Bus, com és el cas de la 11, no es modificaran ja que no formen part de l'objecte d'aquest projecte. De tota manera, es recull la petició per un cop implementada la NXB i fets els ajustos necessaris a la xarxa, veure si hi ha marge de millora de freqüències en aquestes línies.

La 40 és reconverteix en la V31, la V29, la H12 i la H14.

V23 que fuera a la ciudad Meridiana: La línea V23 podría ir a la Ciudad Meridiana una vertical nueva que fuera para allí. Gracias. (justificació / aclariment de la proposta)

La finalitat de dotar als barris del nord de la ciutat de NXB, ja està incorporada en la proposta base de la NXB, la solució que es planteja és implantar una nova línia diagonal la D50 Ciutat Meridiana / Pl. Catalunya, que fa el següent recorregut: Ciutat Meridiana, Av. Vallbona, Aiguablava, Via Júlia, Pg. Verdum, Pi i Molist, Pl. Virrei Amat, Borbó, Pg. Maragall, Maria Claret / Industria, Dos de Maig / Independència, Mallorca / València, Pg. de St. Joan, Pl. Tetuan, Gran Via i Pl. Catalunya.

El traçat segueix una orientació diagonal de penetració cap el centre de la ciutat. La freqüència de pas serà de l'ordre de 8-10 minuts.

Autobús pel carrer Bilbao: Es necessari alguna línia per carrer Bilbao cap a les Platges. (justificació / aclariment de la proposta)

El projecte de la NXB, contempla la V25 Poblenou / Horta (tardor de 2018) pels carrers Roc Boronat / Llacuna, i la V27 que ja està operativa pels carrers Espronceda / Bac de Roda. Intercanviar alguna de les dues pel c/ Bilbao, no aporta cap avantatge. La interdistància entre línies verticals és d'uns 700 metres, una mica superior als 600 metres d'interdistància mitjana.

Connexió estació Fabra i Puig amb UPC: Es proposa que es millori la connexió des de l'estació de Fabra i Puig a l'UPC. (justificació / aclariment de la proposta)

Amb el perllongament programat de la H6 fins a Onze de Setembre, passant molt a prop de l'estació de metro de Fabra i Puig, es soluciona de manera directa aquesta demanda de mobilitat

H6 Zona Universitària / Fabra i Puig. Cal considerar que és un recorregut de pràcticament tota la línia d'uns 54 minuts, i segurament existeixen altres opcions quelcom més ràpides. Les parades per fer l'intercanvi estan a Dublín i Fabra i Puig.

Més serveis des de Sant Martí fins a l'estació Fabra i Puig: Es proposa que hi ha hagi més serveis de bus des de Sant Martí fins a l'estació de Fabra i Puig.. (justificació / aclariment de la proposta)

La V27, fa una bona connexió entre Sant Martí (Bac de Roda, i Espronceda fins al Pg. Marítim) i l'intercanviador de Sagrera-Meridiana amb freqüències d'uns 8 minuts. A la pròpia estació de Fabra i Puig, la V29 (Selva de Mar, Josep Pla) que s'implantarà a la tardor de 2017 amb freqüències de 8 minuts.

Connexió V21 amb metro L1 Marina: Es proposa que la línia V21 connecti amb el metro de la L1 parada Marina. (justificació / aclariment de la proposta)

Actualment existeixen dues parades al c/ Marina que serveixen per fer aquest intercanvi, estan situades a menys d'una illa de la boca d'accés al metro de l'estació de Marina de L1.

Connexió línia V31 amb estació Fabra i Puig: Es proposa que la línia V31 connecti amb l'estació de Fabra i Puig. (justificació de la no consideració / aclariment de la proposta).

No es pot plantejar aquest canvi, ja que significaria forçar una volta addicional a la V31 injustificable per aquesta línia.

Millores a la xarxa de bus a Sant Martí: Amb la proposta actual de la Nova Xarxa de Bus, es perden connexions amb l'Hospital del Mar, connectivitat al centre del Poblenou i no es millora la gran distància entre corredors al Poblenou, sobretot a l'eix de la Gran Via. Adjunto un PDF on explico la meva proposta: <https://drive.google.com/open?id=0BzPAouKFYkJINFNtaHpvY3N0aDA> PD: la proposta està duplicada però a l'anterior s'ha esborrat el link i no puc modificar-ho.

La V27, actualment en funcionament ja dóna accés a l'Hospital del Mar. La nova V31 (tardor de 2017) tindrà una connexió amb la V27 amb intercanvi de 4 minuts de mitjana, en la mateixa parada gràcies a una part de l'increment de recorregut horitzontal.

En quant a la pèrdua de connectivitat del Poblenou, val a dir que la densitat de NXB és similar al de la resta de la ciutat, i la seva distribució territorial en el districte està adaptada a les circumstàncies i particularitats com ara el nucli antic del Clot i del Poblenou.

La distància entre línies verticals també respecta el criteri general de distribució de línies de tota la ciutat. De fet, és la mateixa que a Sant Andreu i que a Nou Barris que estan en la vertical de Sant Martí. És cert que en l'estudi de detall de cada línia vertical i els carrers, s'han estudiat diverses propostes en funció dels sentits de circulació i cobertura territorial resultant, però la conclusió a la que ha arribat l'equip redactor, és la que presentem en la proposta base.



5. CONCLUSIONS

A continuació, es resumeixen les principals conclusions a partir de la informació recollida en tot el procés d'informació i debat de la Fase V de la Nova Xarxa Bus.

Pel que fa a **la participació del procés** el grau de participació a les diferents sessions de tots els districtes ha estat molt elevat, amb un total aproximat de **1.750 assistents** repartits entre les **18 sessions realitzades**. La iniciativa que ha impulsat l'Ajuntament de **posar en comú i treballar conjuntament amb els ciutadans** els diferents canvis i modificacions de la xarxa, així com l'exposició i presentació oberta de la proposta, **ha estat rebuda satisfactòriament** per part de tota la població usuària del transport públic.

Així, s'han recollit un **total de 384 propostes i peticions ciutadanes**, 259 d'aquestes durant les sessions presencials, i les 125 restants a través de la plataforma del Decidim.

En relació amb la **proposta tècnica i política de la NXB**, la percepció dels participants en un primer moment era d'escàs o nul reconeixement **dels avantatges que suposa la Nova Xarxa de Bus**. El principal motiu d'això és que la NXB implicarà un **canvi en la manera d'utilitzar l'autobús** – disposició en xarxa de les línies, canvi de recorregut de línies, canvi de nomenclatura, substitució d'algunes línies convencionals, etc.– i, alhora, implicarà la pèrdua d'alguns serveis directes que, en moltes ocasions, **obligaran a l'usuari a realitzar un intercanvi o transbordament**.

Cal assenyalar que **el perfil majoritari dels assistents a les sessions ha sigut gent gran i persones amb mobilitat reduïda**. Aquest col·lectiu utilitza molt el bus i, alhora, li costa molt els canvis i tot el procés d'adaptació que la nova xarxa requereix. Per aquest motiu, es té la sensació de que **la nova xarxa penalitza els viatges perquè cal fer més intercanvis** i, per tant, l'opinió majoritària ha sigut que aquesta NXB no s'acaba d'adaptar i ajustar a les característiques, necessitats i prioritats dels usuaris.

Un altre factor molt comentat en tot el procés ha estat la dubtosa eficiència d'aquesta xarxa pel que fa a les **freqüències de pas**, que **encara no compleixen el temps previst i resulten baixes** perquè la xarxa no està implantada en la seva totalitat.

No obstant això, durant el treball en grups, es van poder resoldre molts dubtes i peticions concretes dels participants, mitjançant un tracte més directe i personal. En acabar la sessió, molts **dels participants van sortir agraïts i satisfets per les explicacions donades, per la resolució dels dubtes**, per haver-se sentir-se escoltats i per la evidència que les seves queixes i propostes quedaven recollides i serien degudament valorades.

A continuació, presentem les conclusions corresponents al procés d'informació i debat de la Nova Xarxa Bus fase 5.1, 5.2. Aquest procés participatiu, es va iniciar a principis de novembre de 2016, i ha finalitzat a mitjans d'abril de 2017. En una primera etapa, de Novembre fins a mitjans de gener, es va sotmetre al projecte de la NXB, a un primer estudi de caràcter preliminar, al corresponent debat, i elaboració de millores a nivell tècnic en el si de tots els districtes de la ciutat.

Fruit d'aquesta primera etapa, van ser incorporades al projecte, les mesures correctores o compensatòries específiques del territori. Tasca que es va fer de la forma el més consensuada possible entre els diferents interessos.

En una segona etapa, de mitjans de gener a principis de març de 2017, es va dur a terme el procés d'informació i debat en les diferents sessions públiques en cada districte, amb la finalitat d'informar, debatre i recollir les propostes que la Nova Xarxa Bus, havia suscitat entre els ciutadans.

Aquest informe del procés d'informació i debat de la Nova Xarxa Bus fase 5.1, 5.2, recull les aportacions fetes in situ a partir de les actes de les respectives sessions redactades per l'equip de participació, i també recull les aportacions que s'han fet arribar a la plataforma "DECIDIM" de l'Ajuntament de Barcelona, aproximadament en les mateixes dates.

S'han analitzat un total de **384 preguntes, dubtes, suggeriments, queixes, aportacions, propostes....** Per poder fer una lectura fàcil dels resultats del procés d'informació i debat de la NXB, hem classificat les diferents aportacions en tres blocs:

- **(al·legació / modificació / petició incorporada al projecte):**

Suggeriments, al·legacions, noves propostes, que un cop analitzades s'ha vist d'una forma raonada, que convé incorporar-les a la proposta final de la NXB.(11 % del total).

- **(justificació / aclariment de la proposta):**

Dubtes, preguntes, aclariments, queixes en relació a la NXB. S'han contestat la totalitat, i justificat àmpliament en base a la proposta final. (49 % del total)

- **(justificació de la no consideració / aclariment de la proposta):**

Suggeriments, al·legacions, noves propostes, que un cop analitzades s'ha vist d'una forma raonada, que no es poden admetre per raons diverses. Malgrat tot s'han contestat, i justificat en general àmpliament. (40% del total)

Una primera conclusió ens diu que de les 378 aportacions, el 60% s'han resolt o bé com millores a incorporar al projecte, un total de 226 (41 peticions incorporades 11%) o bé s'han resolt justificant, explicant etc. els diferents aspectes del projecte (185 aclariments de dubtes, queixes, preguntes, 49%). El 40% restant s'ha considerat, que no es poden admetre per raons diverses.

A continuació es relacionen les aportacions amb les respostes més rellevants, corresponents a aquest procés d'informació i debat. S'han estructurades en quatre apartats, amb la finalitat de facilitar la recerca dels diferents temes i fer més comprensible les conclusions finals.

▪ **Qualitat del servei:**

- **Disconformitat amb l'eliminació i/o modificació de les línies convencionals existents**, com ara: la 20, 26, 36, 37,40,41,45,57,66,92,143,192.

Resposta: Per la implantació de la NXB, és del tot imprescindible reconvertir les línies convencionals concomitants amb les noves línies, ja que el nou sistema s'ha implantat amb pràcticament els mateixos recursos existents, d'autobusos, conductors etc.

-**Freqüències i problemes de sobreocupació dels autobusos:** Com ara que es compleixin les freqüències establertes i es millorin amb caràcter general les freqüències, per tal de reduir el temps d'espera, la millora de la regularitat per evitar dos autobusos seguits ja que *'Moltes vegades els autobusos van plens'*.

Resposta: La millora de les freqüències i alertes de passatge (sobreocupació dels vehicles) està associada a la completa implantació del sistema, sense la qual no es pot desenvolupar tota la potencialitat de la xarxa. No obstant, està previst incrementar els quilòmetres de carril bus i fer



determinades actuacions de millora en els carrers, per donar més prioritat als autobusos, tot encaminat a la millora progressiva de les freqüències i de la regularitat.

-Més autobusos del barri, per cobrir les necessitats dels desplaçaments de proximitat: Millora de la freqüència, de la capacitat en hora punta i de l'accessibilitat.

Resposta: La xarxa de busos del barri, no és objecte d'aquest projecte, no obstant i donat que juntament amb la xarxa de busos convencionals i la nova xarxa estructuraren la mobilitat en tres nivells que es complementen, es seguirà dintre del procés de participació en l'estudi de les noves necessitats, ajusts, etc. dels busos del barri, amb els representants dels veïns i les entitats dels barris, en el si dels districtes, l'Ajuntament i TMB.

-Parades i intercanvis entre línies de la Nova Xarxa: Gran dificultat i molèstia sobre tot per part de la gent gran i persones amb problemes de mobilitat, per realitzar desplaçaments alhora de fer intercanvis. En alguns casos amb excessiva separació entre parades de l'intercanvi, i alhora també, excessiva separació entre les parades d'una mateixa línia.

Resposta: El nou sistema contempla l'intercanvi com a peça fonamental per garantir la mobilitat en la pràctica totalitat de la ciutat i pel 95% de la població. L'intercanvi que en molts casos es fa en la mateixa parada multiplica per 10 les possibilitats de mobilitat global, circumstància que permetrà la incorporació al sistema de moltíssima població que avui, amb les línies convencionals, no té una solució admissible de mobilitat. Es precisament aquest un dels punts forts de la NXB. En alguns casos es potencien línies convencionals i/o noves que permeten accedir als centres sanitaris més importants de la ciutat sense fer intercanvis. Les separacions de les parades ha passat de 250 a 320 m de mitjana precisament per millorar el temps de desplaçament, per contra, es demana a l'usuari un esforç d'un o dos minuts addicionals de desplaçament a peu.

-Accessibilitat, parades i vehicles: Dificultat per part de la gent gran i persones amb dificultats de mobilitat per accedir als vehicles, rampes que s'espantllen, parades amb obstacles, manca de seients d'ús específic per aquests col·lectius.

Resposta: S'està treballant per millorar tots aquets aspectes, com per exemple incorporant més seients en els nous models de bus, millors rampes, millor manteniment, reduint obstacles en la via

pública amb actuacions pal·liatives i amb la corresponent senyalització per evitar aparcament de motos en les parades etc.

-Mes marquesines i dispositius d'informació variable PIU's. Millora de la qualitat de la informació in situ i en les aplicacions per als mòbils.

Resposta: S'instal·laran de forma progressiva, amb les lògiques limitacions pressupostàries, més marquesines amb dispositius d'informació variable per tota la xarxa. Prioritzant aquelles amb més usuaris, i també en els barris més perifèrics.

- **Infraestructura:**

-Regulació del trànsit, pacificació i prioritització semafòrica pel bus. Més carril bus:

Resposta: La NXB contempla actuacions de caràcter infraestructural perquè els autobusos puguin circular a una òptima velocitat comercial. Les principals consisteixen en la implantació de nous carrils bus, per precisament desvincular els problemes de congestió del trànsit i el bus, en diferents zones de la ciutat. Es passarà dels actuals 172 Km a 232 Km, cosa que suposarà un increment del 35 %. La nova implantació dels carrils bus implicarà necessàriament la reordenació viària corresponent, en el sentit de reduir carrils de circulació o cordons d'aparcament, en alguns casos canvis de sentit dels carrers i inclús algun carril bus en contrasentit. En alguns casos, aquest carril bus compartirà usos com ara càrrega, descàrrega i aparcament nocturn. Altres actuacions corresponen a petites modificacions de la geometria de la urbanització, per fer possible el pas del bus amb seguretat. També es contemplen actuacions semafòriques, de teletac, específiques pel bus per millorar la prioritat de pas, o donar la necessària seguretat a determinada maniobra en l'àmbit d'una cruïlla. Es reforçarà també la vigilància per part de la Guàrdia Urbana per tal de minimitzar les infraccions i l'ús inadequat del carril bus.



▪ **Medi ambient:**

-Augmentar els recursos econòmics, per fer la xarxa més sostenible. Es demana que els busos de la Nova Xarxa no passin pels carrers més estrets ja que creen problemes de soroll, contaminació atmosfèrica i problemes de seguretat viària.

Resposta: La concentració de contaminació ambiental i sonora, tendiran a la baixa en els propers exercicis. El 52% de la flota de TMB fa servir tecnologies netes, de fet la flota de TMB està considerada de les més netes de les principals ciutats d'Europa, i aquest percentatge augmentarà any rere any. Les previsions per 2020 són les següents: reduir de 519 (any 2016) a 241 vehicles els vehicles de gasoil, mantenir la tecnologia de vehicles a gas (GNC) 411, incrementar de 3 (2016) a 35 vehicles elèctrics i incrementar de 132 (2016) a 378 vehicles amb motors híbrids. Per tant, en el 2020 la proporció de vehicles que faran servir tecnologies no contaminants/poc contaminants serà del 85%. De tota manera, la reducció de la contaminació i, per tant, la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat, vindrà com a conseqüència de la progressiva incorporació de viatgers al sistema, que en la mateixa proporció abandonaran en molts casos els seus vehicles particulars. En quan als temes de seguretat viària, es contemplan en els pocs carrers on s'ha detectat aquesta problemàtica, actuacions de limitació de velocitat, reforç de la senyalització etc.

▪ **Connectivitat:**

-Mantenir o millorar la connectivitat actual entre diferents àmbits de la ciutat. Les més rellevants són: 91-La Bordeta/Mansó, 20-El Congrés i els Indians amb l'Eixample, la connexió de la Verneda amb l'Hospital del Mar, 59-Carles III / CAP Montnegre, Sagrada Família i Guinardó amb l'Hospital de Sant Pau, Baró de Viver amb Sant Andreu, 92- Eixample amb el Carmel, col·legis, reforçar l'eix de Meridiana amb Nou Barris, la connexió de Sant Martí a l'Hospital del Mar, la connexió de Guinardó amb Meridiana, la connexió de Roquetes, Verdum i Canyelles amb el CUAP d'Horta, la Connexió del Paral·lel amb l'Hospital de Sant Pau o l'increment de serveis a les platges en època estival.

Resposta: Moltes peticions fan referència al manteniment actual de les línies convencionals, per garantir l'accessibilitat als centres sanitaris, equipaments etc. sense fer intercanvi. Amb caràcter general, i donades les característiques de la NXB, no és possible atendre les peticions relatives al manteniment de les connexions directes si corresponen a línies convencionals coincidents amb les

Noves Línies, ja que es necessiten vehicles de les línies convencionals per posar en servei les noves línies. En algun cas, s'han habilitat solucions equivalents, com ara el perllongament de la 47 a l'Hospital del Mar, o el nou 191 connectant el Congrés i els Indians amb l'Hospital de Sant Pau entre altres. Aquestes solucions corresponen a l'11% de peticions de modificacions o millores respecte de la proposta inicial de la NXB admeses.

Un percentatge molt significatiu de demandes de connectivitat, es fa sobre la proposta de la NXB, de manera que en aquest informe es contesta una per una cadascuna de les peticions per definir les diferents opcions de mobilitat amb la Nova Xarxa de Bus.

B
BC
BN



Annex I: Plànol Bus ciutat Estat Actual

BCN



B
BC
BN



Annex II: Plànol Bus ciutat Proposta Final

BCN



B
BC
BN



Línies Connectades
 Línies Presionals
 Línies AMB
 TSPR1
 TSPC1

Estacions principals de Bus
 Parada TSPR1 18m
 Parada TSPC1 18m

TSPR1
 TSPC1

Mesura: Procés d'Informació i debat de la Fase V de la Nova Xarxa de Bus a Barcelona

Plenari del Consell Municipal

B
BC
BN