

Participació

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat**ACTA DE LA SESSIÓ DEL GRUP DE TRANSPORT PÚBLIC
DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA****Dia:** 5 de juliol de 2017**Hora:** 17 h**Lloc:** Sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal, 240, 2a planta

COGNOM	NOM	ENTITAT
Aguarta	Elena	Audica
Benito	Carlos	BACC
Canals	Albert	FECAV
Ferri	Manel	Diputació de Barcelona
Córdoba	M.Àngels	FECAV
Font	Jaume	Universitat Barcelona
Gangoilells	Berenguer	Àrea Metropolitana de Barcelona
Lecha	Ma José	Ajuntament de Barcelona - Grup munic. CUP
Martí	Josep M.	FECAV
Martínez-Abarca	Sergi	ATM Barcelona
Mension	Josep	TMB
Peláez de Loño	Luis	TMB
Saborit	Nel·la	Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Sagalés	Ramón	FECAV
Thorson	Ole	P(A)T
Tineo	Joan	PTP
Xandri	Francesc	CETOP

Representants de l'Ajuntament:

- Álvaro Nicolás, assessor de la Regidoria de Mobilitat
- Manuel Valdés, gerent d'Infraestructures i Mobilitat
- Carlos López, director de Serveis de Mobilitat
- Adriana Malé, coordinadora de la gerència d'Infraestructures i mobilitat
- Carme Ruiz, tècnica de la Direcció de Comunicació i Participació, que actua com a secretària

ORDRE DEL DIA:**1. Propostes per a la prioritització de bus a Barcelona**

Obre l'acte Álvaro Nicolás excusant l'assistència de la regidora. Explica que un cop desplegada la xarxa de bus es vol implantar un sistema de monitorització contínua per poder aplicar els ajustaments que calgui en la senyalització, la semaforització, l'atenció als punts crítics, etc. perquè la xarxa tingui un bon rendiment. Per això, s'han elaborat uns criteris de prioritització per actuar en consideració a la problemàtica detectada, inicialment, en les línies de la NxBus.

Carlos López contextualitza la xarxa bus en el Pla de Mobilitat Urbana (PMU), que situa el transport públic com a mode de transport prioritari després dels modes més sostenibles (a peu i amb bicicleta). Els objectius del PMU per al transport públic són l'augment de la demanda i la millora de la qualitat de la xarxa (increment de la regularitat, disminució del temps d'espera a la parada i increment de la velocitat comercial). A continuació explica la xarxa bus segons la tipologia de línies (línies de NxBus, línies

convencionals i línies de proximitat). Pel que fa a l'eficiència de la xarxa, les dades posen de manifest que la velocitat comercial i la regularitat de pas del bus tenen una tendència decreixent i, per tant, cal introduir millores. Aquestes es concreten en: a) prioritització semafòrica, b) distribució de l'espai viari, c) control de la indisciplina, d) optimització i millora de la senyalització, e) ubicació i de les parades. En relació a la distribució de l'espai viari, explica que l'amplada del carril bus òptim és de 3,20 m i que el mínim és de 3,10 m i que el carril bici se situa sempre a l'esquerre de la circulació o al mig dels vials per permetre que el carril bus estigui a la dreta.

La previsió és que el carril bus s'incrementi en 9 km amb la implantació de la fase V, per arribar a un total de 172 km, i que el carril bici s'incrementi en 58 km, i s'arribi als 230 km de xarxa ciclista.

2. Torn obert de paraules:

Al torn obert els assistents fan les següents aportacions:

- Agraïments per l'esforç realitzat de millora de la xarxa de transport públic i per l'assumpció dels problemes detectats en la regularitat de pas i en la velocitat comercials dels busos.
- Es demana que es tracti la seguretat viària vinculada al transport públic, ja que en molts casos les voreres són massa estretes i no hi caben les marquesines o bé hi ha estacionades motocicletes que impedeixen l'accés a les parades.
- Sol·licitud que s'impulsin les parades als xamfrans.
- Disconformitat amb l'amplada dels carrils bus: 3,20 m hauria de ser l'amplada mínima i 3,50 m l'òptima. La línia no hauria de comptar en l'amplada total del carril. Demanda que es faci una instrucció tècnica sobre les condicions mínimes de circulació del bus.
- Per donar prioritat real al bus s'hauria de promoure la bidireccionalitat del bus pel mateix carrer.
- Disconformitat amb el creixement massa lent de km de carril bus.
- Cal plantejar la convivència del bus amb la bici i la possible convivència en els carrils bus.
- També cal plantejar la creació de vies verdes amb aplicació de restriccions als vehicles no sostenibles.
- Cal impulsar les parades dobles perquè donen un bon servei.
- Es proposa que s'impulsin campanyes de difusió perquè es respectin els carrils bus i, també, que s'instal·lin proteccions físiques al carril bus (peces segregadores).
- Cal que es prevegi que hi hagi espai d'encotxament als esdeveniments amb molta afluència (Camp Nou, Estadi, etc.)
- Opinió que els carrils bus haurien de ser exclusius per als autobusos en totes les franges horàries, i no compartits.
- Cal potenciar que el trajecte en bus sigui un plaer. Actualment no és fiable la regularitat de pas ni el temps d'espera en els intercanvis. Les causes són: l'amplada del carril bus, la indisciplina viària, l'escassa diferència de prestacions entre les línies de la NxBus i les que no ho són, el recorregut de les línies (són tan llargues que es crea massa sovint l'efecte acordió), la confortabilitat (alguns busos sempre van plens), l'excés de cotxes al carrer (cal impulsar les superilles), les parades als vials (cal impulsar situar-les als xamfrans).
- Quan es parla de transport públic cal incloure el bus discrecional i aplicar a aquest la mateixa prioritització semafòrica. Així mateix cal tractar-lo de manera diferenciada del transport privat.
- Cal analitzar el funcionament dels carrils busos en les vies interurbanes i la necessitat d'implantar-los en determinades vies.
- Proposta que els carrils bus es pintin de color per destacar-los i prioritzar-los.
- Se sol·licita que TMB, quan contracti treballadors provinents d'empreses de bus discrecional, respecti els períodes de preavis de finalització del contracte.
- Cal millorar les àrees d'intercanvi perquè el desplaçament d'una parada a l'altra sigui còmode.

Els responsables municipals donen resposta a les qüestions plantejades en els següents termes:

- L'amplada de carril bus de 3,50 m es reserva per quan el bus va en contrasentit a la circulació. Els de 3,20 m donen un servei raonablement bo, tot i que es reconeix que en corbes l'amplada és massa justa.
- Per evitar la invasió del carril bus per part de les motos es preveu incrementar la vigilància i segregat el carril en determinats indrets.
- L'Ajuntament aposta per el bus interurbà i està pressionant a la Generalitat per millorar el servei. Es valora positivament que el carril bus VAO arribi fins a Fabra i Puig.
- Es fa un seguiment acurat de l'efecte acordió, tot i que és molt difícil mantenir la regularitat de pas del bus quan les línies operen amb una freqüència de pas elevada.
- Es preveu fer una important inversió econòmica en la flota de busos, per millorar la capacitat i la sostenibilitat dels vehicles.
- Acord sobre la conveniència d'estudiar l'accessibilitat de les parades (estacionament de vehicles, terrasses, etc.)
- No es planteja la convivència de bicis i autobusos als carrils bus.
- Es comenta que les mesures previstes en episodis contaminació, així com l'estacionament de pagament de les motos, generaran ingressos que revertiran en millores de la mobilitat.
- S'ha iniciat una campanya de seguretat viària. Es preveu baixar bicis i motos a la calçada.
- S'està treballant les millores de la B23 i la C31 per al pas dels busos interurbans.

Un cop tractats tots els assumptes, es tanca la sessió a les 19 h.