

Informe // Setembre 2016



Informe sobre la situació de l'autobús urbà al Poblenou i propostes de millora

Treball elaborat per



Autors:

Ricard Riol Jurado
enginyer tècnic d'obres públiques

Sílvia Casorran Martos
ambientòloga

Xavier Lujan Calvo
geògraf

Albert Obiols i Juan
llicenciat en econòmiques i ciències empresarials

Col·laboradors:

Manel Ferri Tomàs, Juan Ramón Domínguez García, Adrià Ramírez Papell, Joan Anton Tineo.



ÍNDEX

1. Introducció	4
1.1. Motivació: la possible pèrdua d'accessibilitat al bus del Poblenou	4
1.2. Possible solució: menys espai per al cotxe i l'excés de trànsit.....	4
2. Principis teòrics de la Nova Xarxa Bus.....	5
3. Principis teòrics de la Superilla.....	6
4. Efectes de la reforma de Pere IV, la Superilla Pilot i les següents superilles al Poblenou sobre l'autobús	12
4.1. Situació de partida.....	12
4.2. Evolució de l'autobús i metro	12
4.3. Canvis introduïts per la Superilla Pilot	13
4.4. Problemàtica de la planificació actual de la fase II de superilles.....	18
5. Reflexions generals.....	22
6. Propostes de millora de l'autobús al Poblenou	24

1. Introducció

1.1. Motivació: la possible pèrdua d'accessibilitat al bus del Poblenou

Aquest estudi té el seu origen en la preocupació pels dèficits de cobertura del servei de bus provocats per alguns plantejaments de superilles (o Nova Xarxa de Bus). No podem donar per vàlid un model que només compti amb una línia de bus horitzontal entre la Gran Via (H12) i el litoral (H16), perquè separa els autobusos en un mateix sentit fins a 800-1.200 metres, segons escenaris (H14 per Tànger i Pujades o H14 per Pujades i Lull). Mentre el PMU proposa que el 95% dels barcelonins es trobin a menys de 300 metres d'un carril bici, alguns plantejaments de superilla (o Nova Xarxa de Bus) proposen un servei de bus allunyat més de 400-600 metres dels punts més desfavorables. Per posar-hi remei cal planificar un tercer eix horitzontal i que aquest quedi espaiat amb els anteriors.

1.2. Possible solució: menys espai per al cotxe i l'excés de trànsit

Barcelona és la ciutat més densa d'Europa, amb 15.000 habitants per quilòmetre quadrat. També és la més atapeïda, amb una densitat de 6.000 cotxes per quilòmetre quadrat, 4 vegades més que Londres i 2,5 vegades més que Madrid. En aquestes condicions l'impacte del trànsit sobre els seus habitants es multiplica, reduint l'espai públic urbà i provocant 3.500 morts prematures per mala qualitat de l'aire segons el Centre de Recerca d'Epidemiologia Ambiental (CREAL) en superar-se les concentracions màximes d'òxids de nitrogen i micropartícules recomanades per l'Organització Mundial de la Salut.

La necessitat de reduir el trànsit i de dotar la ciutat de transports públics d'alta capacitat és evident, però l'ocupació de gran part de l'espai públic per calçades per al vehicle privat dificulta la creació d'una oferta de transports públics en superfície capaços de ser competitiu amb el cotxe i la moto.

Per reduir aquestes afectacions, el passat mes de març de 2015 el plenari municipal de Barcelona va aprovar el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018 amb l'únic vot contrari del PP. El pla integra una nova ordenació de la mobilitat de superfície basada en les superilles i en la nova xarxa de bus (NXB). Per la seva banda la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona van aprovar l'any 2001 el Pla Director d'Infraestructures que preveu dos eixos de transport públic potent per travessar Barcelona amb transports públics d'alta capacitat: la línia 9 del metro i el tramvia per tota la Diagonal, enllaçant els àmbits del Barcelonès Nord amb una part del Baix Llobregat. El projecte de nova xarxa de bus i tramvia unificat han de millorar notablement l'oferta de transport públic al Poblenou.

2. Principis teòrics de la Nova Xarxa Bus

Des de setembre de 2012, Barcelona es troba immersa en la implantació d'una nova xarxa basada en la creació de 28 eixos d'alta freqüència (5-8 minuts) amb anades i tornades més simètriques i lineals per oferir més llegibilitat i servei als principals corredors.

La NXB ja s'ha implantat ja sobre 16 línies (57% sobre el total), amb 8 de verticals, 7 d'horizontals i una diagonal, on s'apliquen nous conceptes a la xarxa d'autobusos:

Figura 1. Conceptes desenvolupats per i per a la NXB

Conceptes NXB	Fase I 10/2012	Fase II 11/2013	Fase III 09/2014	Fase IV 02/2016
		D20, H6, H12, V7 i V21	H8, H10, H16, V3, V17	H14, V15, V27 i canvi H16
Freqüència (feiners)	😊	😊	😞	😊
Prioritat urbana (actuacions velocitat comercial)	😊	😞	😞	😞
Linealitat (respecte recorreguts precedents)	😊	😞	😞	😊
Possibilitat de transbordaments (dins NXB)	😊	😊	😊	😊

Font: PTP

Figura 2. Nova xarxa bus, implementada fins el febrer de 2016



Font: TMB.cat

El comportament de la demanda amb els canvis és molt variable, si bé cal destacar **una resposta molt positiva als corredors que han estat alineats i dotats de certa prioritat urbana de la fase I**, com són el **V7** (Sarrià – Espanya, ex 30), l'**H6** (Zona Universitària – Fabra i Puig, ex 74), o l'**H12** (Gornal – Besòs / Verneda, ex 56).

Pel que fa l'accessibilitat al servei de bus es pot acceptar que les parades d'autobús no estiguin situades més lluny de 400 metres dels usuaris (tres illes d'Eixample, 9 minuts a peu), cosa que només s'aconsegueix si els eixos en un mateix sentit no queden separats per més de 800 metres (sis illes d'Eixample).

3. Principis teòrics de la Superilla

L'estructura de l'Eixample presenta la màxima capacitat viària que pot tenir una ciutat: tots els carrers amples a curta distància entre ells i permetent travessar bona part de la ciutat, o tota.

Una xarxa de carrers paral·lels travessant tota la ciutat amb separacions de només 100 metres entre sí implica un enorme consum d'espai per part del trànsit i dificulta la gestió semafòrica. El resultat de tot plegat és més congestió i un fort impacte del trànsit sobre la població. Trencar la linealitat d'alguns carrers sense eliminar l'accessibilitat permet dues coses: especialitzar una part de la xarxa viària per al trànsit local i altres usos ciutadans, i optimitzar semafòricament la resta de la xarxa viària per al trànsit de pas.

Per tant, el principi teòric de la superilla és la jerarquització viària, la **simplificació tant de les cruïlles com de les respectives semaforitzacions, l'ordenació i repartiment del trànsit**, i la **recuperació d'una part important de l'espai públic urbà**. A més, la nova estructura obliga a repensar el sistema d'autobusos, afavorint **un repartiment més homogeni de l'oferta de transport públic** i racionalitzant la xarxa de carrils bus. El vehicle privat veu reduïda la seva ocupació d'espai i linealitat, però no la seva capacitat d'accés. Formalment s'aconsegueix agrupant les illes de manera que el trànsit de vehicles privats de pas circula pel contorn de la superilla, mentre que els carrers interiors es destinen al trànsit veïnal i comercial, espais verds i d'oci i formes de mobilitat no motoritzada. El contorn de la superilla conformaria la xarxa viària bàsica de la ciutat.

Les superilles poden tenir diverses interpretacions segons la seva funcionalitat, morfologia i ordenació dels sentits de circulació.

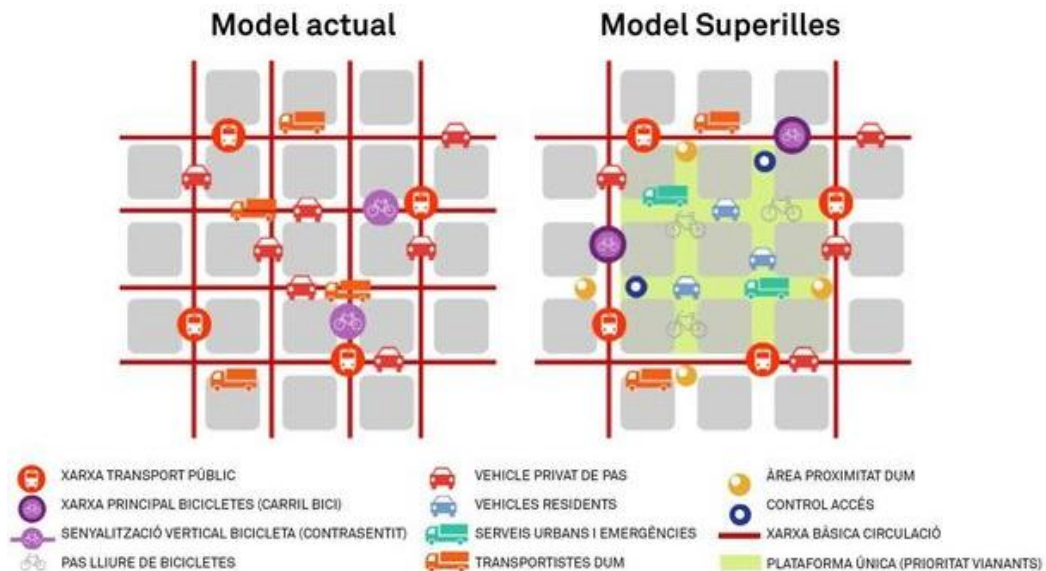
FUNCIONALMENT s'han aportat diverses interpretacions de la superilla segons els usos permesos i no permesos als carrers de contorn i interiors de la superilla. Especialment variable és el criteri aplicat a la circulació de les bicicletes i els autobusos, que són precisament els modes de mobilitat mecànica més eficients a la ciutat juntament amb el metro i el tramvia.

Figura 3. Superilla que integra la xarxa ciclista principal als carrers pacificats de l'interior o intervies



Font: Agència d'Ecologia Urbana

Figura 4. Superilla que manté la xarxa viària ciclista principal pels carrers de contorn (màxim trànsit)



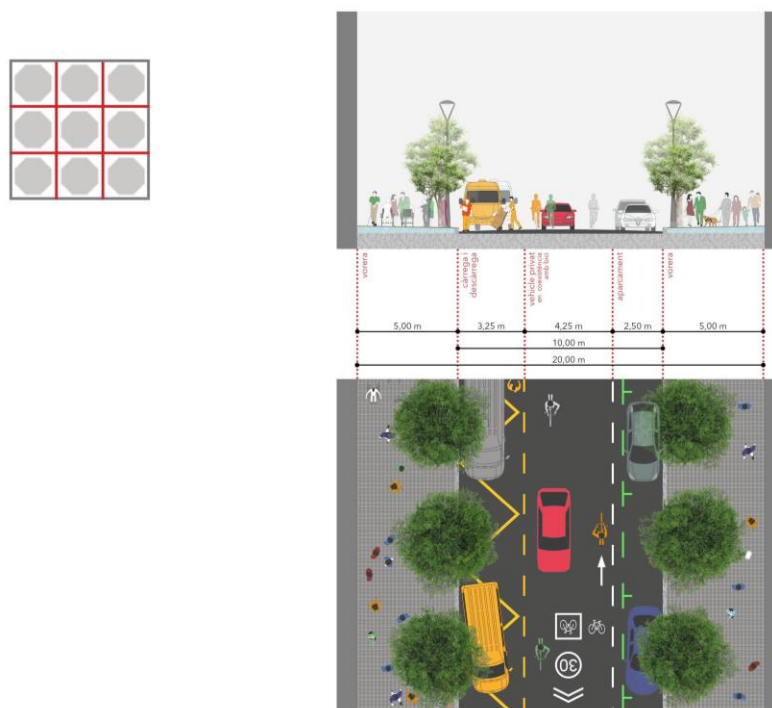
Font: Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018

Figura 5. Superilla que admet la circulació d'autobusos urbans per vies locals interiors



Font: Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat (presentat a les entitats del Pacte per la Mobilitat durant el mes de juliol de 2016). Ajuntament de Barcelona

Figura 6. Superilla que no admet la circulació d'autobusos urbans per vies interiors o intervies

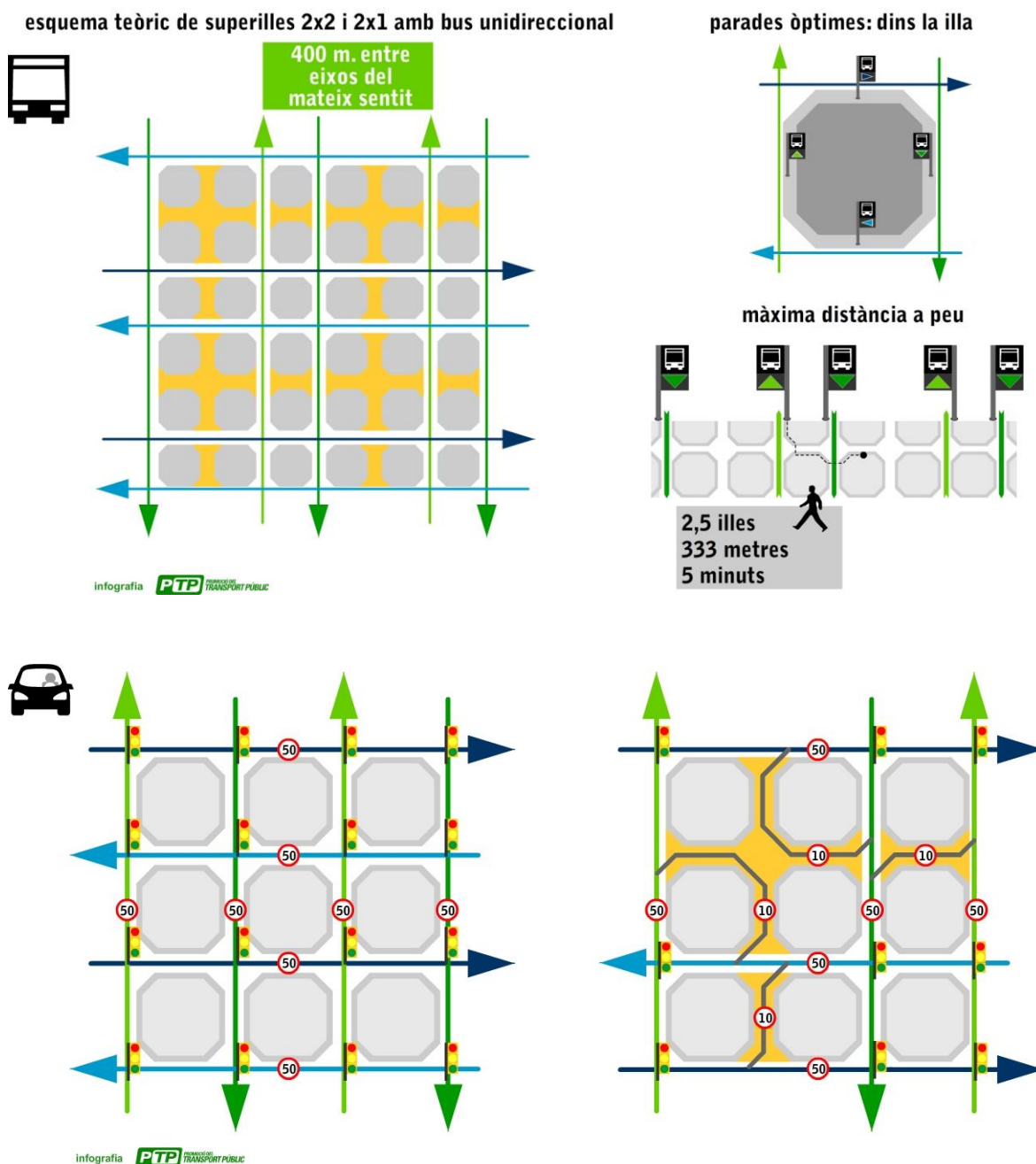


Font: Districte de Sant Martí. Ajuntament de Barcelona

MORFOLÒGICAMENT les agrupacions d'illes, que poden formar graelles de 2x2, 2x1, 3x3 o superiors; les direccionalitats que prenen els carrers del contorn i l'encaix interior o exterior de la xarxa d'autobús marquen determinen models de mobilitat i d'accessibilitat molt diferents.

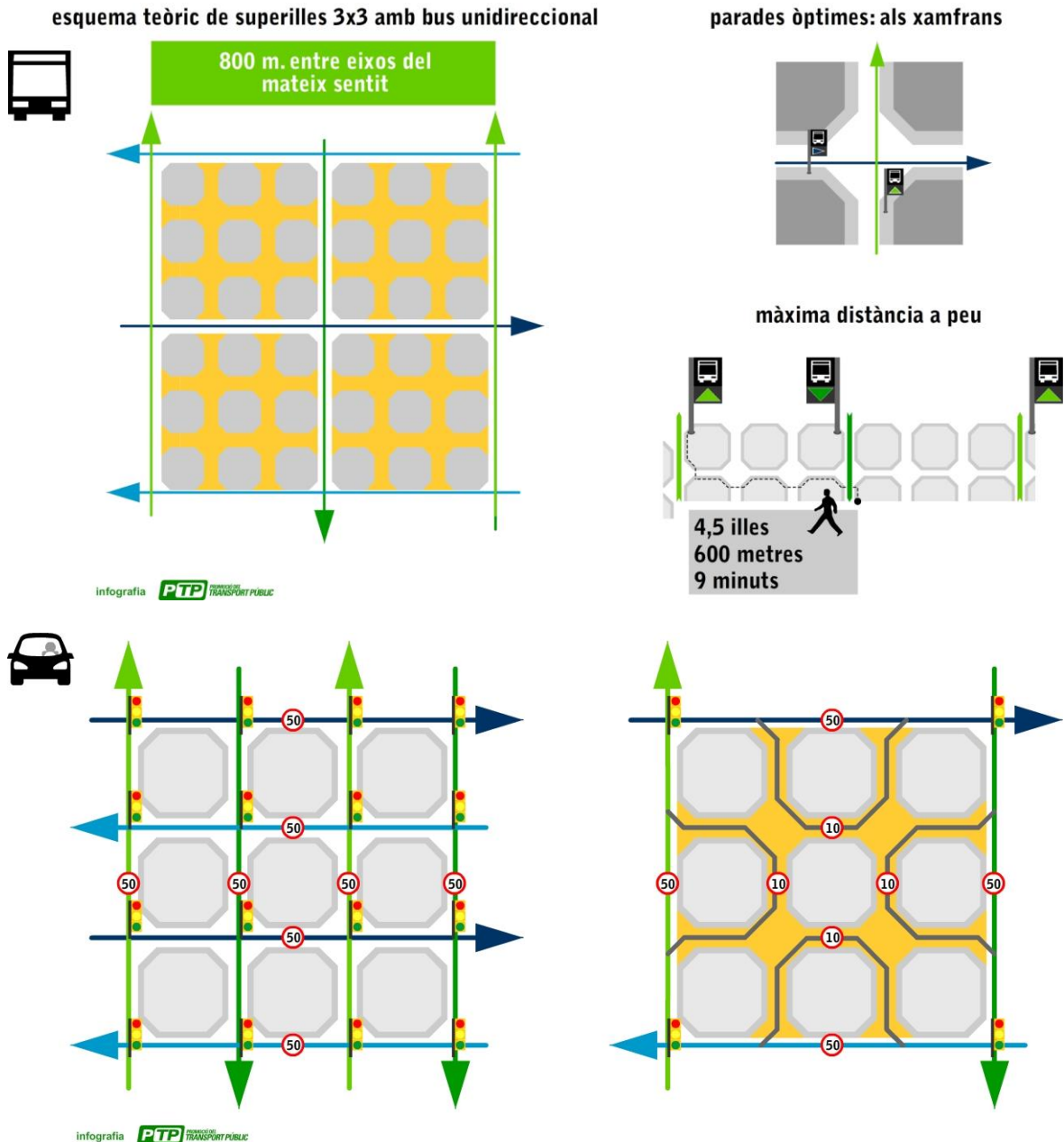
- **2x2 + 2x1, planificat a l'Eixample Esquerre**, on es mantenen els parells (carrers paral·lels de sentits oposats) històrics tipus Aribau – Muntaner: els autobusos pugen i baixen de forma relativament simètrica i pròxima. Presenta una bona accessibilitat per a l'autobús.

Figura 7. Agrupacions d'illa 2x2 + 2x1 amb bus unidireccional



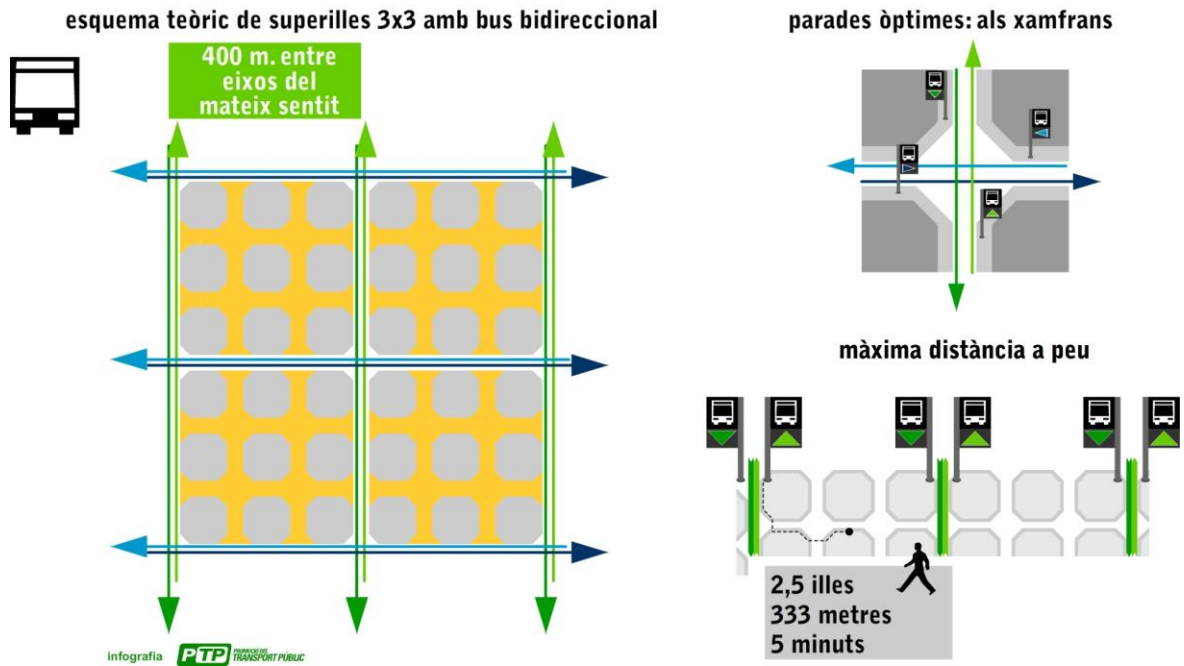
- **3x3 unidireccional, planificat al Poblenou**, on el sentit de circulació s'alterna, teòricament, cada tres illes d'Eixample. Això separa les circulacions d'anada i tornada dels autobusos en 400 metres, mentre que un mateix sentit de línies diferents queda separat en 800 metres. Presenta una accessibilitat límit per a l'autobús.

Figura 8. Agrupacions d'illa 3x3 amb bus unidireccional



Es pot millorar l'accessibilitat introduint la bidireccionalitat bus en alguns itineraris, com ja succeeix al pg. de Sant Joan o la Rambla de Prim.

Figura 9. Agrupacions d'illa 3x3 amb bus bidireccional



4. Efectes de la reforma de Pere IV, la Superilla Pilot i les següents superilles al Poblenou sobre l'autobús

4.1. Situació de partida

Fa temps que la xarxa d'autobusos a l'àmbit del Poblenou es troba en discussió. Al barri del Poblenou la trama d'Eixample no es troba plenament implantada i està fortament combina amb eixos previs com el carrer Pere IV, un vestigi viari previ al pla Cerdà que es troba plenament consolidat. Aquesta situació genera una falta de continuïtat a molts carrers. Així els autobusos del Poblenou es concentren només en alguns eixos horitzontals, com són Pere IV combinat amb el parell Pallars - Almogàvers, el parell Pujades - Lull, la Gran Via i l'eix litoral Via Icària - Pg. Garcia Faria. **El Poblenou era un barri amb poca població, dispersa en diferents nuclis, històricament units per l'eix de Pere IV**, que tenia un servei d'autobusos en els dos sentits a tota la seva llargària. Però la fisonomia urbana i les necessitats de mobilitat del barri han canviat.

Urbanísticament, l'eix de **Pere IV s'està transformant poc a poc des de l'extrem sud en un carrer de mobilitat local**, desviant el trànsit cap a una progressiva obertura de carrers verticals i horitzontals, com és el recent eix Marroc – Tànger – Alí Bei sentit Llobregat.

Demogràficament, **als darrers 20 anys el Poblenou ha patit un augment de població espectacular**, fet que ha provocat, per exemple, un dèficit molt elevat de places educatives (en 10 anys s'han creat fins a 5 escoles noves, s'han creat segones línies a antigues escoles d'una línia, s'han creat dos nous instituts i l'any vinent faltará un tercer...). A la vegada, s'ha donat un fort impuls per a la localització al barri de grans empreses (moltes del sector TIC: T-systems, Indra, Mediapro...) i centres universitaris.

4.2. Evolució de l'autobús i metro

La principal línia d'autobús del barri és el 7 que fa el recorregut Zona Universitària – Fòrum per Diagonal – Balmes o Pg. de Gràcia – Gran Via – Diagonal. Mentre el tramvia no segueixi per tota la Diagonal bona part de l'itinerari a cobrir i dels principals punts d'atracció se serveixen mitjançant aquest autobús, però amb una velocitat comercial molt inferior al tramvia.

L'eix de Pere IV, connector dels diversos nuclis històrics del barri, ha estat servit principalment per les línies B20 i B25 de Tusgsal, amb intervals de pas de 20 i 15 minuts. Les altres línies que serveixen parcialment aquesta zona del Poblenou, operades per TMB, tenen intervals de pas més testimoniais: la línia 40 pràcticament a 20 minuts i la línia 42 superant els 30 minuts.

Com a millora recent cal destacar el desplegament de la NXB per part de TMB, amb línies que ofereixen serveis aproximadament cada 5-8 minuts a diversos eixos del Poblenou: H12 a la Gran Via, H16 al litoral, H14 als parells Pujades – Lull per una banda, i Almogàvers – Pallars per l'altra, i V27 al parell Bac de Roda - Espronceda.

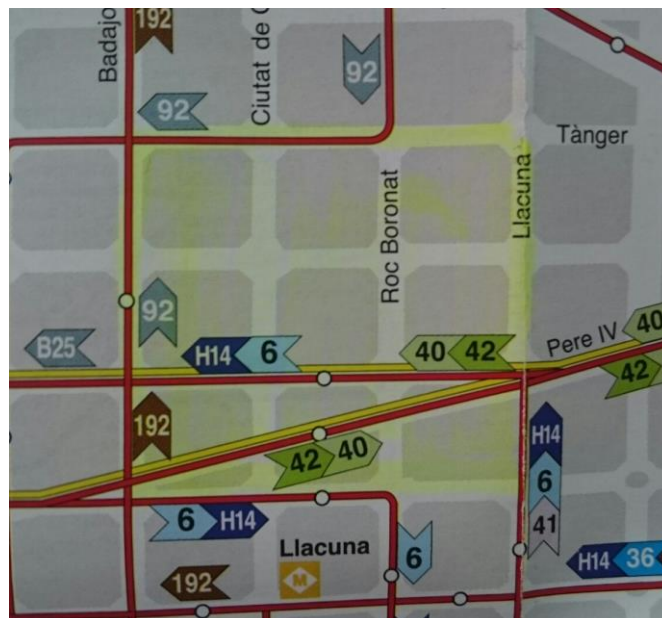
Resten pendents al Poblenou les línies verticals V23 (àmbit dels carrers Cartagena i Badajoz), V25 (àmbit dels carrers Llacuna i Bilbao), V29 (àmbit dels carrers Selva de Mar i Cantàbria) i V31 (Rambla de Prim). Aquestes línies, i la modificació de la V27, estan planificades sobre un model de superilles 3x3 o 3x2. Cal tenir present que el casc antic del Clot i la discontinuïtat de molts carrers verticals a causa del format urbanístic de la Gran Via condiciona algunes connexions, especialment entre el Poblenou i el Clot. algunes

Pel que fa els **transports públics d'alta capacitat**, el barri disposa de la **línia 1 de metro** a Glòries i Marina, i la **línia 4 del metro** que utilitza principalment el carrer Pujades i només és útil per arribar al centre de Barcelona (Urquinaona) o Badalona, però el traçat recargolat d'aquesta línia i l'escassa connectivitat amb altres línies la fa poc atractiva per servir altres destinacions. L'accessibilitat de la línia és complicada, perquè tot i estar adaptades les estacions del Maresme, Selva de Mar, Poblenou, Llacuna, Bogatell i Barceloneta, falten per adaptar importants estacions d'enllaç i del centre de Barcelona.

Des de 2004/2006 el Poblenou també disposa de **2 línies de tramvia**, T4 i T5, totalment adaptades i amb elevades velocitats comercials, però amb un escàs abast degut a la manca de continuïtat del tramvia per tota la Diagonal i la no penetració al centre de Barcelona, respectivament. Tot i l'aprovació del projecte de tramvia per tota la Diagonal per part de l'Autoritat del Transport Metropolità (Generalitat de Catalunya 51%), algunes forces polítiques del ple municipal de Barcelona han paralytitzat la connexió.

4.3. Canvis introduïts per la Superilla Pilot

Figura 10. Superilla Pilot del Poblenou sobreposada a l'antic plànol de la xarxa d'autobusos



Font: Plànol d'autobusos de TMB

Amb aquests condicionants, el veïnat del Poblenou fa molts anys que manifesta una manca endèmica de transport públic i debat sobre un model que permeti l'increment d'usuaris. La implantació de la Superilla Pilot, des del 5 de setembre de 2016, ha provocat diversos desviaments que han fet palesa la necessitat de debatre sobre el model d'autobús al Poblenou.

Es genera un model de superilla 3x3 amb separacions de 400 metres entre anades i tornades però sense aplicar el model de NXB (bona freqüència a totes els carrers del contorn, capacitat de transbordament, etcètera).

Els canvis que s'han aplicat per fer circular els autobusos exclusivament per l'exterior de la superilla són els següents:

- Les línies 40, 42, B20 i B25 han passat a circular per Tànger en sentit Llobregat i exclusivament per Pallars en sentit Besòs a l'àmbit de la Superilla Pilot, sense incrementar el seu recorregut.
- La línia H14 i 6 redueixen canvien part del seu recorregut d'Almogàvers a Pujades, allunyant-se de la Superilla Pilot, sense incrementar el seu recorregut.
- La línia nocturna N8 és la més afectada pels desviaments de la Superilla Pilot, ja que el trajecte de baixada per Roc Boronat es converteix en un tomb pels carrers de Tànger, Ávila i Pallars. En principi aquesta afectació hauria de ser provisional, ja que la NXB preveu fer bidireccional per a l'autobús el carrer Llacuna.

Figura 11. Canvis en la xarxa d'autobús horitzontal aplicada amb la Superilla Pilot

TRANSPORT PÚBLIC HORIZONTAL POBLENOU. Situació actual amb Superilla Pilot.

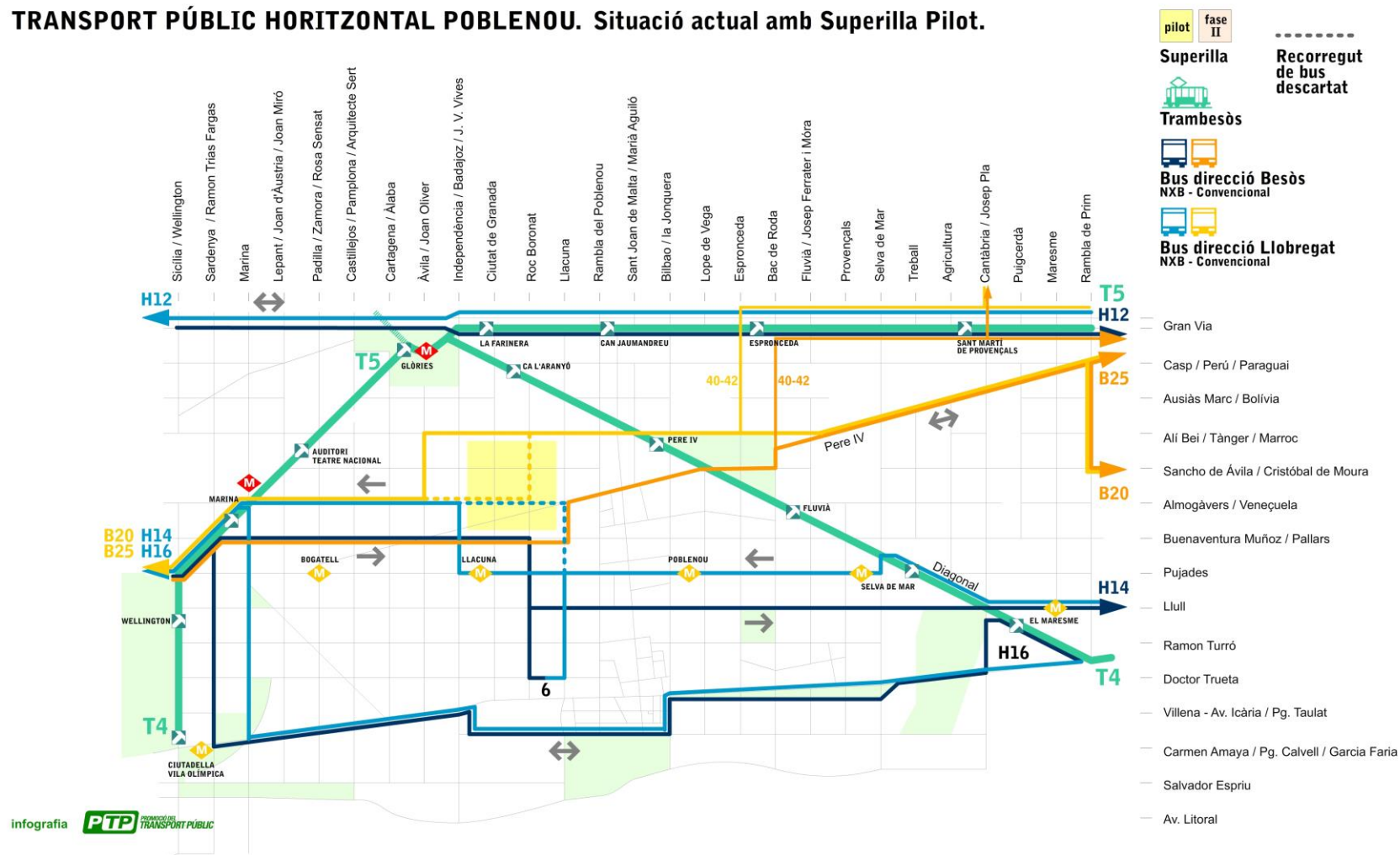


Figura 12. Canvis en la xarxa d'autobús vertical aplicada amb la Superilla Pilot

TRANSPORT PÚBLIC VERTICAL POBLENOU. Situació actual amb Superilla Pilot.

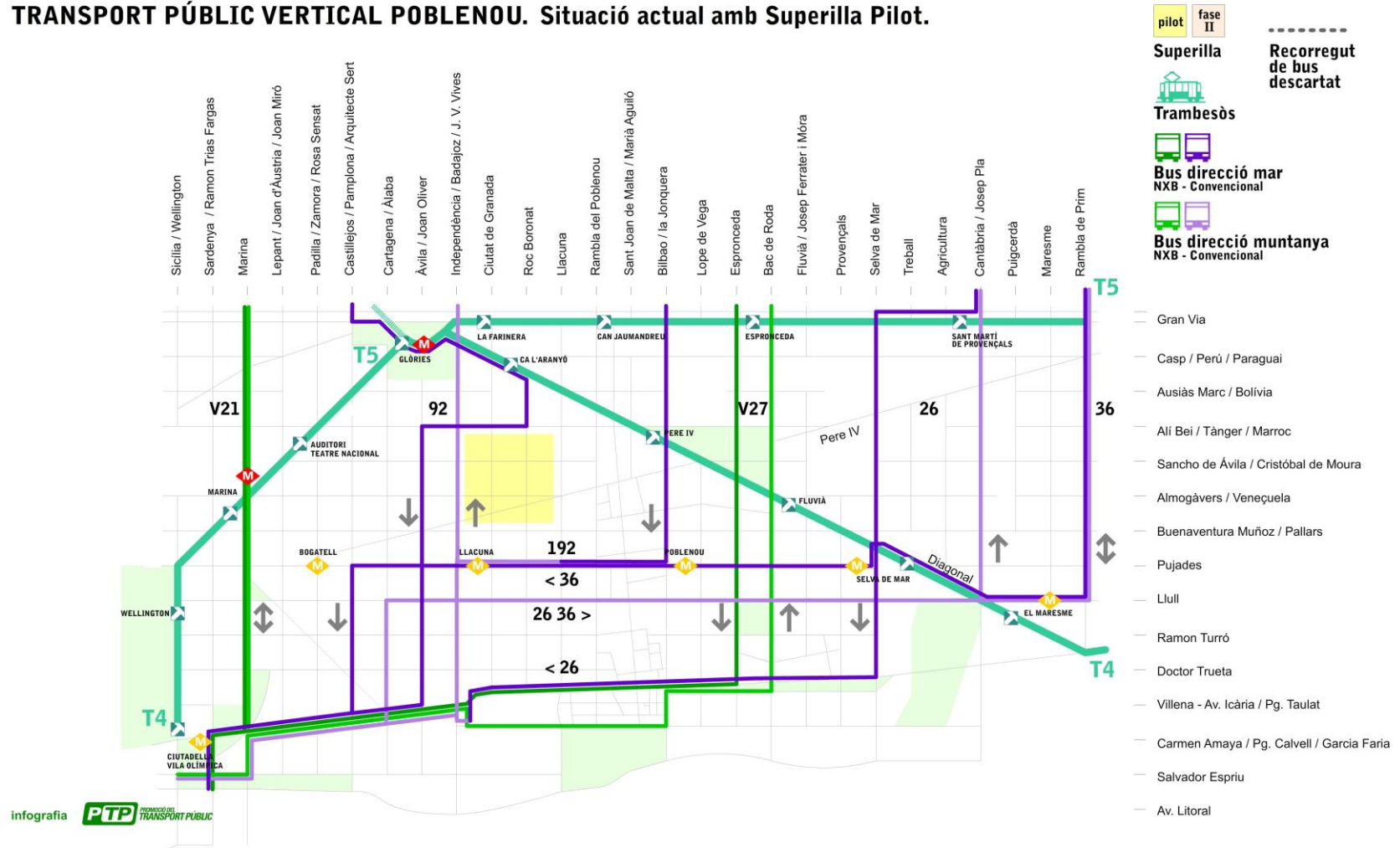
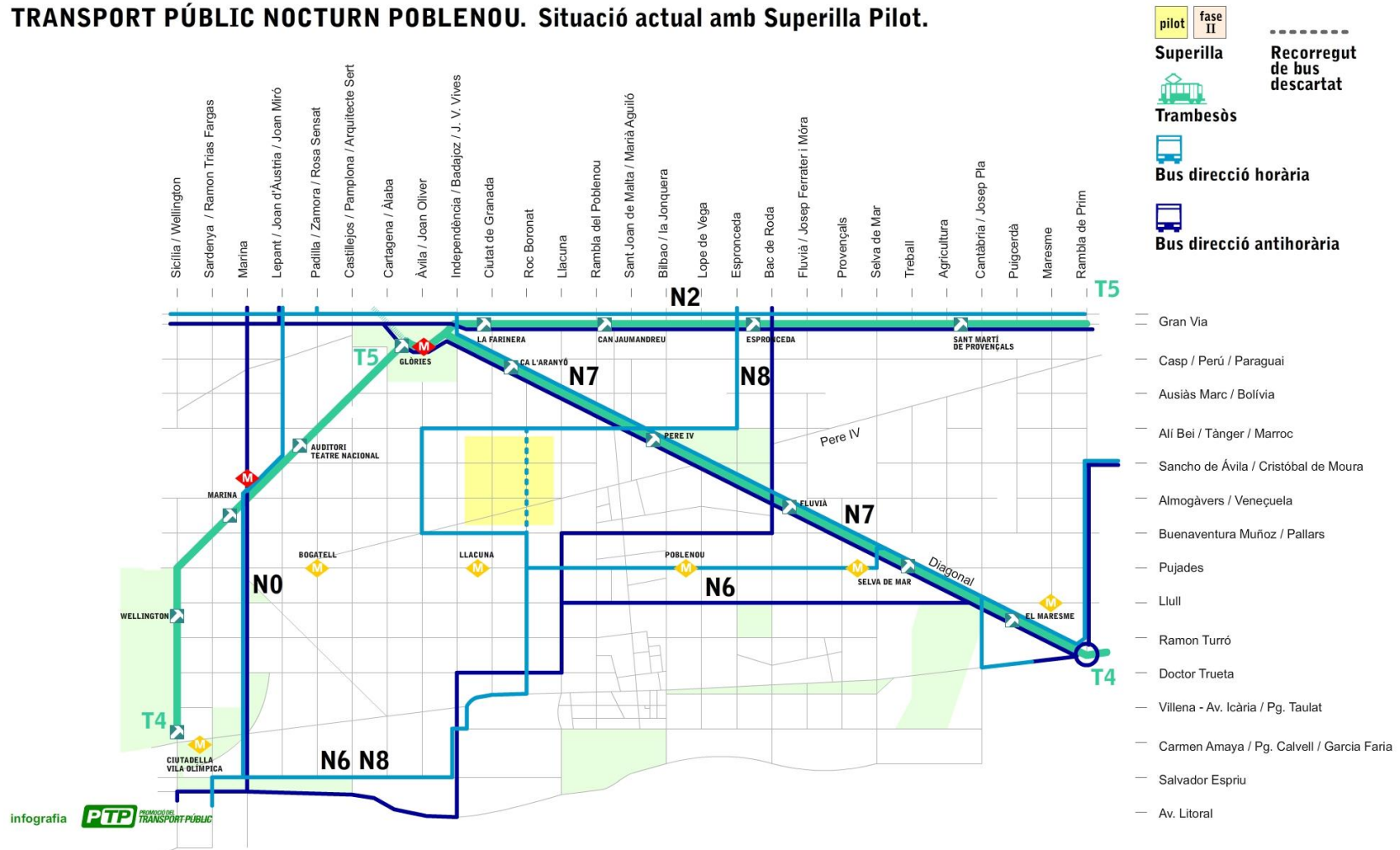


Figura 13. Canvis en la xarxa d'autobús nocturna aplicada amb la Superilla Pilot

TRANSPORT PÚBLIC NOCTURN POBLENOU. Situació actual amb Superilla Pilot.



4.4. Problemàtica de la planificació actual de la fase II de superilles

El Districte de Sant Martí treballa amb la hipòtesi de continuar el pla de superilles amb una fase II després de la Superilla Pilot, que implicaria quatre noves agrupacions d'illes seguint l'esquema adjunt:

Figura 14. Futur esquema de la fase II de superilles al Poblenou



Font: Diari Ara.

Com es pot apreciar es perd la continuïtat viària del C. Pujades i, a l'àmbit central del Poblenou, només es deixen passants els carrers Pallars, amb sentit Besòs, i Lull, amb sentit canviat a Llobregat. La implantació d'aquestes quatre superilles implicaria unes readaptacions de l'autobús:

- La línia H14, única de la NXB entre la Gran Via i el litoral, serviria els carrers Pallars i Lull. Aquest fet genera **separacions d'aproximadament 1.200 metres en els sentits Llobregat de l'H12 (Gran Via Nord) i H14 (Lull), una distància clarament superior al màxim de 800 metres que no s'hauria de superar per evitar greus pèrdues d'accessibilitat al servei.**
- A banda de les línies de NXB, cal comptar també amb els serveis B20, B25, 40 i 42 que, circulant per Tànger, donarien cobertura als 1.200 metres sense NXB sentit Llobregat esmentats anteriorment. El problema és que aquestes línies no tindrien un sentit Besòs proper ni exclusiu, sinó allunyat del sentit Llobregat i solapat amb la línia H14 per Pallars.
- Les línies mar-muntanya 92 i 192 deixen de ser viables en la seva configuració actual, cosa que no és necessàriament negativa si s'acompanyen de la seva transformació cap a noves línies verticals V23 i V25 de la NXB. En aquest supòsit caldria disposar del C. Llacuna amb carril bus en els dos sentits de circulació.

Figura 15. Canvis en la xarxa d'autobús horitzontal amb la FASE II de Superilles al Poblenou

TRANSPORT PÚBLIC HORIZONTAL POBLENOU. Previsió Districte amb Superilles fase II.

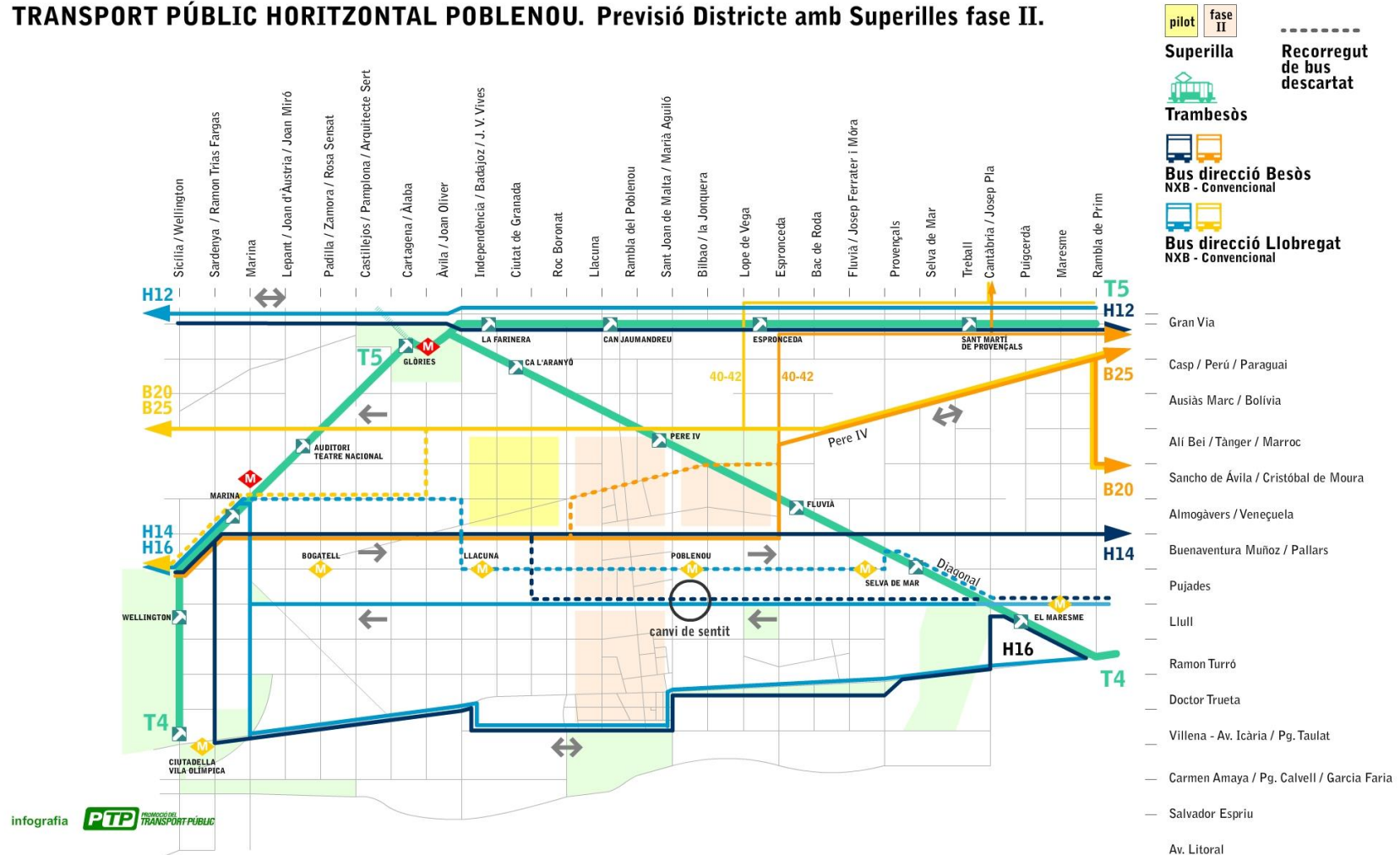
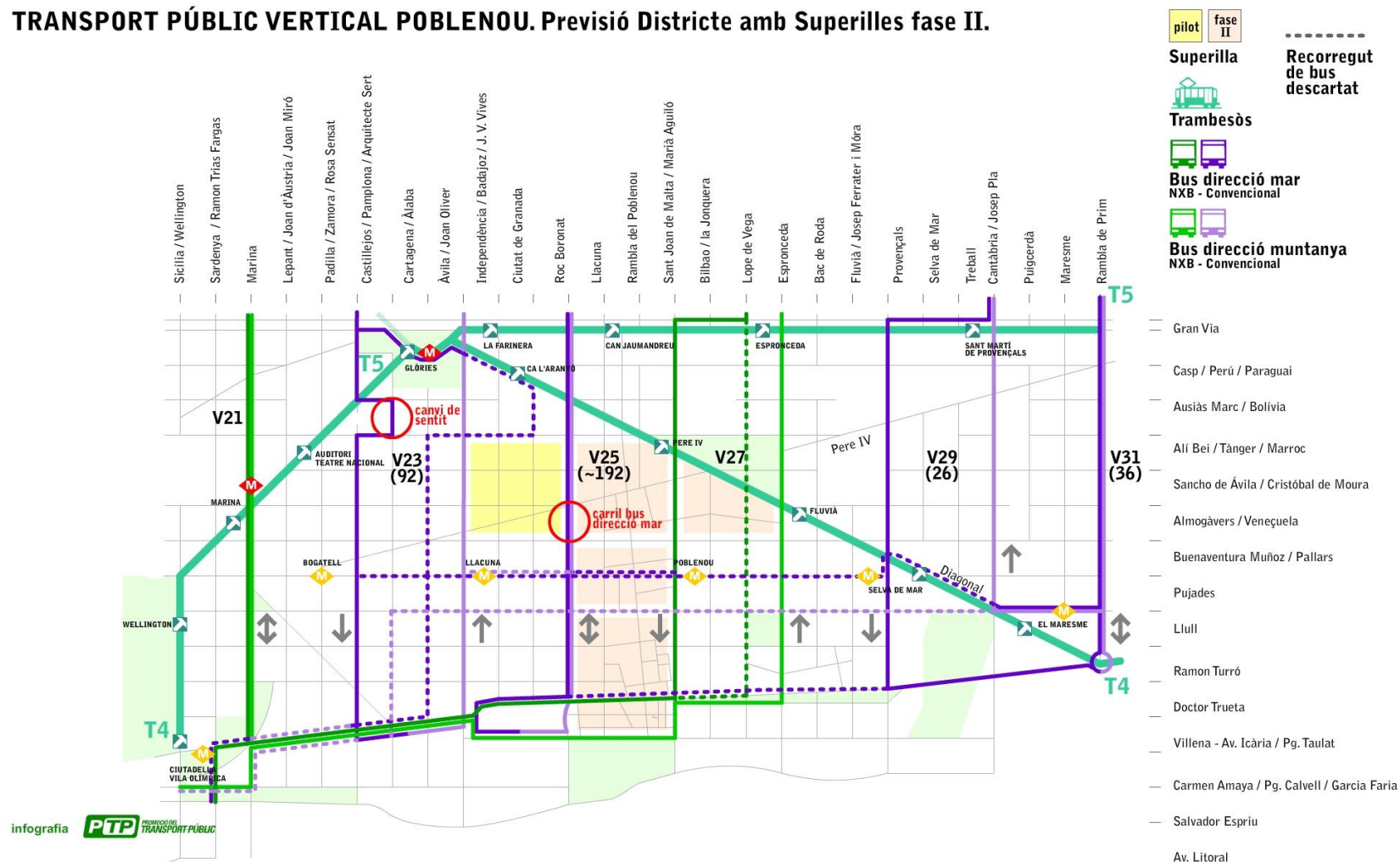


Figura 16. Canvis en la xarxa d'autobús vertical amb la FASE II de Superilles al Poblenou

TRANSPORT PÚBLIC VERTICAL POBLENOU. Previsió Districte amb Superilles fase II.



L'eix sentit Besòs paral·lel a Tànger per a les línies B20, B25, 40 i 42, per equidistància amb altres eixos de transport públic, hauria de ser l'eix Sancho de Ávila – Cristòbal de Moura, però aquesta opció topa amb dos problemes:

- El C. Sancho de Ávila forma part de l'interior de la Superilla Pilot. El document aprovat pel Districte de Sant Martí en relació a les superilles no contempla el pas de l'autobús més enllà de les vies perimetrals (vegeu
- *Figura 6*). No obstant això, el document de criteris tècnics de la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat (presentat a les entitats durant el mes de juliol) sí que contempla una tipologia de 'via local' que preveu el pas de l'autobús a l'interior de la superilla (vegeu *Figura 5*).
- la discontinuïtat urbana faria necessari el pas de l'autobús en un tram pel C. Pere IV. Però el C. Pere IV ha iniciat el seu procés de pacificació i reforma urbana sense preveure pas d'autobusos. No obstant això, es podria definir el C. Pere IV com una "via local" amb bus.

Existeixen altres alternatives, descrites en l'apartat 6. *Propostes de millora*.

5. Reflexions generals

- I. **La superilla suposa un canvi d'usos necessari en una de les ciutats més atapeïdes de cotxes d'Europa.** Amb 6.000 cotxes per quilòmetre quadrat, Barcelona té 4 vegades més densitat de cotxes que Londres i 2,5 vegades més que Madrid. En aquestes condicions l'impacte del trànsit sobre els seus habitants es multiplica, reduint l'espai públic urbà i provocant 3.500 morts prematures per mala qualitat de l'aire
- II. **Desenvolupar una Superilla Pilot és una experiència benvinguda,** però les futures ampliacions necessiten afrontar el debat de l'autobús i de la reducció del trànsit.
- III. **La implantació de superilles és una oportunitat per actualitzar la millorable oferta de transport públic al Poblenou i altres punts de la ciutat, però requereix aplicar el model associat de NXB.** D'acord amb el PMU de Barcelona, les superilles han de formar part del mateix projecte que la NXB. Segons els plans inicials, **les superilles han d'estar dotades de carrils bus amb sentits de circulació complementaris,** una mesura necessària pel bon funcionament del transport públic. La implantació aïllada de superilles, sense tenir en compte l'autobús, pot generar frustració als usuaris actuals i potencials, que no veuen millorat el seu transport públic i poden percebre una pèrdua d'accessibilitat al servei.
- IV. **El concepte de superilla és la millor manera d'organitzar la circulació de Barcelona, perquè redueix la complexitat semafòrica i les cruïlles importants, jerarquitzava el trànsit i és una excel·lent oportunitat per recuperar espai ciutadà.** Però la seva aplicació a gran escala pot ser molt conflictiva a nivell local, si no s'acompanya de mesures de promoció del transport públic i de reducció del trànsit d'accés a Barcelona.
- V. **Per reduir l'excés de trànsit a Barcelona sobretot calen mesures estructurals que combinin restriccions econòmiques, tecnològiques i físiques a les entrades de la ciutat.** Les entrades de la ciutat han de prioritzar el BUS-VAO per sobre de la circulació de vehicles de baixa ocupació i la política d'inversió d'infraestructures ha de prioritzar l'acabament del tramvia, la línia 9 i el pla de Rodalies.
- VI. Barcelona és prou diversa com per a què en cada barri, cada àmbit, **la implantació de les superilles es pugui adaptar a les diferents realitats i necessitats,** sempre respectant una coherència general imposada per la NXB.
- VII. **La superilla es pot entendre com una actuació en sí mateixa o com el resultat de la cruïlla d'eixos verds i/o de transport públic que donen resposta a demandes concretes.** Cal doncs, encetar una reflexió sobre com és millor arribar al model de pacificació del trànsit i canvi modal.

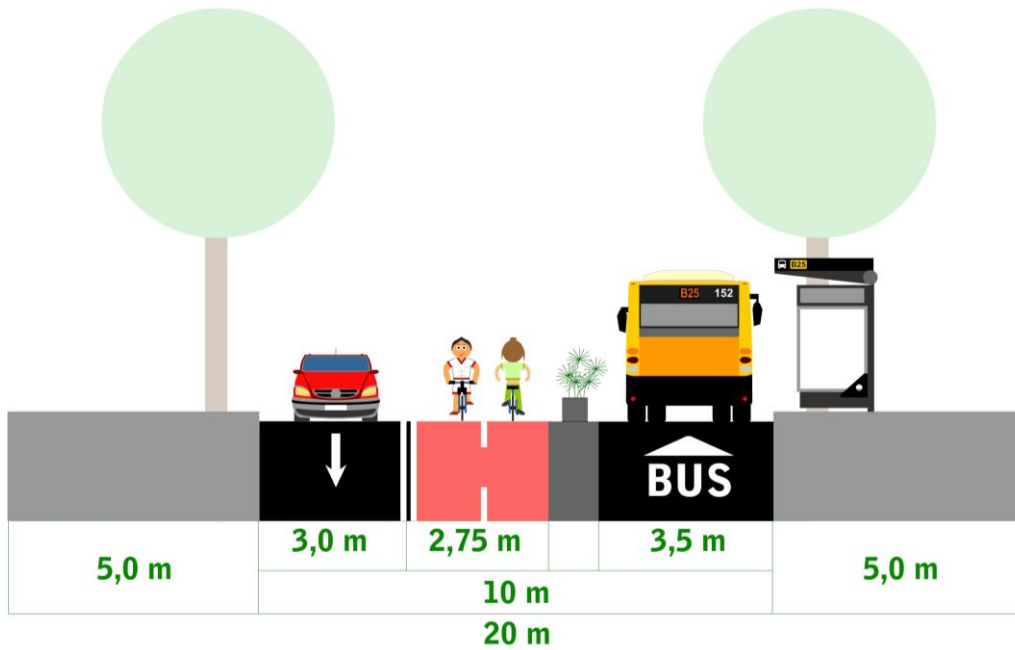
- VIII. **Les restriccions de trànsit generen menys frustració si van acompanyades de mesures paral·leles d'incentivació del transport públic.** Exemples: substitució d'un carril de circulació per sentit (-1.200 cotxes/hora) per un tramvia (+4.000/8.000 passatgers/hora) o la restricció del trànsit dins d'una superilla a canvi d'habilitar línies NXB al seu voltant, circulant cada 5-8 minuts.
- IX. Donem la benvinguda a la Superilla Pilot perquè suposa una **excel·lent oportunitat per debatre sobre quin model de superilles convé** a cada part de la ciutat
- Morfològicament, cal reflexionar sobre els models 3x3, 2x2 + 2x1, etcètera.
 - Funcionalment, estudiar quin és el millor encaix per als carrils bus de la ciutat (només exterior / també per l'interior) i de la xarxa ciclista principal (només interior / també per l'exterior). La solució entre ambdós casos ha de ser compatible i en cap cas planificar-se de forma aïllada.
- X. **La implantació de les superilles no hauria de separar les línies d'autobús més de 800 metres**, entre cada sentit, per no penalitzar fortament l'accessibilitat dels usuaris.
- XI. **En el cas del Poblenou no és la superilla qui provoca un dèficit de transport públic sinó l'oblit estructural d'aquest transport a les decisions urbanístiques de la ciutat.** Les obres del C.Pere IV ja havien provocat des de fa prop de 6 mesos canvis en els itineraris i la implantació de la Superilla Pilot fa modificar de nou la localització de dues parades. Aquestes accions fan allunyar l'oferta d'autobús a part de la població resident i treballadora de l'àmbit. Per ara no és un empitjorament substancial respecte de la situació anterior, però sí que posa en evidència que cal estudiar amb deteniment l'oferta futura d'aquests àmbits i com serà l'encaix entre les línies d'autobús i les superilles en el conjunt de la ciutat.
- XII. **Abans de continuar amb el procés d'implantació de superilles al Poblenou, cal encetar canvis en la planificació vigent.** Demanem que s'estudiïn les diferents alternatives exposades al següent apartat –o d'altres millors– per resoldre els problemes detectats.

6. Propostes de millora de l'autobús al Poblenou

Emplacem a l'alcaldeessa de la ciutat, Ada Colau, la regidora de mobilitat, Mercedes Vidal, i el regidor del districte de Sant Martí, Josep Maria Montaner, a tenir en consideració les següents propostes abans de continuar amb la implantació de la fase II del projecte de superilles al Poblenou:

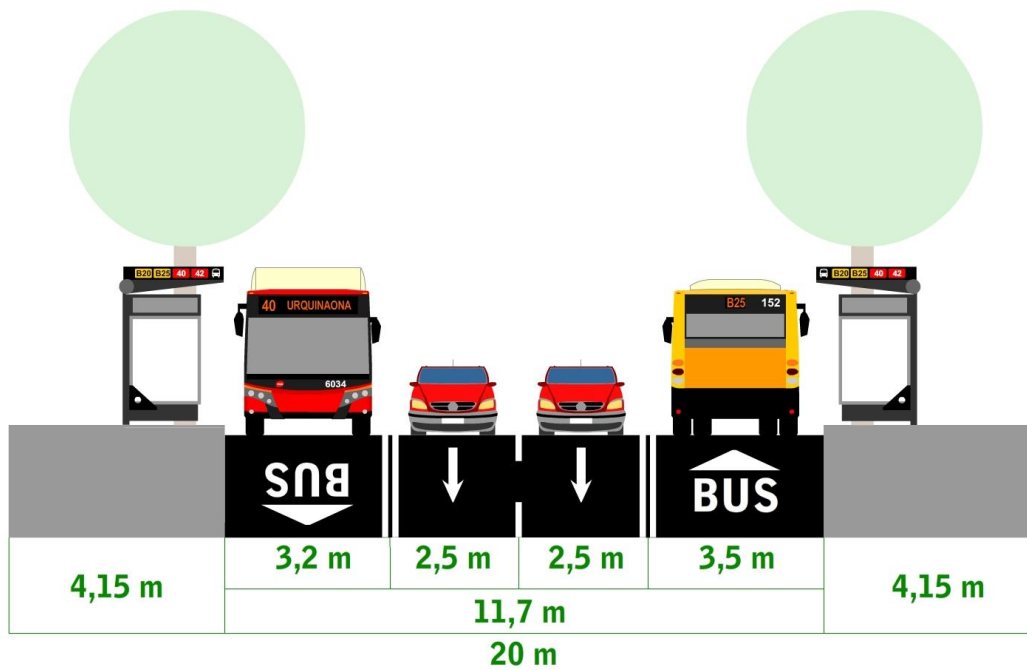
- I. **Des de l'òptica del Poblenou, la connexió del Trambesòs amb el Trambaix per tota la Diagonal és molt necessària, ja que dona cobertura a tota la mobilitat no radial** (ja servida per L1 i L4 del metro) amb més rapidesa i capacitat que l'autobús 7. Cal desbloquejar aquesta connexió per no deixar despenjat del transport públic d'alta capacitat el barri del Poblenou.
- II. **És imprescindible acompanyar la planificació de les superilles del Poblenou amb una nova línia de bus horitzontal**, a situar entre les actuals H12 i H14, per evitar separacions entre línies de 1.200 metres, que serien totalment dissuasives per a l'usuari. Aquesta línia es pot bastir a partir dels recursos del Bus Metropolità B20 i B25 o, en menor mesura, les línies de TMB 40 i 42.
- III. **Les discontinuïtats urbanístiques dels carrers del Poblenou i la transformació de la part baixa de Pere IV compliquen el sentit Besòs** per a una nova línia de bus horitzontal a situar entre les actuals H12 i H14.
- IV. **L'encaix d'una nova línia horitzontal necessita un replantejament de disseny urbà dels itineraris interiors i/o de contorn de les superilles**. Existeixen diverses solucions:
 - Ampliar la calçada dels carrers que seran contorn de superilla, com Tànger o Pallars, dels 10 m als 11,7 per allotjar un carril bus per a cada sentit.
 - Habilitar itineraris per a l'autobús a l'interior de les superilles, ja sigui per Almogàvers – Pere IV o per Sancho de Àvila – Pere IV.
 - Buscar un itinerari per Diagonal i Pere IV. És l'alternativa més senzilla per a l'administració però menys atractiva per a l'usuari, ja que no respecta els principis de funcionament de la NXB.

Figura 17. Implantació de l'autobús en xarxa viària local, per interior de superilla



Font: PTP

Figura 18. Implantació de l'autobús en xarxa viària principal, pel contorn de superilla. Exemple per al carrer Tànger.

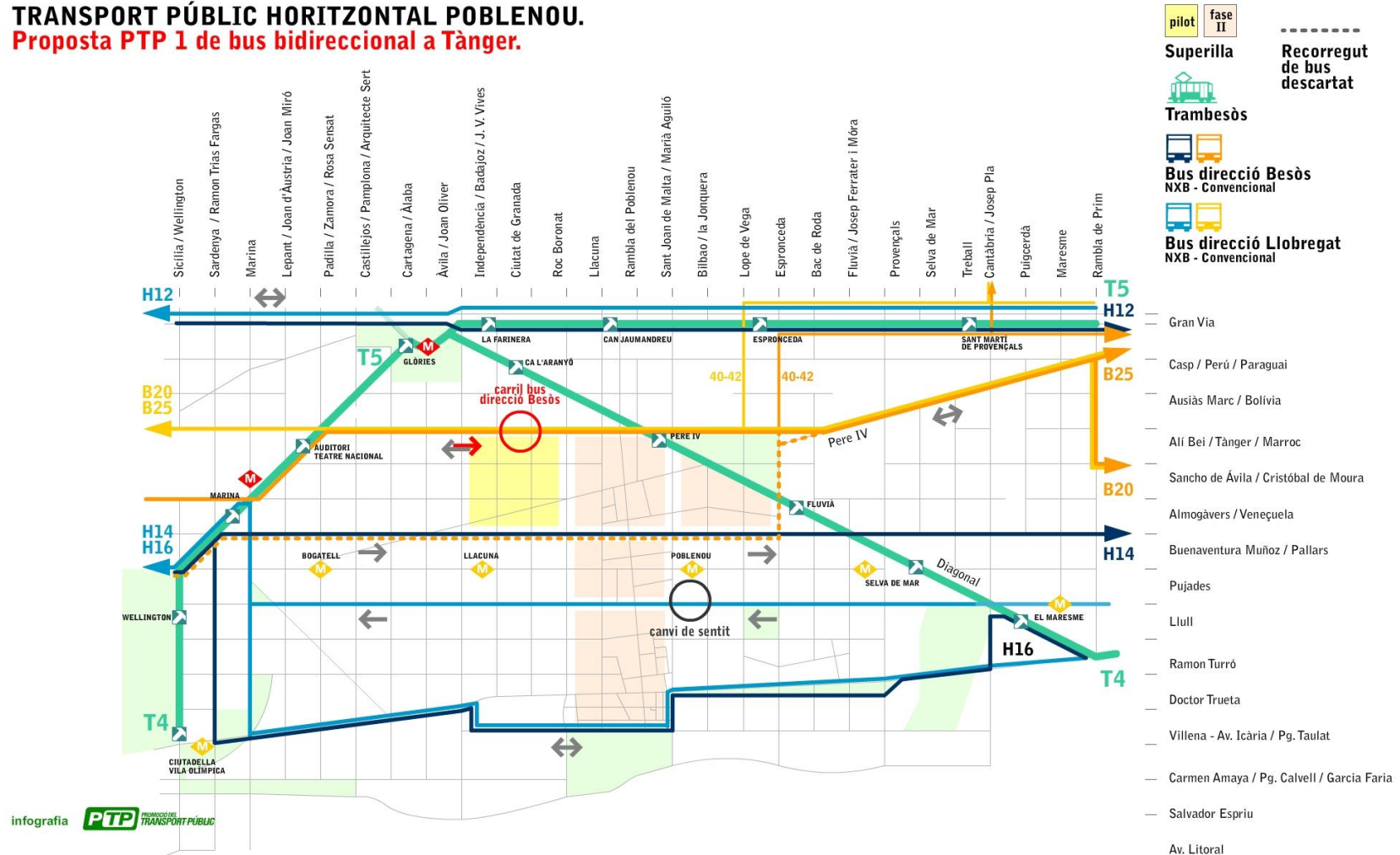


Font: PTP

- V. Cal aplicar bidireccionalitat al bus al carrer Llacuna segons està previst a diverses propostes de NXB.

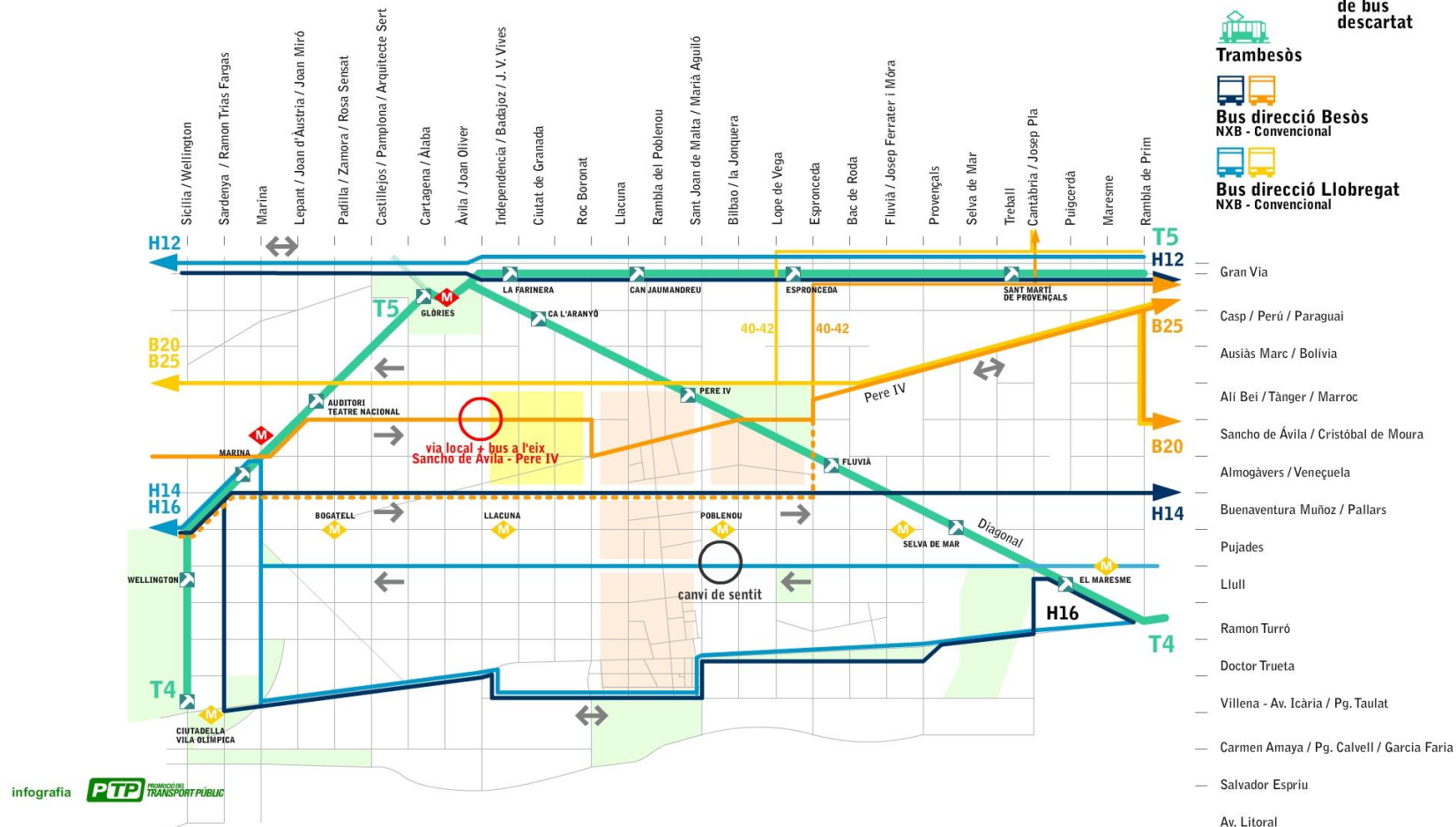
Figura 19. Propostes de millora de l'accessibilitat a l'autobús horitzontal

TRANSPORT PÚBLIC HORIZONTAL POBLENOU.
Proposta PTP 1 de bus bidireccional a Tànger.



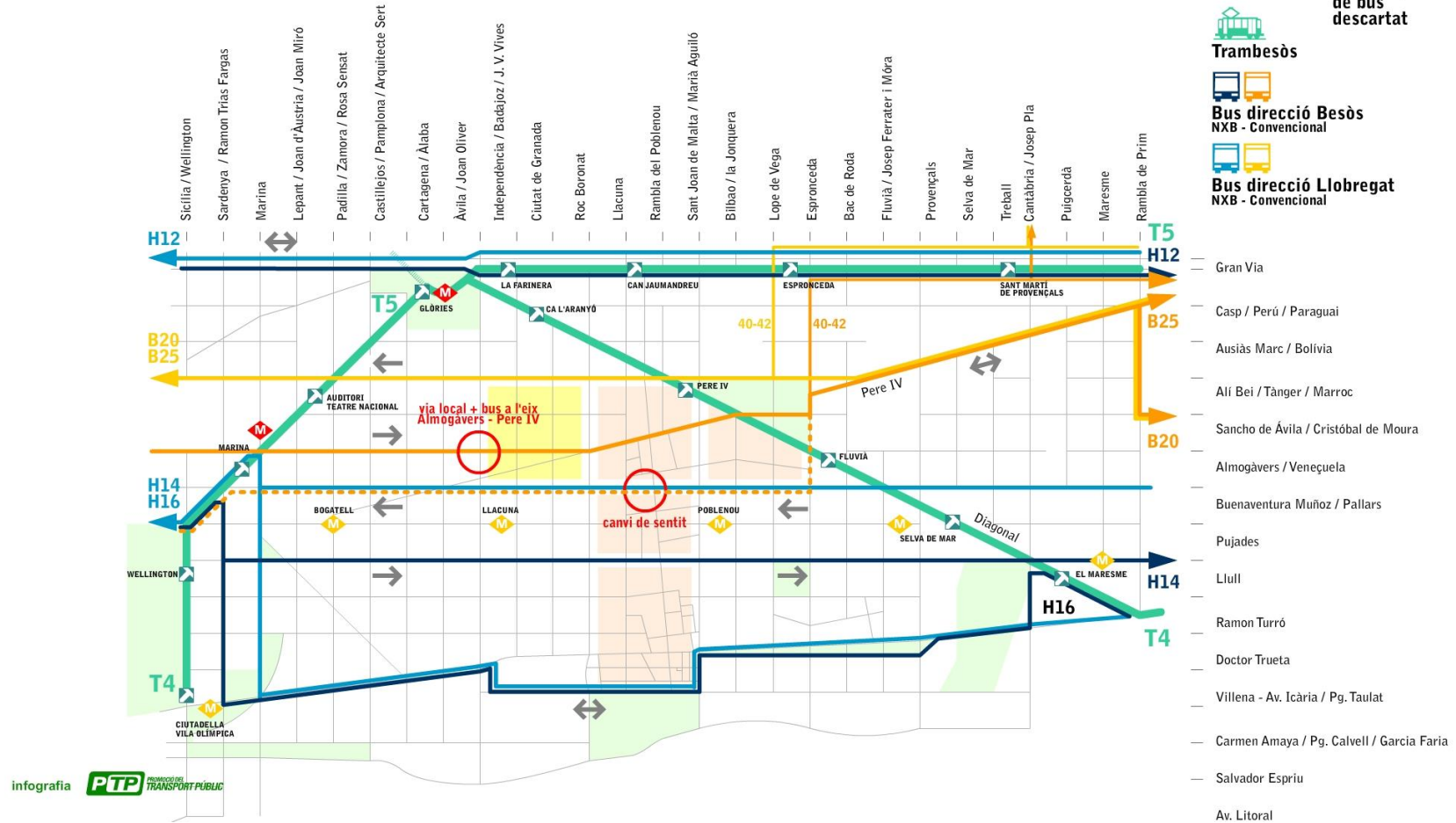
TRANSPORT PÚBLIC HORIZONTAL POBLENOU.

Proposta PTP 2 de via local amb autobusos a l'eix Sancho de Àvila - Pere IV



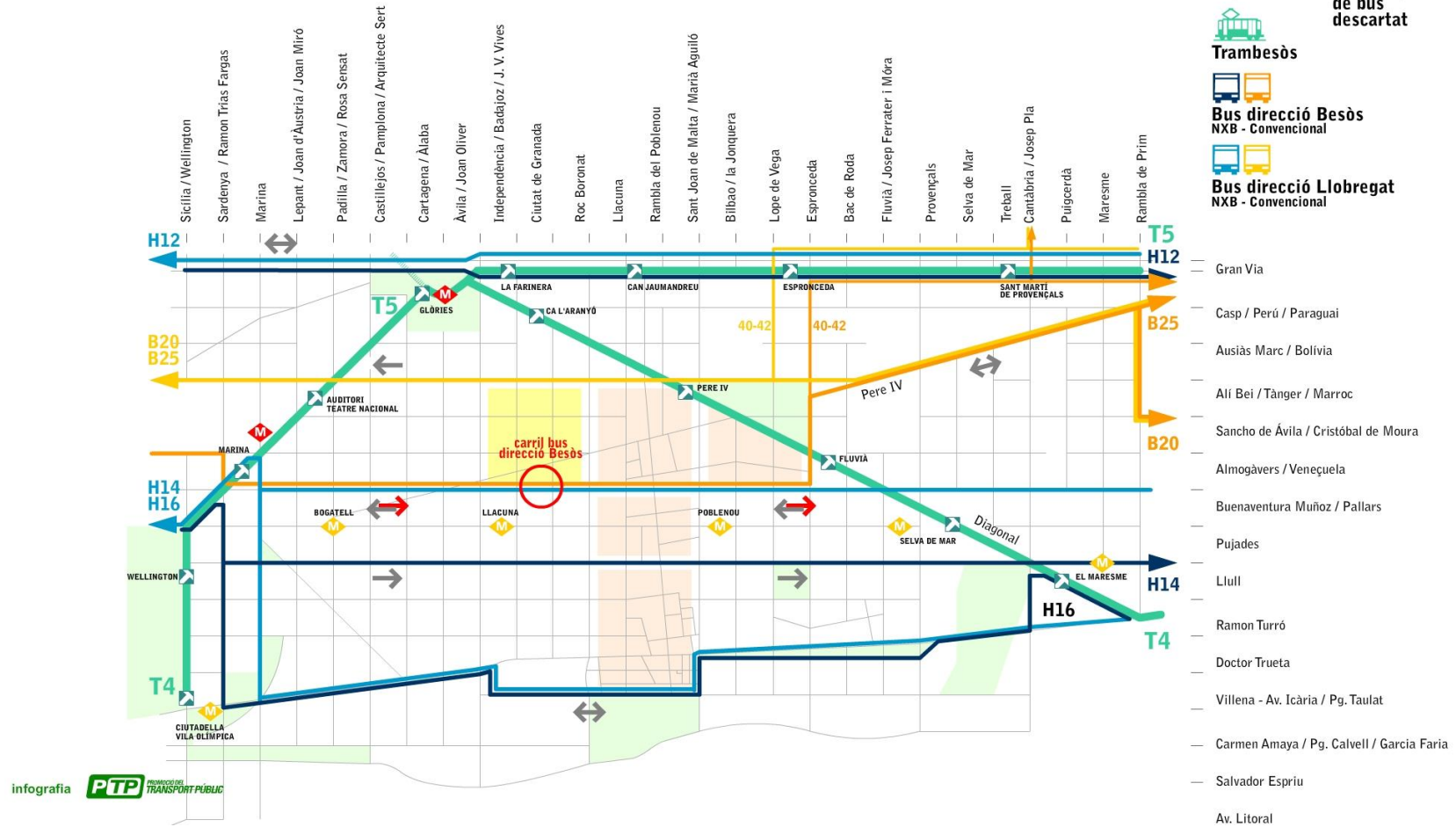
TRANSPORT PÚBLIC HORIZONTAL POBLENOU.

Proposta PTP 3 de via local amb autobusos a l'eix Almogàvers - Pere IV amb canvi de sentit



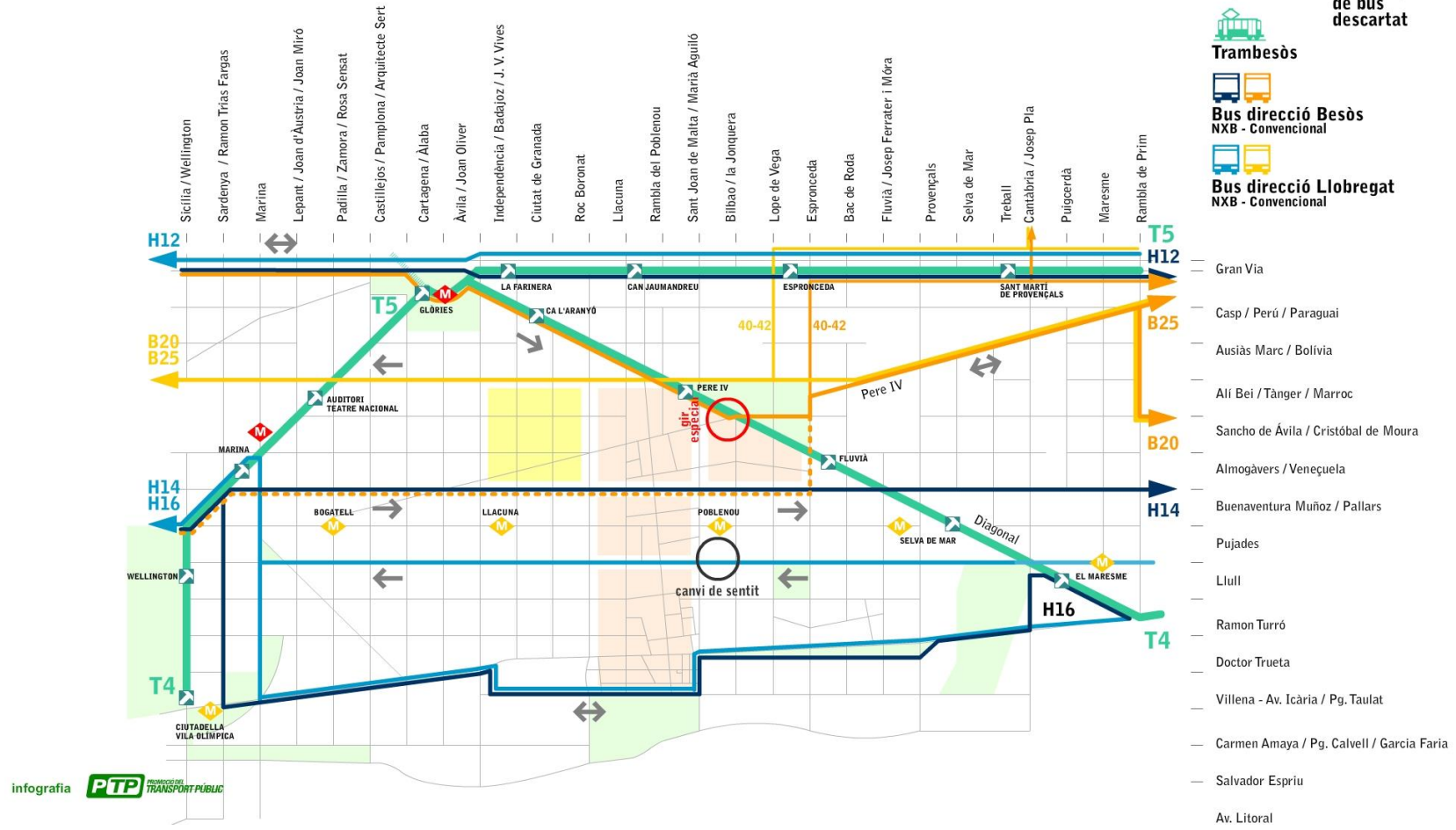
TRANSPORT PÚBLIC HORIZONTAL POBLENOU.

Proposta PTP 4 de bus bidireccional a Pallars.



TRANSPORT PÚBLIC HORIZONTAL POBLENOU.

Proposta PTP 5 de bus direcció Besòs per Diagonal - Pere IV



TRANSPORT PÚBLIC HORIZONTAL POBLENOU.

Proposta PTP 6 de bus direcció Besòs per Bolívia - Diagonal - Pere IV

