

DECISIÓ DE LA SÍNDICA DE GREUGES REFERENT A LA QUEIXA PRESENTADA EN MATÈRIA DE TRANSPORT PÚBLIC DE VIATGERS

TRAMITACIÓ

- El 30 de novembre de 2018 la síndica de greuges de Barcelona va rebre la primera queixa sobre la darrera fase d'implantació de la xarxa ortogonal, que afectava, entre altres línies, el recorregut de la línia H10, que reduïa el trajecte.
- Durant el mes de desembre aquesta Sindicatura va rebre diverses queixes en relació amb els canvis d'itinerari dels autobusos, en especial de les línies H10 i H8, i també de les línies 39 i 55 però en molt menor grau.
- El 12 de desembre de 2018 la síndica de greuges, atenent les diverses queixes que rebia de la ciutadania en relació amb alguns itineraris dels autobusos, va informar els reclamants que traslladava el contingut de les queixes a la Regidoria de Mobilitat i que en faria un seguiment atenent els principis de bona Administració, per a la salvaguarda dels drets fonamentals a la ciutat. Amb aquesta finalitat, aquesta Sindicatura ha dut a terme les accions següents:
 - El mes de desembre de 2018 es va efectuar una visita a les zones afectades per la modificació de les línies d'autobús (barris de Sants - Sants-Badal, les Corts i La Maternitat i San Ramon).
 - El 3 de desembre de 2018 va mantenir una reunió amb la Direcció de Mobilitat.
 - El 20 de desembre de 2018 va demanar informe a la Regidoria de Mobilitat.
 - Durant els mesos de gener, febrer i març de 2019 es van rebre noves queixes sobre la matèria objecte del present expedient. En algun cas es va demanar informació complementària sobre els fets exposats.
 - El mes de març es va fer una nova visita a la zona dels trajectes que motivaven la queixa.
 - L'11 d'abril de 2019 es va mantenir una reunió amb la Regidoria de Mobilitat
 - El 24 de maig de 2019 es va rebre l'informe de la Regidoria de Mobilitat que donava resposta a la demanda de la síndica de greuges, tot i que no prou suficient en alguns aspectes.
 - Posteriorment s'han rebut queixes esporàdiques, que resten en espera de rebre més informació per part dels promotors.
 - El 3 d'octubre de 2019 es va mantenir una reunió amb la regidora de Mobilitat i presidenta de TMB.
 - El 6 d'octubre de 2019 es va rebre nova documentació, per part de la ciutadania, en què es manifestava que es mantenien certs problemes ja exposats.
 - Durant els mesos següents, aquesta assessoria ha estat pendent de l'evolució de la situació.
- El 2 de desembre de 2019, l'assessora, a partir de la documentació oficial aportada per les persones interessades, la informació facilitada per TMB, per altres fonts d'informació, per la Regidoria de Mobilitat i l'anàlisi dels fets, va emetre un informe proposta amb les consideracions següents.

CONSIDERACIONS

Descripció de la queixa

La posada en servei de la darrera fase d'implantació de la xarxa ortogonal, el passat 26 de novembre de 2018, ha promogut que la ciutadania dirigeixi a la síndica de greuges de Barcelona la seva disconformitat vers alguns canvis efectuats en la xarxa d'autobús de la ciutat de Barcelona, en especial sobre les línies H10, H8, 54, 39 i 55.

En total, des de novembre de 2018 s'han formalitzat 30 queixes davant la Sindicatura –a banda de la recepció de diverses trucades telefòniques– en què es posava de manifest la disconformitat amb la modificació de la línia H10, que des del dia 26 de novembre de 2018 havia deixat de circular entre l'estació de Sants i Badal, per les afectacions que generava sobre la mobilitat quotidiana dels reclamants, arran de la implantació de la darrera xarxa ortogonal. De manera especial, els interessats posaven de manifest les dificultats que el canvi els produïen per accedir al CAP de Numància, l'Hospital de Sant Joan de Déu, Sants Estació i centres escolars, a més de l'increment del temps d'espera, sobretot els caps de setmana.

També es posava l'èmfasi, de manera recurrent, en les dificultats afegides que comportaven els canvis de recorreguts per a les persones grans o amb problemes de mobilitat, pels transbordaments que havien d'efectuar.

Així mateix, moltes de les queixes exposaven que la modificació de la línia 54, que, pel fet d'haver-se suprimit el tram entre el carrer Cardenal Reig i el Campus Nord, havia d'incrementar la freqüència de pas, no es considerava una alternativa vàlida ni suficient per absorbir els passatgers de l'anterior línia ni per cobrir l'antic recorregut de l'H10.

Circumstàncies similars es posaven de manifest en el cas de les línies 55 i 39 en relació amb els trajectes que s'havien deixat de realitzar i que implicaven efectuar transbordaments en recorreguts que abans s'efectuaven amb un sol trajecte.

Recentment aquesta Sindicatura, per mitjà d'un nou expedient de queixa (335/19), que s'acumula a aquest informe, ha rebut nova informació de la ciutadania, en què es posa de manifest que es mantenen les circumstàncies que motivaven les anteriors queixes relatives a la línia H-10. A banda de les circumstàncies ja exposades, s'incidia sobre la distància entre parades, considerada excessiva i que es feia extensiva a diferents punts del conjunt de la ciutat. Així mateix, s'informava que per donar resposta a demandes veïnals s'havia introduït una nova parada a la travessera de les Corts amb el carrer Benavent.

També resulta recurrent la queixa formulada pels interessats sobre l'atenció i escolta rebuda per part dels serveis municipals, després d'exposar i argumentar les disconformitats sobre els canvis efectuats. Es relacionen diferents actuacions de queixa promogudes per particulars i les associacions de veïns i veïnes més afectades (manifestacions, assistència a plenaries, reunions amb la regidoria del Districte de les Corts, Tècnics de la Regidoria de Mobilitat, tècnics de mobilitat, recollida de signatures, etc.).

Posició municipal

A partir de l'informe municipal i de la informació oficial aportada a aquesta Sindicatura, resulta que s'informa que l'Ajuntament de Barcelona està compromès a potenciar i millorar el transport públic de la ciutat amb l'objectiu d'oferir als ciutadans un transport col·lectiu sostenible i eficient que doni el millor servei amb la màxima qualitat. L'aposta s'emmarca en el compliment dels objectius que marca el Pla de Mobilitat Urbana (PMU), de fomentar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic.

Per realitzar aquest desplegament, des del primer trimestre del 2017 es va dur a terme un procés d'informació i debat de la Nova Xarxa Bus (NXB). Alhora es va dur a terme un intens treball amb sessions a districtes amb veïns i veïnes. Fruit d'aquest procés i debat ha quedat definida la Nova Xarxa Bus.

En concret, i tal com es va presentar en el marc del procés de participació, la darrera fase d'implantació de la Nova Xarxa Bus afectava les línies H8, H10 i 54, i es realitzaria una reordenació dels eixos horitzontals en l'àmbit de les Corts.

S'explica que la línia H10 modifica el seu recorregut en l'àmbit de Sants i deixa de circular entre l'estació de Sants i Badal. Quan arriba a l'estació de Sants, segueix pel passeig de Sant Antoni fins a la plaça de Sants. Els ciutadans que vulguin agafar aquesta línia tenen diverses alternatives, com agafar la V5 o V7 en l'àmbit de l'estació de Sants o bé utilitzar la línia 54 fins a l'àrea d'intercanvi de l'antiga esquerra de l'Eixample per seguir el seu desplaçament.

En el cas de la línia 54, la modificació s'ha fet en la cinquena fase d'implantació de la Nova Xarxa Bus. El recorregut de la línia s'ha escurçat des de l'avinguda Esplugues fins a Cardenal Reig, perquè aquest tram el realitza la nova línia V1. En el procés de participació es van abordar tots els canvis afectats per les diferents subfases d'implantació i es van resoldre tots els possibles dubtes. A més, en consideració a la disconformitat generada per la retallada del recorregut, es van realitzar un seguit de reunions més per abordar el tema: quatre repartides en una cada mes des de setembre fins a desembre del 2018 i una més al gener del 2019. Per aquest motiu, la línia 54 va millorar la seva freqüència de pas per passar a oferir un interval de pas similar al de les línies de la Nova Xarxa Bus.

També s'informa que, un cop realitzats els canvis estratègics en matèria de transport públic, es necessiten uns dies o setmanes per establir el flux de trànsit amb l'establiment de nous recorreguts en vehicle privat. Necessàriament s'havien de modificar alguns hàbits previs de circulació, tot i tenir en compte que la voluntat és la potenciació del transport públic.

En relació amb aquesta darrera fase d'implantació de la xarxa ortogonal, i amb la modificació de les línies H10, 39 i 55, el conjunt de queixes rebudes des de l'aplicació IRIS de l'Ajuntament de Barcelona i a TMB ha estat el següent:

Element	Detall	Entrada des de	Entrada fins a	Fitxes
Autobusos TMB	Nova línia de bus	1/10/2018	30/11/2018	24
Autobusos TMB	Nou recorregut	1/10/2018	,30/11/2018	80
Carril bus/taxi	Cap	1/10/2018	30/11/2018	5
Nova Xarxa de Bus	Cap	1/10/2018	30/11/2018	5
Ordenació viària	Cap	1/10/2018	30/11/2018	34
Total				148

S'indica que des de la posada en marxa de la fase V.2, el 26 de novembre de 2018, s'està portant a terme un seguiment i avaluació contínua, conjuntament amb TMB, per veure com funciona la nova oferta de transport per l'eix de l'avinguda de Madrid.

Així mateix, durant les primeres setmanes del funcionament de la línia, es va treballar sobre la línia 54 per reduir les alertes del passatge i millorar la regularitat del servei, tant a les hores punta com a la resta del dia. Fruit d'aquest treball, a començaments d'any es van implementar nous horaris per donar més capacitat entre les 8 i les 9 hores, i incrementar els recursos a les hores vall per tal de garantir una bona regularitat en tota la línia, millora que també s'aplica els dissabtes. Això va significar passar d'un índex de regularitat el mes de novembre del 69 % al 94 % i disminuir les alertes dels passatgers de 4 diàries a l'inici de la modificació a 0,75 el mes d'abril.

Finalment s'indicava que es van realitzar reunions de seguiment obertes al veïnat, fruit de les quals es valoren millores en altres punts del Districte.

Cal afegir que recents informacions rebudes des de la Regidoria de Mobilitat posen de manifest que la recepció de queixes per part dels serveis municipals sobre les modificacions de les línies d'autobús objecte del present expedient, s'han reduït significativament.

Normativa aplicable

L'article 103 de la Constitució espanyola estableix que l'Administració pública serveix amb objectivitat els interessos generals i actua d'acord amb els principis d'eficàcia, jerarquia, descentralització, desconcentració i coordinació, amb submissió plena a la llei i al dret.

L'article 48 de l'Estatut de Catalunya estableix que els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat, i que garanteixin l'accessibilitat de les persones amb problemes de mobilitat reduïda.

L'article 29 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport públic de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, disposa que els municipis exerceixen les competències de planificació, d'ordenació i de gestió dels transports públics urbans de viatgers d'acord amb la legislació de règim local.

Els articles 66 i 67 del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, disposen que el transport públic és una de les competències pròpies dels municipis, a més de tractar-se d'un servei mínim per als municipis amb una població superior als cinquanta mil habitants, junt amb la proliferació del medi ambient, entre d'altres.

La Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat, en el seu preàmbul refereix que l'Estatut d'Autonomia de Catalunya i la Constitució espanyola disposen que els poders públics han de promoure les condicions perquè la llibertat i la igualtat de l'individu i els grups en què s'integra siguin reals i efectives. Altres articles de la mateixa normativa també disposen:

L'article 19.1, que les administracions públiques han de vetllar perquè el sistema de transport públic compleixi les condicions d'accessibilitat necessàries que permetin a totes les persones fer-ne ús amb seguretat, comoditat i autonomia, tenint en compte, d'una manera preferent, les necessitats de les persones amb discapacitat, de la gent gran i d'altres persones en situació de vulnerabilitat.

L'article 7 del Reial decret legislatiu 1/2013, de 29 de novembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei general de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social, diu que les persones amb discapacitat tenen els mateixos drets que els altres ciutadans i que les administracions públiques han de promoure les mesures necessàries perquè l'exercici en igualtat de condicions dels drets de les persones amb discapacitat sigui real i efectiu en tots els àmbits de la vida.

L'article 32 de la Carta de Ciutadania. Carta de Drets i Deures de Barcelona, relatiu a la mobilitat accessible i de qualitat, disposa que totes les persones tenen dret a un sistema de mobilitat pública i privada, i a un transport públic de qualitat accessible que permeti arribar a totes les zones residencials, comercials i industrials, així com als punts d'interès general del municipi.

La Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la ciutat, que va ser ratificada pel Plenari de l'Ajuntament de Barcelona el 21 de juliol de l'any 2000, estableix a l'article IV que els col·lectius i ciutadans i ciutadanes més vulnerables tenen dret a gaudir de mesures específiques de protecció. L'article XX afegeix que les autoritats locals reconeixen el dret dels ciutadans i ciutadanes a tenir uns mitjans de transport compatibles amb la tranquil·litat a la ciutat i afavoreixen transports públics accessibles a tothom. L'article XXII reconeix l'obligació de vetllar, per part de les ciutats, en els límits de les seves competències, per la protecció dels consumidors, i l'article XXIII estableix la garantia de les autoritats locals en l'eficàcia dels serveis públics i la seva adaptació a les necessitats dels usuaris.

L'article 41 de la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Fonamentals a la Ciutat recull la bona Administració com a principi rector de l'actuació de les administracions públiques.

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 estableix, com un dels objectius, aconseguir l'accessibilitat universal en el transport públic.

Valoració i conclusions

En primer lloc, aquesta Sindicatura, com ja s'informava en les cartes remeses als interessats, vol recordar que l'ordenació del servei de transport públic i, en concret, la determinació dels itineraris de les línies d'autobús, correspon a l'àmbit de la potestat discrecional de l'Administració i, com ja s'indicava al seu moment, no respon a un procediment reglat que pugui ser objecte de supervisió, en un sentit estricte, sinó a decisions resultat d'estudis i criteris tècnics realitzats per l'Administració.

Ara bé, atenent l'interès general que ha significat la implantació de la xarxa ortogonal i, en concret, l'afectació a les zones objecte de les queixes presentades, aquesta síndica planteja les següents **consideracions**:

1. Des de l'any 2016 la Sindicatura ha anat rebent diferents queixes de ciutadans i ciutadanes, en ocasions gent gran i/o amb problemes vinculats a la mobilitat, en relació amb les afectacions de diferents línies d'autobús, arran de les diferents fases d'implantació de la nova xarxa ortogonal.

Un primer expedient de queixa, el 596/16, presentat per una persona d'edat avançada, en conèixer la supressió de la línia 64, plantejava la seva disconformitat per dos aspectes que s'han anat repetint aquests anys: l'increment de transbordaments per a la realització de trajectes que abans es realitzaven amb un únic autobús i l'augment de la distància entre les parades que es redefinien amb la nova xarxa. Amb motiu

d'aquell expedient, es va conèixer que Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) considerava que la distància òptima entre les parades oscil·lava entre els 350 i 400 metres, amb una mitjana de 350 metres, que es considerava força adequada per a la trama viària de la ciutat de Barcelona i assumible per a qualsevol col·lectiu.

També es posava de manifest per part de TMB que l'objectiu de l'increment de velocitat dels trajectes, per fer més atractiu i competitiu el servei, havia d'anar acompanyat d'altres mesures per a la millora de la mobilitat dels autobusos que no afectessin **els** usuaris.

A més a més, des de la Sindicatura, en aquell moment, es va entendre que la reducció del temps de trajecte no sempre implicava una reducció del temps total de desplaçament, ja que per al passatger el que compta és el temps real des de l'origen fins a l'arribada al destí, circumstància en la qual incideixen directament les condicions de mobilitat de la persona.

Així mateix, amb motiu d'aquell expedient, la síndica va recomanar a la Regidoria de Mobilitat i a TMB que, en el disseny i la implantació de la Nova Xarxa Bus, i en concret a l'hora de determinar els emplaçaments dels punts de parada, es tingués en compte que l'accés a la mobilitat havia de ser una prioritat i que es garantís l'ús del transport públic al conjunt de la ciutadania, i amb una atenció especial a aquells col·lectius amb necessitats especials d'atenció.

En resposta a la recomanació emesa, des de TMB es va comunicar que s'havia estudiat la distància entre parades per garantir l'equilibri entre l'òptima accessibilitat, l'eficiència i el cost del servei, perquè la velocitat és inversament proporcional al nombre de parades.

Finalment, cal dir que el Pla Director de TMB té el propòsit de garantir el dret de tota la ciutadania a l'accés sense discriminació al transport públic. Per aquest motiu, aquesta síndica reitera la necessitat de treballar a fi que els efectes del **canvi de model** de la xarxa de transport de superfície, que ofereix millores en el conjunt del sistema de transport públic, **no limiti el dret a la mobilitat de les persones i, en especial d'aquelles que necessiten una especial atenció. En aquest sentit, seria recomanable que, sobretot a les zones d'intercanvi, es vetlli per la correcta indicació, que sigui intel·ligible i que no hi hagi obstacles al la vorera o als passos de vianants que en dificultin la realització.**

2. Ara ha fet tot just un any des de la finalització de la implantació de la xarxa ortogonal. El mes de març de 2019 es va presentar per part de l'Ajuntament de Barcelona la valoració de la implantació de la Nova Xarxa Bus a Barcelona. Es va posar de relleu que la implantació de la Nova Xarxa Bus havia arribat al seu final l'any 2018 amb la posada en marxa de les 28 línies que la configuren, 17 de les quals són verticals, 8 horitzontals i 3 diagonals, a més de la transformació d'una quarantena de línies de la resta de la xarxa bus de la ciutat.

S'afegia que la utilització de la Xarxa Bus es consolidava i ampliava, de manera que donava servei al 60 % del passatge diari i que els usuaris puntuaven amb un 8,01 la Nova Xarxa Bus.

Al seu moment, aquesta Sindicatura va considerar que no podia emetre una valoració sobre la possible conculcació de drets fonamentals, atès que la nova xarxa no estava del tot desplegada i es desconeixia si dels processos d'informació i de participació sorgirien reconsideracions o canvis.

A banda de les quantificacions numèriques, publicades pels serveis municipals, de les quals es dedueix un grau d'acceptació per part de la ciutadania de la nova xarxa de transport, aquesta Sindicatura considera difícil emetre un pronunciament explícit, atès que les queixes rebudes es refereixen a casos o afectacions concretes i no al conjunt de la ciutat, cosa que hauria d'haver permès una anàlisi més àmplia.

Ara bé, sí que es pot dir que, un cop finalitzada la implantació de la xarxa, la tendència que s'apuntava en anteriors expedients s'ha confirmat, i **s'ha observat un increment de la distància dels desplaçaments a peu**, tant per arribar als punts de parada i, en conseqüència, accedir als autobusos, com per enllaçar diferents línies per fer un mateix trajecte, fet que, més enllà dels beneficis que la nova xarxa ofereixi, implica dificultats per al col·lectiu de persones amb problemes de mobilitat o que necessiten una atenció especial.

Per aquest motiu, es considera aconsellable revisar, per part dels serveis de mobilitat i de TMB, si el criteri referit de distància entre parades (entre 350 i 400 metres) segueix sent vàlid i quin és el grau d'aplicació del seu compliment, i en funció dels resultats obtinguts, efectuar les accions corresponents.

3. Aquesta Sindicatura també ha pogut constatar que més enllà de la Nova Xarxa Bus, conviuen i compleixen una funció important a nivell de transport les línies anomenades *convencionals*. Ara bé, a efectes pràctics, la informació que consta a les parades, a efectes d'intercanvis, fa incidència en l'ús d'altres línies de la nova xarxa. Entenem que seria desitjable i enriquidor a nivell d'informació i foment de l'ús del transport públic que, més enllà de l'estructura de la xarxa, **es disposés del màxim d'informació sobre les opcions de la resta de línies properes a la zona**, ja que poden ser alternatives també vàlides per a la mobilitat com les de la mateixa xarxa.

4. En relació amb el cas concret, les queixes presentades per l'H10, H8, 39, 54 i 55 posen de relleu elements i circumstàncies que possiblement es poden repetir en altres punts de la ciutat. En aquest sentit, s'ha d'indicar que:

a) Des de TMB, en el marc d'anteriors expedients supervisats des d'aquesta Sindicatura, s'ha posat de manifest que l'atenció al passatger és una de les seves prioritats. En aquest sentit, aquesta síndica considera que l'atenció als ciutadans ha de ser un pilar fonamental del funcionament de TMB, empresa prestadora d'un dels serveis col·lectius bàsics de més ús a la ciutat.

La informació que deriva d'aquesta interlocució amb la ciutadania, així com els estudis previs efectuats sobre la mobilitat a la ciutat i les línies objecte de canvi i modificació, haurien d'haver permès a l'Ajuntament i a TMB copsar l'opinió dels usuaris i disposar de dades que permetessin preveure amb anticipació els desajustos que els canvis podien produir. En conseqüència, tenir una actitud proactiva i no reactiva, pròpia dels principis d'eficàcia i eficiència adaptats al funcionament d'una bona Administració.

Per aquest motiu, i atenent les explicacions dels serveis municipals relatives als estudis i processos de participació efectuats, sobta aquesta síndica que no hi hagi dades sobre els passatgers que feien ús de les línies que serien objecte de canvis, ja que no va ser fins després d'implementades les modificacions i un cop modificat el recorregut de la línia H10, que es van efectuar ajustos en la línia 54 per oferir resposta a les queixes presentades.

b) En el mateix sentit, i també fruit de la revisió del contingut de les queixes rebudes, aquesta síndica planteja que en l'estudi i modificacions de les línies de transport públic, els centres d'atenció sanitària (hospitals, ambulatoris, etc.), així com altres

serveis referents (educatius, transports, residencials), siguin tinguts en compte en les planificacions de recorreguts i parades d'autobús així com a nivell de planificació de la mobilitat de la ciutadania.

En aquest cas concret, moltes de les queixes rebudes fan referència a les dificultats de transport de la zona on donava cobertura l'antic recorregut de l'H10 amb el **CAP Numància** i altres serveis propers (Hospital de Sant Joan de Déu, entre d'altres). De les informacions rebudes per part de la ciutadania, sembla que aquesta qüestió segueix sense una resolució i **caldria que fos objecte de revisió**, a l'efecte de millorar o cercar alternatives útils per a la ciutadania.

c) Si bé les dades facilitades en resposta a la demanada d'informació no són prou significatives a l'efecte de conèixer el nombre de queixes rebudes per part dels serveis municipals sobre els canvis efectuats, atès el breu període de temps al qual es refereixen (del dia 1 d'octubre al 30 de novembre de 2018), aquesta Sindicatura ha pogut copsar la disminució de queixes rebudes en aquesta institució en els darrers mesos, en relació amb l'objecte del present expedient, cosa que s'ha pogut contrastar amb les dirigides als serveis municipals. Si bé no es pot equiparar aquest fet amb la resolució de les problemàtiques plantejades, cal entendre que, en tot procés de canvi, i més en matèries com la mobilitat, que afecten la quotidianitat de la ciutadania, cal tenir en compte els marges temporals per a l'adaptació als canvis, sempre que hi hagi alternatives vàlides.

En conseqüència, tot i que la informació de què es disposa no permet afirmar que s'hagi produït una conculcació de drets, sembla deduir-se que –almenys a les zones que es van veure afectades per la modificació de les línies objecte de les queixes presentades, conseqüència de la implantació de la darrera fase de la xarxa ortogonal–, no es van preveure de manera suficient els problemes de mobilitat que van sorgir, alguns dels quals es van resoldre a posteriori, per mitjà de la línia 54. Tot i això, resten pendents reajustaments, com ara la connexió de la zona de Badal i entorns de l'antic recorregut de l'H10 amb el CAP de Numància, entès com a servei que ha d'estar a l'abast de tothom i ben connectat amb la seva àrea d'influència. Aquest fet posa de manifest que, més enllà de la implantació de la xarxa d'autobús, cal revisar a nivell de ciutat si es produeixen altres situacions com la que s'ha posat de manifest, en especial amb la connexió dels barris amb centres d'interès, amb especial atenció a punts d'atenció sanitària (hospitals i centres d'atenció primària de manera preferent), de manera que sigui objecte de revisió i recerca d'alternatives.

Així mateix, com ja s'ha dit, es constata la tendència –ja apuntada en anteriors decisions emeses en relació amb l'ús i accés al transport públic de superfície (autobusos TMB)– que aquesta xarxa ha de garantir l'accés a aquells col·lectius amb especials dificultats de mobilitat.

I, per tant, emeto la següent

DECISIÓ

- Estimar en part les queixes presentades perquè, tot i entendre que l'organització de la mobilitat i la xarxa de transport correspon a l'àmbit de la potestat discrecional de l'Administració, i si bé no es pot afirmar que el desplegament definitiu de la nova xarxa de bus s'hagi produït de manera arbitrària ni hagi comportat la conculcació de drets fonamentals, les informacions actuals fan preveure dificultats d'accés al transport per a determinats col·lectius més vulnerable. Així mateix, de

les diverses informacions rebudes es dedueix que la modificació de la línia H10 no va preveure de manera suficient les afectacions que es produirien als usuaris d'aquella línia, tot i que es van adoptar mesures correctores per mitjà de la línia 54.

- Recomanar a Ajuntament i a TMB que, a les zones que van motivar les queixes presentades, s'analitzin aquells aspectes pendents de resolució, amb una especial atenció a la connexió amb els serveis sanitaris, i que se cerquin alternatives per a la millora del servei. També es demana que aquestes recomanacions siguin extrapolables a altres punts de la ciutat on es puguin detectar problemes de connexió amb centres i serveis d'interès per als barris, en especial serveis sanitaris i educatius.
- Recomanar a l'Ajuntament de Barcelona i a TMB que es revisi si la distància entre parades (350 metres) es correspon amb els paràmetres considerats per TMB com a òptims i accessibles per a qualsevol col·lectiu i que, en cas contrari, es prenguin les mesures correctives necessàries.
- Recomanar a TMB que els plafons informatius existents a les marquesines facilitin no sols informació de les línies de la Nova Xarxa Bus sinó del conjunt de les línies properes de la xarxa tradicional, a l'efecte de facilitar la mobilitat i intercanvi de trajectes.
- Recomanar a l'Ajuntament de Barcelona i a TMB que els itineraris i la informació dels intercanvis estiguin adaptats a les persones amb diversitat funcional.

Aquesta decisió es comunicarà a l'òrgan municipal competent, se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal en l'informe anual reglamentari i del seu contingut s'informarà la persona interessada.

Barcelona, 10 de desembre de 2019