Ajuntament de Barcelona

PROJECTE DE CONNEXIÓ DE LES XARXES DEL TRAMVIA

PROCÉS D'ESCOLTA ACTIVA

Informe de resultats

juliol 2016

Ajuntament de Barcelona

Document elaborat:
Direcció de Comunicació i Participació Ciutadana

Direcció:
Direcció Estratègica i Coordinació del Tramvia
Direcció de Comunicació i Participació Ciutadana

INTRODUCCIÓ. EL PROCÉS D'ESCOLTA ACTIVA.

El present informe de resultats recull els principals plantejaments i la visió dels actors i agents clau vinculats al projecte de connexió de les xarxes del tramvia a la ciutat de Barcelona. Aquest informe s'elabora en el marc d'un procés d'escolta activa, promogut per la Direcció Estratègica i Coordinació del Tramvia i per la direcció de Comunicació i Participació de la Gerència d'Ecologia Urbana.

El procés d'escolta activa té com a objectius compartir amb els agents implicats els principals criteris que conformen la proposta municipal per a la connexió de les xarxes, així com recollir, abans del procés d'elaboració dels estudis informatiu i d'impacte ambiental, la seva visió, fent palesa la voluntat municipal d'escoltar a totes les parts relacionades amb el projecte. Aquest procés també vol obrir un canal de comunicació bidireccional entre l'administració i els agents implicats en el projecte per facilitar l'intercanvi d'informació i la recollida de propostes i recomanacions al llarg de l'elaboració i el desenvolupament del projecte.

El treball s'ha elaborat a partir de set reunions temàtiques, realitzades al llarg del mes de juny i juliol del 2016 amb agents i actors clau relacionats amb la promoció del transport públic, la defensa de la qualitat de l'aire, el col·lectiu d'usuaris de la bicicleta de la ciutat, el col·lectiu de vianants i persones amb mobilitat reduïda, el col·lectiu d'usuaris del vehicle privat, els col·legis professionals, el moviment veïnal i el sector del comerç i serveis de la ciutat.

Per tal de sistematitzar la informació recollida durant el procés, aquest informe s'organitza en base a sis eixos temàtics, que responen als temes estratègics que afronta el projecte de connexió de les xarxes del tramvia en el seu desenvolupament. Aquests temes són l'encaix geomètric – seccions, la mobilitat, els aspectes socials, econòmics i ambientals, els aspectes jurídics i econòmics de l'explotació i la participació i la comunicació. Així mateix, a mode introductori, l'informe recull una sèrie de consideracions prèvies, de caràcter general.

L'informe conté també, en el seu apartat final, una relació de les reunions temàtiques i dels agents clau que han participat en aquest procés d'escolta activa. Finalment, i a mode d'annex, es recullen les aportacions que els assistents a les reunions han considerat oportú adreçar a la Direcció Estratègica i Coordinació del Tramvia, amb l'objectiu de complementar i enriquir les aportacions realitzades durant aquestes.

CONSIDERACIONS DE CARÀCTER GENERAL

A continuació es recullen algunes consideracions i reflexions de caràcter general aportades pels assistents a les diverses reunions que han conformat el procés d'escolta activa i que, pel seu contingut, pertoquen al conjunt del projecte de connexió de les xarxes tramviàries.

— Diversos participants en el procés han considerat com a molt positiu i valuós el **procés d'elaboració dels estudis tècnics** previs per part de la Direcció Estratègica i Coordinació del Tramvia, desenvolupats entre el desembre de 2015 i el març del 2016, i que han suposat el punt de partida per l'actual procés d'escolta activa.

— Bona part dels assistents a les sessions han valorat positivament el **procés d'escolta activa**, entenent-lo com un bon exercici d'informació i transparència de l'administració vers als agents implicats i com una oportunitat per fer palesa la seva visió sobre el projecte.

— Finalment, en gairebé totes les sessions s'ha determinat com a molt important la necessitat de generar **consensos polítics** al voltant del projecte, per tal de fer viable el seu desenvolupament.

EN CAIX GEOMÈTRIC – SECCIONS

- Es valora molt positivament que l'actual projecte de connexió de les xarxes tramviàries prengui com a punt de partida i premissa bàsica el **manteniment i la continuïtat de l'ampliació de les voreres** iniciada durant l'anterior legislatura.

- L'actual projecte de connexió de les xarxes tramviàries esdevé una oportunitat única per **resoldre el tram de la *"Diagonal oblidada"*, entre la plaça Verdaguer i la plaça de les Glòries** dotant a la zona de més connectivitat i transport públic i de millora qualitat urbana i, particularment, és una oportunitat per **resoldre el calaix del carrer Marina**.

- **L'aparcament de motos en superfície s'ha de situar a la calçada** i no en les voreres.

- El projecte per la Diagonal ha d'incloure un **espai reservat per a l'aparcament de bicicletes i estacions del Bicing**. Es proposa així mateix que els aparcaments es vinculin a comerços o equipaments de l'avinguda.

- És estratègica la **ubicació de les estacions del tram al llarg de la Diagonal**. Les estacions han de funcionar com a intercanviadors amb la resta de la xarxa de transport públic de la ciutat, afavorint la **intermodalitat**. A més, les parades han de tenir la capacitat suficient per acollir la gran demanda que es preveu amb la connexió i ser **accessibles, segures i còmodes**.

- Alguns participants s'han fet ressò de l'argument que el projecte de connexió tramviària en superfície al llarg de la Diagonal podria provocar un **efecte barrera** entre la banda mar i la banda muntanya de l'avinguda, dificultant la connectivitat i la relació entre ambdues façanes. S'assenyala la **necessitat de donar una resposta clara a aquesta qüestió**. S'afegeix també que, en la mesura que el projecte millorés l'actual grau de congestió de l'avinguda l'efecte podria ser contrari, disminuint la percepció de barrera entre les dues voreres.

- Es defensa la opció de les catenàries al llarg del traçat atesa la seva **millor eficiència energètica** respecta a d'altres sistemes d'alimentació elèctrica. Malgrat això, **preocupa l'impacte** que aquestes pugin tenir **sobre el paisatge urbà** de l'avinguda i el seu emplaçament (evitar col·locar-les a l'entrevia).

- Un dels principals avantatges de la connexió de les xarxes tramvia en superfície al llarg de la Diagonal es que promou un **canvi de model a la Diagonal**. El tramvia en superfície hipoteca una part del vial destinant-lo en exclusivitat al transport públic, expulsant així una part del vehicle privat de l'avinguda.

- **Preocupa** la reforma urbana vinculada a la connexió dels tramvies, especialment **la generació de plataformes úniques o creuaments a nivell**, que són molt perillosos pel col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda.

- Cal que l'avinguda Diagonal sigui una **via segura**.
- És necessària una **disposició endreçada i correcta dels conjunt dels elements urbans** que conviuran a l'avinguda (parades, mobiliari, arbrat, il·luminació, etc.).
- Cal **estandarditzar** el llenguatge de **les indicacions** per a les persones amb mobilitat reduïda.
- Al debat sobre el tramvia no només s'intercanvien arguments tècnics sobre la idoneïtat d'un o altre mode de transport públic (bus elèctric i tramvia) sinó arguments relacionats amb la **preservació del paisatge de la Diagonal**, del seu caràcter de gran avinguda, on el tramvia es podria entendre com un element distorsionador.
- La plaça Francesc Macià té una **gran càrrega sobre l'espai públic** atès que es tracta d'un origen i destí de l'actual xarxa del Trambaix. Connectar les línies pot servir per esponjar una mica aquest espai públic que es troba actualment saturat.

MOBILITAT[1]

— En relació al **model de mobilitat** de la ciutat de Barcelona, es recullen diverses **reflexions de caràcter general**, relacionades amb la interconnexió de les xarxes tramviàries:

- El projecte de la connexió de les xarxes tramviàries cal emmarcar-lo en la promoció d'un **nou model de mobilitat per la ciutat**, que porti a una progressiva substitució dels modes de transport menys eficients cap a d'altres més segurs, equitatius i sostenibles. En aquest sentit s'entén com una eina de foment del transport públic en detriment del vehicle privat, sobre la base que calen també altres polítiques, més relacionades amb les restriccions d'accés a les entrades de la ciutat, per fer realitat aquest objectiu. Tanmateix, tot i l'acord d'una majoria d'actors de la ciutat amb la reducció plantejada de transit privat es recull la necessitat de treballar com es fa aquesta reducció, quan es fa, a quin trànsit afecta i a quins vehicles implica. Finalment, es recorda com aquest nou model de mobilitat és necessari per fer realitat gran projectes de recuperació d'espai públic per a la ciutadania, com és el cas del projecte de la plaça de les Glòries i el seu entorn.

- Un dels aspectes fonamentals del projecte de connexió de les xarxes tramviàries per la Diagonal en superfície és l'anàlisi dels **efectes que té en el conjunt de la mobilitat pública i privada de la ciutat** i, en particular, l'efecte sobre la **malla de l'Eixample**. S'apunta com a risc la sobrecàrrega d'aquesta malla, ja sigui pel fet que el trànsit privat de l'avinguda sigui expulsat cap a la resta de carrers, com pel fet que es prioritzi la circulació del tramvia per la Diagonal en detriment de la circulació pels carrers que la creuen de manera vertical i horitzontal. En aquest sentit es demana examinar amb detall els punts més singulars i sensibles, com són la plaça Francesc Macià o la cruïlla entre l'avinguda Diagonal i Passeig de Gràcia.

— Respecte del **transport públic**, amb caràcter general, s'aporten diverses consideracions:

- S'ha de promoure un **transport públic eficient, de qualitat i competitiu** a la ciutat de Barcelona, incidint de manera específica en la millora de les freqüències. El temps actual de connexió amb transport públic entre extrems de l'avinguda Diagonal és inadmissible. En aquest sentit, s'entén com un valor del projecte la **millora que suposa en l'accés al centre** de la ciutat en transport públic. Finalment, es destaca el **valor de connexió metropolitana** que aporta connectar amb tramvia les actuals xarxes de Trambesos i Trambaix.

- És essencial que el projecte de la connexió de les xarxes tramviàries tingui com a punt de partida una **afinada avaluació de la demanda esperada d'usuaris**. En funció d'aquesta demanda, es podrà

[1] Atesa la important relació entre la mobilitat i la secció de la futura avinguda Diagonal, alguns dels continguts d'aquest apartat poden incloure consideracions sobre l'encaix geomètric de la secció.

determinar quin és el mitjà de transport públic més adequat per acollir-la. Es considera que s'han comès greus errors de planificació d'instraestructures de mobilitat al nostre país.

- El projecte de connexió de les xarxes tramviàries esdevé una **oportunitat única per dotar de transport públic** de qualitat a una zona actualment desconnectada de la xarxa, com és el tram de l'avinguda Diagonal **entre la plaça Verdaguer i la plaça de les Glòries**.

- Caldria incloure en l'anàlisi de la millora de la xarxa de transport públic la possibilitat de crear **grans zones d'aparcament** vinculades als extrems de les diferents línies de transport públic que accedeixen al centre la ciutat (model park&ride).

— En relació al **tramvia**, s'aporten les següent idees:

- La **capacitat de càrrega del tramvia** no té comparació amb cap altre mode de transport en superfície. Això el fa molt competitiu i l'opció més adient pel projecte de connexió tramviària a la Diagonal, atès que la necessitat de desplaçar al conjunt de la demanda d'usuaris prevista no es pot abordar de cap altra manera.

- El tramvia és **menys exigent semafòricament** que l'autobús, atès que necessita una fase verda més curta per traslladar una mateixa quantitat de gent. Per això es pot afirmar que, al afectar menys a la trama eixample, **és menys perjudicial per a la nova xarxa bus (NxB) que el bus elèctric**. Per tant, el tramvia afavoreix un millor funcionament de la xarxa de transport públic. En aquest sentit es recorda que existeix un prejudici sobre les distorsions que provoca el tramvia en la xarxa de transport públic, especialment en els autobusos. Cal treballar per minimitzar-lo, per modificar la visió.

- El tramvia és el millor dels mitjans de transport en quant a **accessibilitat i comoditat**, especialment per aquells col·lectius amb mobilitat reduïda. Per aquest motiu, cal que els combois reservin un espai important per aquests col·lectius. Tanmateix, existeixen problemàtiques ja detectades en relació a l'accessibilitat en les actuals xarxes que cal abordar i consideracions que cal tenir en compte de cara a la futura connexió.[2]

- L'**accidentalitat** del tramvia és menor que la de l'autobús.

- El tramvia compta també amb **arguments contraris a la seva implantació**. Es destaca, per una banda, que **l'evolució de la mobilitat elèctrica** és tant ràpida que pot deixar la infraestructura del

[2] L'informe "Connexió del Trambaix i Trambesòs. Mesures d'Accessibilitat necessàries per a persones amb discapacitat visual" emès per la Unitat d'Autonomia Personal de la Delegació Territorial de l'ONCE aborda algunes de les principals problemàtiques existents en les xarxes actuals. En aquest sentit, s'inclou com annex al present informe de resultats.

tramvia obsoleta en pocs anys. Per l'altra, que les **averies als seus combois** provoquen més afectacions en el servei que en el cas dels autobusos.

— Sobre **l'autobús,** es recullen les següents consideracions:

- L'actual **carril bus** de l'avinguda Diagonal es troba **col·lapsat**. Un dels factors que determinen aquesta situació, a més del gran nombre de línies, és **l'efecte acordió**, el qual determina que aquest mitjà és incapaç de traslladar el mateix nombre de passatgers que un tramvia en un temps determinat. Fins i tot eliminant tot el trànsit privat i deixant una única línia de bus el problema no és resoldria (els autobusos de la nova xarxa bus, que tenen freqüències de 6 minuts, també s'apilonen un darrere l'altre). En l'avaluació d'aquest col·lapse cal tenir en compte al **bus turístic, als autobusos de turistes i als autobusos interurbans**.

- Respecte a la eliminació de les línies de bus que recorren la Diagonal prevista com a conseqüència de la implantació del tramvia i de la NxB, caldria **avaluar molt bé aquelles línies que es suprimeixen i les afectacions de mobilitat que causen en els usuaris** d'aquest transport.

- Sobre l'autobús elèctric, s'apunten alguns **elements positius** a considerar; la ràpida evolució de la tecnologia elèctrica, la poca rigidesa comparat amb la infraestructura tramviària, l'eventual creixement de la capacitat, d'acord amb l'evolució de la flota de bus i la menor inversió que requereix com a projecte. També alguns **elements negatius** a tenir en compte; la manca de solucions tecnològiques en l'actualitat per abordar les necessitats del projecte, els elevats costos de manteniment, la poca capacitat en relació a un tramvia, el mal resultat que han donat les unitats elèctriques avaluades per l'Ajuntament fins a la data i la seva incapacitat per donar una solució a la millora de la mobilitat metropolitana que pretén el present projecte.

— En relació al **carril bici** es proposa:

- El futur carril bici de la Diagonal ha de marcar un **nou model de carril bici** per la ciutat, que superi les mancances i problemàtiques dels models existents per tal que pugui replicar-se en altres eixos centrals de la ciutat.

- Respecte a les seves **característiques**, es demana un carril bici segregat amb un carril segregat per a cada sentit, el més ampli possible i que integri els valors de velocitat, permeabilitat i accessibilitat.

- Respecte al seu **emplaçament**, la situació òptima seria al costat de la vorera. En cas que calgui desplaçar el carril bici al tram central es considera que situar-lo al centre, entre tram i tram, permetria un carril més ample i còmode i que situar-lo entre els carrils del cotxe i el tram permetria un carril bici més segur tot i generaria una mala convivència amb els vianants, especialment a prop de les parades. Si es considera aquest emplaçament lluny de les voreres serà necessari treballar amb

molt detall les sortides i entrades del carril, així com la seva transversalitat. En aquest sentit, si es planifica un carril poc permeable els ciclistes optaran per fer els desplaçaments mitjans i curts per la vorera. S'assenyalen les dificultats per distribuir-se per la xarxa de l'Eixample els usuaris dels carrils bici de Passeig Sant Joan o avinguda Paral·lel. Finalment s'apunta que el carril bici funciona com un incentivador de l'activitat comercial quan es situa proper a les façanes.

- El **pas del carril bici per les rotondes** és un element sensible que caldrà estudiar amb deteniment.

- Un **encaix asimètric** del tram i el carril bici al tram central de la Diagonal es valora positivament en quant a la usabilitat d'aquest darrer.

— En relació als **vianants** es proposa:

- Facilitar la connexió entre banda i banda de l'avinguda, **garantint la disposició de passos** cada pocs metres, amb temps de creuament suficient i generant refugis còmodes i segurs.

- **Repensar el disseny del panot** introduït durant l'ampliació de voreres executada el mandat passat amb un element més funcional, còmode i accessible.

— En relació al **trànsit privat**, s'aporten les següent idees:

- **Els futurs carrils de transit privat** de la Diagonal **canviaran la seva funció**. D'acollir trànsit de pas passaran a acollir transit local. Guanyaran així funcionalitat i capacitat de distribució per l'Eixample, el que suposa un valor important d'aquest projecte. Tanmateix, es **percep com un risc la reactivació dels laterals** de la diagonal, atès que es un espai que ja s'havia pacificat amb el projecte d'ampliació de voreres i que li treu capacitat transformadora al projecte.

- Un **sacrifici petit de la mobilitat privada** (reducció d'un carril) **comportarà un guany molt important** en quan a millora de la oferta **de transport públic**, local i metropolità.

— Sobre el projecte de **semaforització de la futura avinguda Diagonal**, s'apunta que la semaforització actual no funciona i que cal treballar-la per dotar de fluïdesa al tramvia. Es demana així mateix que tots els semàfors de la nova Diagonal es dotin d'avisador acústic pels invidents.

— Habitualment es tracta l'accessibilitat als projectes de manera molt sectorial. Cal però que aquest projecte tingui una **visió de l'accessibilitat relatiu al servei integral** del tramvia, tant pel que fa a l'accés a la web, la compra de bitllets, la seva validació, l'accés, etc.

— Segurament si no hi hagués els extrems construïts no es plantejaria, a dia d'avui, construir un tramvia al llarg de la Diagonal. Això genera **incerteses sobre el projecte**.

— **El context i la resta de projectes relacionats amb la mobilitat** de la ciutat són molt importants en els treballs de la connexió tramviària, destacant el projecte de Superilles per la seva importància, atès que planteja una nova forma d'organitzar la ciutat.

ASPECTES SOCIALS, ECONÒMICS I AMBIENTALS

— El projecte és una oportunitat per **recuperar** alguns **espais oblidats** de la ciutat i de la pròpia Diagonal, i dotar-la de nova vida i d'activitat. Permet, així mateix, **recuperar el caràcter metropolità** d'aquesta avinguda, esdevenint una forma de "carrer major" de l'Àrea Metropolitana.

— Respecte a la **inversió** requerida per desenvolupar el projecte, es recullen les següents idees:

- Es demana **incloure** en les dades de la inversió **tots els costos associats al projecte**, inclosa, per exemple, la inversió en infraestructura elèctrica i de subministrament.

- Cal **evitar treure diners d'altres inversions importants** per a la ciutat per finançar el projecte del tramvia, com és el projecte de la segona fase del túnel de Glòries.

- Generar **deute amb la Generalitat genera incertesa** atès que als darrers anys aquest no ha deixat de créixer i no hi ha previsions de que retorni a les arques municipals.

- Es qüestiona l'**oportunitat** de realitzar aquesta **inversió** en l'actual context econòmic i es destaca la necessitat d'explicar-ho correctament a la ciutadania.

— Un dels riscos que té el projecte és, com a resultat de la implantació d'una via ràpida pel centre de la ciutat, **traslladar la polaritat comercial** dels eixos ja existents del centre de la ciutat cap al extrems, afectant a l'activitat comercial, així com generar un efecte de bombolla especulativa en aquells àmbits que seran afavorits per la connexió, el que pot provocar des de plusvàlues no desitjades fins a expulsió del comerç tradicional que ocupa aquests espais. **L'equilibri comercial de la ciutat de Barcelona és fràgil i cal preservar-lo** de grans canvis que puguin afectar als eixos comercials ja existents. Un dels instruments per abordar aquests riscos es aprofundir en les polítiques de promoció econòmica com és el projecte de les àrees de promoció comercial.

— Per tal d'avaluar la taxa de retorn sobre la ciutat de la implantació del tramvia és molt important tenir en compte l'efecte del projecte sobre la **qualitat de vida** dels veïns i veïnes de la ciutat. S'ha de donar rellevància a l'aspecte de **salut pública** que incorpora el projecte mitjançant la millora de la qualitat de l'aire a l'Eixample.

— Un dels valors més rellevant del projecte de connexió de les xarxes tramviàries mitjançant un tramvia en superfície és el seu **impacte positiu en la qualitat de l'aire de la ciutat**. L'Ajuntament ha de prioritzar la seva capacitat inversora en projectes destinats a promoure la mobilitat sostenible enfront d'altres més relacionats amb la mobilitat privada. Cal partir de la premissa que ja s'han superat els nivells mínims exigibles de contaminació a la ciutat de Barcelona i qualsevol acció que millori la qualitat de l'aire és prioritària. Tanmateix, cal considerar que durant les obres d'execució del projecte de connexió tramviari seran emeses 42 mil tones de CO_2 a l'aire.

— Es troba a faltar el paràmetre de la **contaminació acústica** en els estudis previs sobre la connexió de les xarxes del tramvia. Aquest projecte pot contribuir eficaçment a reduir el soroll en un dels espais més sorollosos de la ciutat.

ASPECTES JURÍDICS I ECONÒMICS DE L'EXPLOTACIÓ

— El **model de gestió és una peça clau del projecte** i caldria clarificar si la xarxa estarà unificada o no a nivell d'operador i si tindrà caràcter públic o privat la seva explotació. En aquest sentit, Trambesòs i Trambaix estan explotats per una empresa privada i caldria saber si cal comptabilitzar entre els costos del projecte el rescat d'aquesta empresa.

— El nou model de gestió hauria de considerar la possibilitat de generar **economies d'escala i d'aglomeració**, el que, com a principal efecte, comportaria una disminució dels costos d'explotació per passatger.

— El fet de treure 80 mil usuaris del bus per portar-los al tramvia **afectarà** a la situació econòmica de **TMB**.

PARTICIPACIÓ I COMUNICACIÓ

— Sobre la **participació,** es realitzen les següents aportacions:

- Cal donar **continuïtat al procés d'implicació** dels agents treballant també la concreció del projectes i l'encaix urbà de la connexió.

- El govern municipal compta amb la **legitimitat** que li va donar les darreres eleccions **per promoure aquells projectes que consideri essencials** per a la ciutat.

— En relació a la **comunicació**, es recullen les següent idees:

- És molt important anar disposant **d'informació sintetitzada i estructurada sobre el projecte**, així com validar argumentalment cada una de les decisions que es vagin prenent. També disposar d'un **calendari** amb les principals fites del procés, inclosa l'execució del projecte.

- Es destaca la necessitat d'explicar i **comunicar** correctament **d'on surten els nous usuaris del tramvia i** quina és la **despesa pública** relacionada amb el tramvia. La inversió per a la connexió de les xarxes (aprox. 50M d'€) no té perquè confrontar-se amb altres inversions de la ciutat (L9, Ronda de Dalt, Glòries), sinó que pot ser compatible. Cal informar millor que la xifra de 175M d'€ es relativa a trenta anys de funcionament i que inclou cotxeres, material mòbil, etc., elements que no s'haurien de computar a la reforma estricta de l'avinguda per a la connexió de les xarxes.

- Seria un exercici interessant **analitzar models d'altres ciutats** que hagin implementat amb èxit la infraestructura tramviària, amb bones experiències de convivència a l'espai públic amb el tramvia. Això ajudarà als diversos col·lectius a entendre les implicacions que té el projecte.

- Es proposa **realitzar debats** on confrontar arguments sobre les diverses alternatives de connexió de les xarxes del tramvia **per tal d'ajudar a la ciutadania a formar-se una opinió** sobre el projecte.

— **L'Ajuntament**, al posicionar-se tant clarament abans de l'anàlisi d'alternatives per una opció **s'ha transformat en part en el procés**, el que ha generat un debat de posicionaments respecte al tram. Això pot ser un problema per a la realització del projecte.

RELACIÓ DE REUNIONS REALITZADES I AGENTS PARTICIPANTS

A continuació es relacionen les diverses reunions que han conformat el procés d'escolta activa. S'inclou una petita fitxa tècnica amb les principals dades de la reunió, inclosos els participants.

Primera reunió:
TRAMVIA – MOBILITAT SOSTENIBLE I QUALITAT DE L'AIRE.

Data: dimecres, 29 de juny de 2016.
Horari: 18.30 hores – 20.30 hores.
Lloc: Seu Ecologia Urbana, sala Glòries.
Participants: Plataforma per la promoció del transport públic (PTP), Plataforma per a la qualitat de l'aire (PQ).

Segona reunió:
TRAMVIA – ACCESSIBILITAT I VIANANTS.

Data: dijous, 30 de juny de 2016.
Horari: 18.30 hores – 20.30 hores.
Lloc: Seu Ecologia Urbana, sala Martorell.
Participants: Institut Municipal de persones amb Discapacitat (IMD), ONCE, Federació ECOM, Vocalia d'urbanisme de l'AVV de Sant Martí de Provençals, Stop accidents de Catalunya.

Tercera reunió:
TRAMVIA – BICICLETA.

Data: dilluns, 4 de juliol de 2016.
Horari: 16.30 hores – 18.30 hores.
Lloc: Seu Ecologia Urbana, sala Martorell.
Participants: Coordinadora catalana d'usuaris de la bicicleta(CCUB), Bicicleta Club de Catalunya (BACC).

Quarta reunió:
TRAMVIA – COL·LEGIS PROFESSIONALS.

Data: dilluns, 11 de juliol de 2016.
Horari: 18.00 hores – 20.0 hores.
Lloc: Seu Ecologia Urbana, sala Martorell.

Participants: Col·legi d'Economistes de Catalunya, Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Catalunya, Col·legi d'Aparelladors, Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, Col·legi d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques de Catalunya, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

Cinquena reunió:
TRAMVIA – MOBILITAT PRIVADA.

Data: dimecres, 13 de juliol de 2016.
Horari: 9.00 hores – 10.30 hores.
Lloc: Seu Ecologia Urbana, sala de Projectes.
Participants: Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC).

Sisena reunió:
TRAMVIA – FAVB I ENTITATS VEÏNALS.

Data: dimecres, 13 de juliol de 2016.
Horari: 18.00 hores – 20.00 hores.
Lloc: Seu Ecologia Urbana, sala Martorell.
Participants: AV Poblenou, AV de les Corts, AV Dreta de l'Eixample, AV Fort Pienc, AV Esquerra de l'Eixample, AV Sagrada Família, AV Clot – Camp de l'Arpa, AV Vila de Gràcia i Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB).

Setena reunió:
TRAMVIA – ENTITATS DEL COMERÇ.

Data: dijous, 14 de juliol de 2016.
Horari: 18.00 hores – 20.30 hores.
Lloc: Seu Ecologia Urbana, sala Martorell
Participants: Associació de Comerciants de l'avinguda Josep Tarradellas (AdC JT), Associació Diagonal Barcelona (ADB), PIMEC Comerç