

ACTA JUNTA OBERTA 29/11/2018

Assistents (25)	De la Junta Directiva: Albert Obiols, Dolors Clavell, Ferran Garcia, Javier Paricio, Joan Anton Tineo, José Luis Rodrigo, Juan Ramón Domínguez, Marc Iglesias, Pau Noy, Ricard Riol i Susana Pascual (11) Resta de socis: César Aguado, Eduard Truco, Enrique Cepeda, Jordi Julià, José Luis de Hoyos, Josep M. Armengou, Josep Sau, Marc Baches, Marc Mateo, Mariona Garcés, Mireia Ruiz (FECAV), Ole Thorson, Ricard Codina i Xavier Sanyer (14)
	Dones: 4. Homes: 21.
Excusats (3)	Daniel Pi, Lázaro Castillo, Manel Ferri i Lluís Carrasco.

S'inicia la Junta a les 18:10 a la seu de l'associació de l'Associació de Jubilats d'Autobusos de TMB en haver un problema amb la reserva de l'annexa Sala Gaudí, a les dependències de l'estació de metro de Gaudí.

El president de la PTP, Ricard Riol Jurado, explica els motius de celebrar una junta oberta sobre el futur de les rodalies i del servei de bus interurbà a Barcelona. Per fer-ho es recolza en el document prèviament enviat als socis titulat "[Debat intern sobre el transport públic interurbà d'accés a Barcelona](#)".

En aquest document defineixen els rols dels transports interurbans. El ferrocarril és el principal mitjà de transport d'accés a Barcelona, actualment ja és el responsable de tenir electrificada el 60% de la demanda en transport públic, i estalvia energia i ocupació de sòl per a la mobilitat. L'autobús en canvi, és el sistema més capil·lar i accessible al territori, aporta flexibilitat (adaptació a la demanda) i la possibilitat de cobrir demandes a polígons industrials, zones de baixa densitat i àmbits mal connectats per ferrocarril, però té escassa possibilitat d'electrificació als recorreguts interurbans i no pot cobrir elevades demandes en àmbits semaforitzats o multiparada.

El sistema de Rodalies, a través del seu Pla de Rodalies 2008-2015 plantejava l'optimització dels túnels (senyalització i equilibri de circulacions), plans d'increment de material mòbil, nou pla de serveis a rodalies, etcètera. També hi influirà la connexió dels tramvies i l'acabament de la línia 9-10 com a projectes "last mile" dins de Barcelona. Pel que fa l'autobús interurbà està previst el desplegament dels carrils bus-VAO, hi ha un debat sobre la conversió de carrils actuals en comptes d'ampliar infraestructures i segueix pendent el disseny dels terminals i plans de servei a futur dins de la ciutat.

Mentre el sistema ferroviari té diversos plans d'ampliació d'infraestructures i serveis (Rodalies i FGC), amb un compliment més aviat escàs, l'autobús ni tan sols té un pla definit atenent la globalitat dels corredors d'accés a la ciutat.

Després d'explicar els plans o possibilitats en termes generals per als dos tipus de transport interurbà, s'inicia un debat entre els assistents.

S'obre el torn de paraules

BLOC 1. El Pla de Rodalies

Jordi Julià. Veu molt complicat de resoldre-ho en una tarda. El Pla de Rodalies 2008-2015 s'hauria de desenvolupar més i concretar projectes per executar les actuacions segons prioritats. Cal un estudi previ molt important i demanar que abans que es facin projectes parcials, s'actualitzi el pla de Rodalies.

Ricard Riol explica q tota la documentació realitzada fins ara per la PTP, s'ha lliurat al coordinador del Pla de Rodalies, Pere Macias. Ell precisament vol fer un pla llarg amb diferents escenaris a curt termini.

Ole Thorson explica que cal tenir una visió clara i fins ara n'hi ha moltes sectorials. Hi ha obres segurament necessàries com el desdoblament de trams en via única o millorar la capacitat de les infraestructures. Però cal afegir la visió del passatger vianant, i garantir la bona accessibilitat a totes les estacions ferroviàries. Un mal exemple és Sants, que no està pensada per als passatgers. L'actual parada de bus a Sagrera - Meridiana tampoc té el disseny per encaixar les parades de bus i hi ha un conflicte amb els veïns. Cal replantejar les prioritats i redissenyar l'espai públic reduint el pes que té el cotxe.

Joan Anton Tineo demana saber en quins trams actualment es podrien fer les quadruplicacions de via. Era una reivindicació històrica de l'entitat i no sap l'actual disponibilitat d'espai. Ricard Riol respon que hi ha reserva d'espai entre les estacions del Prat de Llobregat i de Castelldefels.

Jordi Julià confirma que les quadruplicacions només són possibles en aquest punt i enlloc més. Al Maresme no és realista incorporar una tercera via. Per això, la funció del pla de Rodalies hauria de ser com es reparteixen els trens que tenim ara, perquè no hi ha més espai disponible.

Ricard Codina explica que fa falta una optimització del que tenim ara a la xarxa. La configuració de les andanes de Sants venint de Pg. Gràcia amb dues andanes per sentit funciona molt millor que no la del túnel de Catalunya. Ara s'estan treballant en millorar aquest punt. L'entrada a l'Hospitalet també genera importants taps per la manca del salt de moltó cal a les vies en cul de sac del costat mar.

Marc Mateo apunta que es podria demanar que l'obra de reforma de l'estació de Molins de Rei, amb motius de la seva transformació per a l'accessibilitat universal, millori

l'esquema de vies i de senyalització per optimitzar l'estació com a terminal i reduir la càrrega sobre l'Hospitalet.

Ricard Codina comenta que el problema de Molins de Rei està relacionat amb el pas de nivell de Sant Feliu i la senyalització restrictiva que fa alentir la puntualitat. Afegeix que també és important l'ampliació de les andanes d'Arc de Triomf per ampliar la capacitat dels trens de la R1 al màxim de 10 cotxes de Civia, de 200 metres en total (ara està limitada a 8 cotxes, 160 metres).

Eduard Truco exposa la situació de congestió de la R1 al Maresme. Allà hi ha molts plans locals de mobilitat aprovats al llarg dels darrers èpoques i en vista dels resultats, no valen per a res. En el document lliurat, s'explica que la R1 juga un paper molt important en la xarxa. En el cas d'Arc de Triomf es va perdre el bon intercanvi entre metro i renfe amb la configuració definitiva de l'estació. Creu que la gent requereix veure actuacions per estimular el canvi modal, perquè l'ocupació actual dels trens ja és molt elevada. Cal millorar la intermodalitat amb els busos fins les estacions perquè la gent no viu prop de l'estació i cal caminar.

José Luis Rodrigo creu que a banda del Pla de Rodalies de la xarxa Adif no s'ha de deixar de banda l'àmbit de FGC Vallés. Els plans a curt termini són de contingència i la xarxa ferroviària, també la de metro, va col·lapsada. Cal pensar un pla potent per poder donar resposta a la implementació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE).

Enrique Cepeda adverteix dels efectes d'increment de passatge de l'ampliació de la zona 1. Es podria proposar que els solcs de la línia L6 de FGC es converteixin en S5 per donar servei fins la UAB. I en el cas del Llobregat prolongar els trens de Quatre Camins fins a Martorell Centre. Ricard Riol explica que aquesta actuació està prevista per part d'FGC, gràcies a la compra de 15 nous trens (concurs guanyat per Stadler).

Jordi Julià diu que les dues empreses ferroviàries tenen visions estratègiques diferents. A FGC des de la seva fundació van treballant en una línia de treball ben fixada mentre que ni Renfe ni Adif tenen definit un full de ruta o un esquema d'explotació.

Marc Iglesias afirma que és un bon moment per recuperar les peticions clàssiques de l'entitat i posar sobre la taula els beneficis de les quadruplicacions, més enllà del Castelldefels – El Prat. Es poden definir propostes a curt termini però també és necessari pensar a llarg termini com es podran fer compatibles en l'ample ibèric els serveis de proximitat i mitjana distància semidirectes.

Ricard Riol posa a debat l'impacte de convertir el nou accés a l'aeroport en un tren llançadora en comptes de mantenir-lo integrat a una línia de Rodalies. Operat de manera aïllada consumirà més capacitat de túnel que un sistema unificat i no enllaçarà amb tants serveis ni destinacions. Aquesta configuració implica un perjudici de la capacitat potencial per millorar tota la xarxa de Rodalies i renunciar a portar la línia R4 a l'Aeroport, implica renunciar a connectar-hi l'àmbit del Vallès -el més poblat fora de l'AMB-. La PTP s'ha posicionament clarament contra aquest plantejament de servei.

Ole Thorson proposa que a banda del paper dels rails cal veure com s'arriba fins a les estacions. No es veu una política clara de la contribució dels P&R, ja que sembla que no es veu bé que s'arribi en vehicle privat fins el transport públic. A l'aeroport s'han fet enormes edificis d'aparcaments que no han servit per sufragar l'arribada del tren, que encara no presta servei a la T1.

Juan Ramon Domínguez també insisteix que després de Barcelona Ciutat (àmbit metro), l'àrea més important és el Vallès. Aquesta zona, sense una entitat política clara, hauria de recolzar al màxim la línia R4, en capacitat, rapidesa i cobertura territorial, connectada amb la R8, l'estació d'alta velocitat i l'aeroport.

Jordi Julia recorda que FGC està preparada per segregat la línia L7 entre Av. Tibidabo i Gràcia, amb un esquema de vies compatible ja executat a aquesta estació. En el cas del servei de l'Aeroport també conclou que és una aberració fer una llançadora; i el que cal és que sigui un enllaç pel Vallés ja sigui amb la R4. Portar-hi la R3 no té sentit si aquesta no es pot duplicar a curt termini. Sembla que la governança del Vallés està en mode NS/NC.

Ole Thorson creu que no cal oblidar el factor seguretat en els trens, pels treballadors o vianants. Aquest problema cal abordar-lo com un problema general.

BLOC 2. El bus interurbà

Ricard Riol fa una síntesi sobre el document lliurat prèviament a la Junta ampliada en l'apartat de bus, centrant-se en l'adequació de fer una anàlisi per corredors. Manifesta que hi ha unanimitat en considerar quatre corredors principals d'accés a Barcelona: Diagonal/B23, Meridiana, Gran Via Nord i Gran Sud. També recorda el problema de la manca d'estacions de serveis suburbans de proximitat, la dificultat d'accés a l'estació de Sants, la orientació al llarg recorregut de l'Estació del Nord o el progressiu desús de l'estació de Sant Andreu Arenal en favor de l'intercanviador de Sagrera (sense estació).

Albert Obiols pren el relleu i recorda que l'any 2028 toca renovació de concessions, cosa que pot capgirar el panorama actual. També recalca que l'increment dels serveis Expres.cat han sobrecarregat alguns punts de la ciutat, especialment al centre. Insisteix en fer una triple classificació d'interurbans: AMB, suburbans (Generalitat) i serveis de llarg recorregut (a fora de Catalunya), perquè tenen tipologies d'usuaris diferents, amb diferents necessitats d'accés i flota diferenciada. A més aquestes tipologies de serveis tenen un diferents radis d'acció i de regulació.

Mireia Ruiz (FECV) també creu que no es poden sobrecarregar les parades en superfície i que s'ha arribat a aquest extrem perquè hi ha demanda que ho reclama i les infraestructures no han estat preparades per a l'autobús. Alerta que un bus suburbà articulat del Maresme no pot treballar a l'Estació del Nord. Si l'ajuntament vol prescindir de l'estació de Sants (bus) aleshores només quedaria una estació i mitja (Estació del

Nord i Fabra i Puig). S'ha incrementat l'oferta de l'Expres.cat perquè hi ha demanda i no per caprici. A continuació fa una exposició per corredors:

- Corredor B23. Bona baixada per Numància fins a l'estació de Sants però la tornada és poc competitiva, amb revolts de fins a 30 minuts.
- Corredor Gran Via. No troben solució si no hi ha infraestructura. Gran Via Sud es podria tallar a Pl. Espanya, però cal comptar amb la saturació de la línia 1 del Metro i la línia H12 de bus. Les parades actuals a l'entorn de plaça de Catalunya són de darrera milla. El 70% dels usuaris continuen trajecte a peu directament, sense transbordar a altres mitjans. Gran Via nord a Glòries no té bona sortida en transport públic, hi ha poques connexions i a primera hora es repeteix el problema de capacitat de la L1 del Metro i H12 de l'autobús. L'estació del Nord no és una alternativa per les raons esmentades. S'ha proposat un model passant tipus "rodalies" anant a regular a l'extrem contrari de l'accés per on s'entra a la ciutat per no regular al centre, però això té un cost addicional en places-quilòmetre i bus-quilòmetre per mantenir la freqüència actual.
- Corredor Meridiana és més difús pel que fa terminals. Hi ha múltiples serveis i més distribuïts: Sagrera, Tetuan, Pau Claris...

Gairebé tots els terminals treballen serveis suburbans. Els serveis regionals de llarg abast o directament de llarga distància, tots ells per a radis d'acció de més de 40 km des de Barcelona, només suposen el 5% d'oferta en expedicions.

També des de FECAV es considera que cal mantenir la parada intermèdia dels serveis existents.

Jordi Julià constata que a Rodalies tenim un pla, però que a bus ni tan sols en tenim, i això que és una competència íntegrament traspasada, només depenent de la Generalitat i l'ajuntament. Es culpa a l'Estat del pla de Rodalies però nosaltres ni tan sols hem estat capaços de fer un pla d'autobusos coherent.

José Luis Rodrigo anima a ser capaços d'articular un pla previ, de curt termini, perquè ens vindrà un gran allau de nous passatgers als propers anys. Recorda que la línia 2 del Metro no està saturada i s'hi podrien fer transbordar nous serveis de bus interurbà (Gorg, Tetuan, etcètera). La línia 2 també és una alternativa per estalviar les obres de Glòries. Recorda que el problema que tenim a la Ronda Universitat el podríem estalviar si traslladéssim serveis a la Gran Via, davant la Universitat, on no hi ha habitatges.

Mireia Ruiz (FECAV) exposa que si la Ronda Universitat dona problemes és també perquè hi ha massa trànsit, però es podria convertir en una zona pacificada amb servei de bus interurbà, amb una estació ben feta.

Ole Thorson recorda que als anys setanta s'havia previst fer estacions de superfície a Sant Andreu (executada), Sants (executada), estació del Nord (executada) i Pl. Espanya (tímidament executada al Paral·lel) i plaça Catalunya (no executada). Les que no es van fer van topar amb resistències sobre la seva estètica dins l'ajuntament. Aquest tema mai

no ha estat una prioritat per al consistori barceloní. També creu que hem de fer un pla i recorda que a Sagrera no hem tingut èxit intentat introduir aquest debat.

César Aguado creu que en aquest debat cal tenir molt present l'accessibilitat de les persones. Barcelona Nord no té cap línia de NXB que hi connecti. Tampoc no s'ha treballat adequadament els punts d'intercanvi entre diverses línies de bus; s'ha parlat de capacitat i de xarxa però no de com funcionen els transbordaments. Proposa acostar l'H16 a l'Estació del Nord a un màxim d'una illa. Considera que aquest és un factor molt important per la gent gran. Proposa acostar les línies de bus a primera línia de la façana de l'estació de Sants a Pl. Països Catalans.

Enrique Cepeda proposa com a alternativa que sigui la línia 54 la que s'acosti a Barcelona Nord, com es feia antigament. També fa referència a què la principal queixa dels usuaris de l'expres de Mataró és la saturació dels autobusos i que des del corredor sud es genera confusió per la manera d'ordenar els serveis estàndard i els de reforç, uns a pl. Espanya els altres a Ronda Universitat. Alguns serveis es poden potenciar.

Joan Anton Tineo manifesta que hem de tenir molta preocupació pel moviment veïnal. Hi ha espais urbans que podrien ser terminals de bus, lateral oest de Pl. Catalunya o la pròpia Ronda Universitat. Ens ve un problema important amb els combustibles. Si els substituïm per elèctrics ens quedarem iguals. S'ha de fer una programació anys vista i el bus tindrà un paper fonamental.

Jordi Julià recorda que tenim el Pla Director d'Infraestructures 2010-2020 de l'ATM, el segon de la seva espècie, que tampoc no aborda aquest tema. L'excusa de què és difícil no és motiu per no actuar. No es té visió d'aquest tema i no es fa propostes.

Pau Noy fa una reflexió sobre com des de fa uns anys ha deixat de creure en els plans d'infraestructures, perquè fracassen. A BCN el transport públic només ha crescut un 8% en una dècada. A Milà ha crescut un 20%, perquè el discurs és dels serveis, no el dels plans d'infraestructura. Cal una compra important de 100 nous trens i abandonar ràpidament els combustibles dièsel i electrificar. No hi ha material al món per electrificar tot els vehicles.

Josep M. Armengou adverteix de què tenim l'obligació de fer una bateria de propostes polítiques plantejables a les eleccions municipals. Ens hem de referir als 5 milions de persones de diverses comarques que estan afectades per les polítiques municipals decidides a Barcelona.

Marc Iglesias considera que hi ha una complexitat administrativa especial. L'ajuntament de Barcelona -dipositari de les actuacions- no ha volgut liderar-ho i la Generalitat no s'ha cregut mai el potencial dels seus serveis. Les solucions s'han de plantejar segons el model energètic. Els cotxes i autobusos elèctrics s'hauran de carregar en un temps necessari, els usuaris hauran de tenir bon espai, lavabos per a conductors. Etcètera.

Juan Ramón Domínguez recorda que sempre estem demanant carrils bus urbans, però cal anar més enllà i fer que aquests no només siguin per a TMB sinó per als serveis

interurbans de l'AMB i Regió Metropolitana de Barcelona. Tota aquesta xarxa d'autobusos s'ha de poder moure per Barcelona.

Albert Obiols recorda que ja existeixen precedents d'aquestes actuacions, com el carril bus interior de la Diagonal entre Zona Universitària i Maria Cristina o el 2n carril bus sentit Besòs de la Gran Via, entre Espanya i Universitat.

Ole Thorson apunta que a la Meridiana també se n'ha fet distinció al nou projecte d'urbanització.

Susana Pascual informa de la necessitat de canviar el projecte de l'estació de Sagrera Alta Velocitat, perquè té massa places d'aparcament, prop de 1.000 vehicles, i no té previsions per a bicicleta i bus suburbà. També pregunta per la possibilitat d'estudiar la conversió de grans superfícies d'equipaments en desús en estacions d'autobús, com la plaça de braus de la Monumental.

S'aixeca la sessió a les 20:00 h.