

ACTA JUNTA OBERTA 27/02/2019

Assistents (16)	De la Junta Directiva (11): Ricard Riol, Albert Obiols, Javier Paricio, Xavi Lujan, Joan Tineo, Manel Ferri, Juan Ramon Dominguez, José Luis Rodrigo, Daniel Pi, Josep Maria Olivé i Susana Pascual (11) Resta de socis (5): Enrique Cepeda, Lluís Joli, Alessandro Malfatti, Ricard Codina i Francesc Xandri
Dones: 1. Homes: 15.	

Exposició de l'enquesta i document de partida

S'inicia la Junta a les 18:10 a la Torre de la Sagrera.

El president de la PTP, Ricard Riol Jurado, explica que es tracta de la 2a reunió de "Debat intern sobre el transport públic interurbà d'accés a Barcelona" i que en aquesta sessió només es tractaria sobre autobusos interurbans. El secretari de l'entitat, Albert Obiols, aixeca acta.

Es presenta un **document amb els condicionants de partida dels autobusos i els resultats de la primera enquesta online** feta a socis amb caràcter previ a Junta Oberta. Hi van participar inicialment 48 persones: 42 homes, 5 dones i una persona en nom d'una entitat jurídica.

S'hi feien 10 preguntes.

Existeix un ampli consens entre les persones associades enquestades pèl que fa la necessitat de regular els serveis d'autobús interurbà pel doble motiu de la capacitat del transport públic i de la seva correcta inserció urbana (81%). Pel que fa el model general d'autobús interurbà hi ha una majoria que afirma que cada corredor pot tenir una solució diferent (58%) front qui creu que els autobusos s'han de quedar fora del centre (35%) o anar sempre al centre (2%). Hi ha un ampli consens en què la zona de parada de la Ronda Universitat té problemes de capacitat o encaix urbà (83%). Els terminals de Ronda de Sant Pere i la Sagrera Meridiana només són percebuts com a problemàtics per la meitat dels enquestats, 63% i 50% respectivament, mentre que la resta de terminals són percebuts com a problemàtics per menys del 42% dels enquestats. També hi ha un ampli consens en identificar els autobusos de pis alt (92%) com a objecte de futures restriccions, pels temps d'encotxament superiors. Més de la meitat dels enquestats veuen positiva la construcció d'estacions d'autobús interurbà als Corredors de Diagonal, Gran Via Nord, Gran Via Sud i Meridiana. Pel que fa el model operatiu dels autobusos

interurbans hi ha més divisió d'opinions, si bé es detecta una clara aposta pels intercanviadors de Zona Universitària a la Diagonal i per la Sagrera Alta Velocitat a l'àmbit Meridiana (operable des de la Meridiana).

S'obre el torn de preguntes

Manel Ferri demana saber si s'han tingut en compte el nombre de serveis d'empresa superposats que s'aturen a la ciutat. En tot cas, caldria considerar aquests serveis estratègics per minimitzar les circulacions d'aquests vehicles. Caldria demanar un esforç a les empreses perquè mancomunin aquests serveis.

Planteja l'estació de bus de Gran Via sud a Bellvitge, que potser és millor que el Prat. Aquest emplaçament pot ser bo venint del sud i es podria utilitzar l'espai del pàrquing de l'hospital. Ricard Riol explica que el plantejament s'ha fet la només amb la visió BCN i no s'ha entrat a emplaçaments fora de la ciutat. S'hauria d'introduir en plans de directors d'altres administracions superiors.

Jose Luis Rodrigo comenta que l'accés per arribar a l'Estació del Nord tampoc és bona i poden taponar la Gran Via. Com a mínim, no cal estacionar el llarg recorregut al centre.

Ricard Codina explica l'experiència del servei de Berga noves parades dins de Barcelona i el temps extra que implica. A sobre, tenen règim de parades diferents en funció de l'expedició.

Alessandro Malfatti proposa separar el curt termini. Els serveis de llarg recorregut no han de travessar la ciutat. Buscar un equilibri més clar entre busos llarg recorregut i els més urbans. A curt termini fer dobles carrils bus i aprofitar una mica el que hi ha. Accessos ràpids cap a Sants de Zona Universitària.

Joan Tineo creu que el transport públic ha de donar el millor servei possible als usuaris. Cal cercar les dades d'origen- destí total d'aquests desplaçaments. Això podria donar pistes de com caldria gestionar-ho. Perquè hi ha casos que en origen ja fan una primera intermodalitat, si es fa un trasllat addicional en la entrada a Barcelona els penalitzen extra. Potser són casos aïllats dels desplaçaments de llarg recorregut.

Ricard Riol explica que hi ha enquestes fetes als usuaris de les dades interurbanes i els viatgers actuals de les parades més centrals acaben el viatge a peu.

Daniel Pi explica que les línies de llarg recorregut tal com van fent les parades intermèdies a Barcelona es van buidant. La solució sembla que siguin fer petites solucions funcionals. El millor intercanviador de la ciutat és Sagrera Meridiana. Creu que no té sentit no penalitzar les duplicitats bus i tren i potenciar els punts d'intercanvi molt potents amb combinacions com pot ser Pl. Espanya o Sants Estació. A Sagrera també es podria jugar també amb Clot. No cal menysprear Sarrià sobretot per quan arribi L9.

Francesc Xandri explica que cal considerar els resultats dels corredors on hi ha redundància entre bus i tren. Quan tots els modes van guanyant viatgers, i només és Renfe qui no està a nivells alts. No cal demonitzar aquests usuaris. A Meridiana està clar el rol de Sagrera. En canvia Gran Via Sud, PL. Espanya és un lloc on no hi haurà aquest atractiu. No és hi ha una solució estàndard sinó que cada línia té la seva solució. Manca conèixer informació per saber que fa l'usuari i com ho està percebent. El metro de PL. Espanya no és tan accessible com el de la Sagrera.

Ricard Riol planteja que en el futur és pot condicionar o no anar al centre. Ara, hi ha un factor limitant als terminals del centre i cal donar capacitat al sistema. En el futur, potser el classe II no podran dur gent dreta per autopista.

José Luis Rodrigo creu que un criteri d'accessibilitat d'una parada interurbana siguin que té dos serveis o més de metro. A més, cal buscar solucions amb corredors metro amb marges de creixement com la L2 i L4. Ricard Riol apunta també que la L3 va a contra càrrega a Zona Universitària. A la Diagonal, caldria plantejar mesures com el doble carril bus de la sortida o apartadors a la banda muntanya. Almenys, caldria un doble carril bus en trams clau com la Sagrera o Maria Cristina. A la Meridiana, d'entrada, s'havien plantejat mesures de doble carril o apartadors per mill

Daniel Pi demana saber quin encaix pot tenir Sants. Ara mateix el problema que té aquesta estació és més trama viària per accedir que la pròpia estació.

Si s'escanyen els punts de parada dins de la ciutat, quin paper ha de jugar el bus interurbà.

Alessandro Malfatti no se sap si val la pena que el creixement dels interurbans sigui pel solapament amb trens i no es potencien els busos d'aportació en origen a sistemes ferroviaris.

S'acorda fer un comunicat els propers dies amb els següents punts:

CURT TERMINI

- Denunciar la manca de planificació amb el servei d'autobús interurbà i criticar possibles pèrdues de punts d'estacionament de l'autobús a una ciutat que manifesta la necessitat d'incrementar el seu transport públic.
- Posar ordre en els punts de regulació
 - Evitar regulacions (temps parat per regularitzar horaris) en zones conflictives del centre de BCN. Traslladar la regulació als orígens fora de Barcelona, menys saturats, i assegurar temps de viatge més constants dins la capital amb mesures de gestió del trànsit (semafòriques, nous carrils bus, carrils bus dobles, etcètera).
 - Evitar concentracions i dobles fileres
 - Agilitzar mesures d'encotxament
 - Prioritzar els serveis sense bona alternativa ferroviària
- Millores en la qualitat de l'espai i l'accessibilitat de les estacions de destí
- Recordar que el transport públic forma part d'una estratègia de reducció del consum energètic i congestió de la mobilitat, l'electrificació del transport i la lluita contra el canvi climàtic.
- Habilitar un carril bus al nou pas soterrat de la Gran Via a Glòries.

LLARG TERMINI

- Meridiana: La nova estació de la Sagrera ha de permetre múltiples itineraris i sentits combinats amb Meridiana.
- Donats els resultats de l'enquesta i el debat viscut presencialment, es decideix deixar obertes les solucions a altres corredors tot i adoptar-se algunes precaucions:
 - Diagonal: Hi ha cert consens en una nova estació a la Zona Universitària, sense detriment d'una possible ampliació a Sants. Al primer cas es demanaria una connexió directa amb carril bus B23. Al segon cas es demana mantenir l'estació i revisar la seva connectivitat viària amb Numància i Entença.
 - Gran Via: s'optaria per analitzar models amb possibles finals a Pl. Espanya – Estació de Sants i Glòries – Estació del Nord.
 - Proposar que la modificació del recinte firal plantegi una estació a Pl. Espanya aprofitant les remodelacions previstes, i la seva connexió directa amb els carrils centrals de la Gran Via.

Juan Ramón Domínguez està d'acord amb les mesures a curt termini ja que donen suficient capacitat al sistema pel futur però discrepa sobre la necessitat d'estacions de gran envergadura. Sobre Glòries recalca que és un parc i que no s'hi ha d'encaixar en aquesta zona una estació d'autobusos busos interurbans, tampoc subterrània.

Daniel Pi opina que cal donar una condició de contorn amb perspectiva de més mobilitat sostenible, de substitució del cotxe i per tant caldrà més capacitat de fer cabre els autobusos. Aquesta petició de voler més viatgers implica que entrin més busos i deixant a la lliure decisió com solucionar aquests problemes.

Susana Pascual aposta per millorar estació del Nord. Potser fent que l'entrada sigui diferent i que millor aprofitada fent una nova planta. Està ben connectada a Arc de Triomf amb Renfe i Metro. També es podria demanar treure els cotxes de plaça Catalunya i generar un espai per a busos.

José Luis Rodrigo creu que almenys cal demanar que les estacions actuals no es tanquin, potenciar la Sagrera i per cada corredor, habilitar una solució ben comunicada i un lloc de regulació que no molesti al veïnat. Emplaçar a les administracions que donin resposta. Un dels carrils soterrats de Glories ha de ser bus.

Manel Ferri insisteix amb el recinte firal a Pl. Espanya i amb un posicionament raonable i fer-ho amb formes amables.

S'aixeca la sessió a les 20:30h.