



Acord per la reordenació de les línies d'autobusos de la ronda de la Universitat i altres punts del centre de Barcelona

- » L'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona acorden, a petició del consistori, el trasllat de les parades d'inici i final d'aquelles línies regulars supramunicipals que més impacte tenen sobre l'espai públic
- » Es canvien d'ubicació 11 de les 15 línies que tenen l'inici i el final a la ronda de la Universitat: les de Lleida-Berga-Puigcerdà (1 línia), Olesa-Manresa (3 línies), Castelldefels-Port Ginesta (1 línia), les del Maresme que no són exprés (3 línies) i les del Garraf (3 línies)
- » Els desplaçaments de parades terminals s'iniciaran el primer trimestre del 2021 i es traslladaran a les estacions d'autobusos existents o en àmbits de menys afectació pels veïns i les veïnes de l'entorn. Amb aquesta intervenció es reduiran prop del 60% de les expedicions que tenen lloc en aquest espai
- » També s'aprofita la intervenció per desplaçar les parades d'inici i final de 5 línies més, ubicades a diversos punts del centre de la ciutat
- » L'objectiu és millorar l'eficiència de les línies, oferir una millor experiència de viatge als usuaris i alhora minimitzar l'impacte de l'estacionament de busos en els àmbits centrals de la ciutat, millorant la seva integració amb l'entorn urbà



Una mobilitat més eficient

Barcelona té entre les seves prioritats avançar cap als objectius que marca el Pla de Mobilitat Urbana (PMU), el Pla Director Metropolità i el Pla Director de Mobilitat de l'ATM, potenciant desplaçaments més sostenibles, segurs i saludables. El Govern municipal treballa per fomentar que la ciutadania es mogui a peu, en transport públic i en bicicleta, i per assolir una mobilitat el més eficient possible.

Dins del conjunt de desplaçaments que es realitzen diàriament a l'interior de la ciutat, un nombre elevat de moviments són efectuats per autobusos i autocars de línies regulars supramunicipals. Actualment, el 85% de les parades d'aquest tipus de transports es troben distribuïdes a l'espai públic, amb un elevat grau de dispersió. Alhora, les tres estacions d'autobusos existents (Sants, Fabra i Puig i Nord) estan treballant per sota de la seva capacitat.

En alguns punts de la ciutat, el fet de tenir les terminals de línia a l'espai públic acaba suposant un impacte important sobre els veïns i les veïnes més propers, que han d'assumir una sèrie d'externalitats negatives com poden ser el soroll, la congestió, la contaminació o les aglomeracions a les voreres. Sovint estan situades en espais que no presenten les condicions òptimes ni per l'usuari ni per l'operador.

El fort increment de viatgers en autocar cap al centre de Barcelona consolida l'aposta pel transport públic a Catalunya, convertint-lo en molts casos en una alternativa real i millor al vehicle privat. Però aquest èxit, comporta la necessitat de reordenar aquests transports per fer-los assumibles per la trama urbana de la ciutat.

Per millorar aquesta situació s'ha arribat a un principi d'acord que permet millorar la qualitat d'aquests serveis de transport públic i garantir els drets dels usuaris i els operadors, amb una reordenació d'alguns punts terminals de parada que produïen un fort impacte a l'entorn, mantenint només parades de pas a l'àmbit central de la ciutat.

Millora de la ronda de la Universitat

Un dels principals punts crítics de la ciutat de Barcelona és la ronda de la Universitat, on el creixement de la utilització del transport públic ha provocat una concentració molt alta d'autobusos i una gran demanda d'usuaris. Actualment es realitzen més de 400 expedicions terminals diàries i 8.000 usuaris de les diferents línies utilitzen aquest espai. La ronda està fent una funció que no li correspon, d'estació en superfície, els autocars arriben a ocupar dos carrils de circulació i s'utilitza la vorera com a zona d'espera dels usuaris, de forma que no s'està oferint un servei adequat ni als usuaris ni als veïns que es veuen afectats per les molèsties que genera aquesta situació.



Per donar resposta a aquesta situació, i a petició de l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona han treballat amb el consistori municipal un seguit d'actuacions per modificar l'emplaçament de les terminals de les línies regulars supramunicipals de la ronda de la Universitat. Els objectius són:

- Fomentar l'ús del transport públic
- Millorar l'eficiència d'aquests serveis regulars i l'experiència de viatge dels usuaris
- Potenciar la intermodalitat amb la xarxa de transport públic de la ciutat
- Minimitzar l'impacte a l'espai públic
- Garantir els drets dels operadors en el marc de les seves concessions

S'ha acordat que les intervencions s'executaran durant el primer trimestre del 2021, seguint la tramitació dels corresponents expedients administratius. Aquests canvis, consistiran en el desplaçament de les terminals d'11 de les 15 línies que operen a la ronda de la Universitat. Les línies que deixaran de tenir la parada terminal en aquesta via són les següents:



- ✓ Línia Lleida, Berga i Puigcerdà (1 línia): està operada per Alsa, empresa concessionària de la Generalitat de Catalunya.
- ✓ Línies Olesa-Manresa (3 línies: Barcelona-Abrera-Olesa-Manresa, e22 exprés Manresa i e23 exprés Olesa) estan operades per Hispano Igualadina (Monbus), empresa concessionària de la Generalitat de Catalunya.
- ✓ Línia Castelldefels-Port Ginesta (1 línia: L94): està operada per Mohn, empresa concessionària de l'AMB.
- ✓ Línies Maresme no exprés (3 línies: C3-Vilassar de Dalt, C4 Premià de Mar i C6 Cabrils): estan operades per Empresa Casas (Moventis), empresa concessionària de la Generalitat de Catalunya.
- ✓ Línies Garraf (3 línies: e14 Sant Pere de Ribes, e15.1 Vilanova i la Geltrú i e16 Sitges): estan operades per Cintoï Bus, empresa concessionària de la Generalitat de Catalunya.

S'aprofitarà l'espai disponible a les estacions intermodals d'autobusos que ja existeixen (estació del Nord, estació de Fabra i Puig i estació de Sants) per reubicar-hi part d'aquestes parades d'inici/final, mentre que d'altres es desplaçaran a altres punts de l'espai públic de menys impacte veïnal.

Amb aquesta intervenció es reduiran prop del 60% les expedicions que tenen lloc en aquest espai, disminuint de manera considerable l'impacte sobre els veïns i veïnes d'aquest àmbit de la ciutat. La reordenació pretén millorar l'eficiència de les línies, oferir una millor experiència de viatge als usuaris i alhora minimitzar la pressió de l'estacionament i parada d'autobusos en els àmbits centrals de la ciutat, millorant la seva integració amb l'entorn urbà i reduint nivells de congestió, soroll, contaminació i aglomeracions a les voreres.

Amb l'acord de reordenació a la ronda de la Universitat només hi restaran 4 línies, que es traslladaran de manera provisional a plaça Catalunya i plaça Universitat mentre s'executin les obres de transformació de la ronda.

- ✓ Línies Maresme exprés (2 línies: e11.1 Mataró Centre i e11.2 Mataró Nord)
- ✓ Línies Castelldefels (2 línies: L95 i e95).



Es preveu traslladar 5 terminals més

A banda de la intervenció a la ronda de la Universitat, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya també han acordat el trasllat de les parades terminals de 5 línies més, situades a punts cèntrics de la ciutat on es generava també un impacte sobre l'entorn. Són les següents:

- ✓ Línies Olot-Camprodon (2 línies): actualment la parada d'inici i final està situada a Pau Claris/Consell de Cent. Estan operades per Teisa, empresa concessionària de la Generalitat de Catalunya.
- ✓ Línia Tortosa, Amposta i Batea (1 línia): actualment està situada a Numància/Diagonal. Està operada per Hife, empresa concessionària de la Generalitat de Catalunya.
- ✓ Línia Salou, Reus, Cambrils i Tarragona (1 línia): actualment està situada al passeig de Gràcia. Està operada per l'Empresa Plana, empresa concessionària de la Generalitat de Catalunya.
- ✓ Línia de Vic (1 línia: e12): actualment està situada al carrer Casp. Està operada per Sagalès, empresa concessionària de la Generalitat de Catalunya.

Seguiment de les actuacions

Les administracions, conjuntament amb els operadors i FECAV com a associació representant de les empreses de transport de viatgers en autobús, han acordat fer un seguiment permanent de la implantació d'aquestes mesures per tal de valorar-ne la seva posada en funcionament i poder garantir que han resultat eficients per a la millora de l'atenció als usuaris i han tingut un impacte positiu sobre la demanda dels serveis de transport públic.

Millora de la infraestructura de bus a la ciutat

Els trasllats previstos es podran dur a terme gràcies a l'execució d'una sèrie de millores a la infraestructura exclusiva de bus de la ciutat. En aquests moments estan finalitzant diversos treballs per optimitzar la xarxa de bus i fer més eficient el seu servei. Les millores impactaran tant a les línies regulars urbanes com a les interurbanes. Entre les actuacions que s'estan realitzant destaquen les millores dels accessos de les estacions d'autobús de Sant Andreu Arenal i de l'estació del Nord; la creació d'un nou carril bus a l'avinguda Esplugues; la inclusió de nous trams de doble carril bus a la Gran Via, entre passeig de Gràcia i Marina, i a l'avinguda Diagonal, entre Pius XII i Zona Universitària; i l'ampliació dels dos carrils bus de l'avinguda Diagonal, entre Francesc Macià i Roger de Llúria. També s'estan fent millores en parades de bus amb la inclusió de parades dobles a l'avinguda Diagonal, a l'alçada de la plaça Maria Cristina i a l'alçada de Palau Reial, amb l'objectiu d'esponjar l'espai d'espera.

Objectius de futur

Un cop finalitzada aquesta primera reordenació de les terminals de major impacte, l'objectiu és continuar avançant per concentrar la major part dels autobusos i autocars supramunicipals que operen a l'espai públic en estacions d'autobusos de la ciutat, tant a les existents com a les que ja estan en construcció (Sagrera) o les de nova creació previstes al Pla Director d'Infraestructures de la Generalitat de Catalunya (Zona Universitària i Plaça Espanya). Això mantenint en tot cas parades de pas al centre quan sigui adient per atendre de forma adequada la mobilitat dels usuaris.

Es vol millorar la infraestructura actual per tal que la ciutat compti amb una xarxa d'estacions d'autobusos repartides pels diferents punts d'accés a la capital catalana, que permeti consolidar un esquema on no sigui necessari arribar al centre.

S'aposta per terminals intermodals potents amb bones connexions amb la xarxa ferroviària d'alta capacitat on els usuaris puguin comptar també amb altres serveis complementaris (punts d'informació, lavabos...). Aquesta configuració suposa una millora tant pels usuaris, com pels operadors del servei i per la ciutat.

