

La revista de l'associació per la Promoció del Transport Públic

MOBILITAT

SOSTENIBLE I SEGURA

Número 70

2023



Adéu Ole, continuarem caminant

La complexa governança del sistema de Rodalies de Catalunya:
entre debats tècnics i polítics

P. 4-9

La Sagrera-Meridiana,
un dels nodes referents del transport públic a la capital catalana

P. 10-12

2028: oportunitat o amenaça?
Les noves concessions d'autobusos interurbans

P. 20-21

MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

La PTP és una associació sense ànim de lucre que reivindica la mobilitat sostenible. Associar-se a la PTP és la millor manera de sumar esforços per conscienciar sobre la mobilitat sostenible i impulsar la millora del transport públic.

Associa't



transportpublic.org/actua

- Preferència a xerrades, sortides
- Descomptes a la botiga
- Accés a contingut exclusiu

Contacta'ns

- transportpublic.org/contacte
- info@transportpublic.org
- 682 65 94 83

La revista Mobilitat Segura i Sostenible és possible gràcies a les col·laboracions econòmiques dels subscriptors, entitats i/o administracions. La publicació dels articles no està remunerada i es realitza de forma totalment voluntària.

Subscripció anual als 3 números:
24€ no socis i 12€ socis

"El consell de redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits"

Projecte gràfic:



Fotografia de portada:
Vídeo 25 anys PTP

Índex

God rejse Ole! <i>Ens deixa un dels grans referents de la mobilitat sostenible.</i>	3
La complexa governança del sistema de Rodalies de Catalunya: <i>entre debats tècnics i polítics</i>	4
La Sagrera-Meridiana, <i>un dels nodes referents del transport públic a la capital catalana</i>	10
"Dona, migrant i precària". <i>La importància dels Vehicles de Mobilitat Personal a la societat d'avui dia</i>	13
Avenços insuficients per a un transport públic de totes <i>Necessitats i reivindicacions juvenils al punt de mira</i>	14
Ole Thorson, molt més que un activista <i>Les entitats rendim un petit homenatge</i>	16
Les relacions transfrontereres i la tarifació al punt de mira aquest 2023 <i>Èxit del congrés de l'European Passengers' Federation</i>	18
2028: oportunitat o amenaça? <i>Les noves concessions d'autobusos interurbans</i>	20
Barcelona: <i>reptes pendents pel transport públic</i>	22
Glòries-Gran Via: <i>si cal una nova reforma, que sigui favorable al transport públic</i>	24
El consultori del Dr. Traffic <i>Anècdotes sobre mobilitat sostenible</i>	27
Entrevista - Blai A. Dupasquier <i>'Hem d'aconseguir donar a conèixer el servei als usuaris i que se'l sentin com un transport propi'</i>	28

God rejse Ole!

Ens deixa un dels grans referents de la mobilitat sostenible.

El passat 31 de març vam rebre amb sorpresa la notícia de la **mort de l'Ole Thorson**. Com segurament tots sabreu, l'Ole va ser **una de les 5 persones que el 1993 van fundar la PTP**. Nascut a Copenhaguen, i arribat a Barcelona als anys 70, va ser un pioner a defensar idees per a una mobilitat més sostenible, introduint idees i plantejant debats abans que ningú ho fes a Catalunya.

Ho va ser per la PTP, però també per dues entitats germanes com Catalunya Camina i P(A)T, l'associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit, que va fundar i presidir, i amb qui tenim el plaer de treballar conjuntament i de compartir espai en aquest número de la revista. En aquest sentit, part de l'herència de l'Ole Thorson es nota en aquesta **voluntat de treball en xarxa i col·laboració** que caracteritza les entitats.

Ja ell, juntament amb en Juan Ramón Domínguez i SET, des de l'empresa d'enginyeria INTRA que també va fundar, ens havia acollit a la PTP en les seves oficines, i encara ara ho fa amb Catalunya Camina i P(A)T. Personalment, l'última conversa que vam tenir, parlàvem precisament de com aconseguir una oficina comuna per a les entitats, i de les **sinergies que es podien generar si compartíem espai físic**.

De tarannà tranquil i formal en les formes, però radical i innovador en les idees, i treballador incansable.



Adrià Ramirez Papell
President de la PTP

És una forma de fer que ha marcat també el caràcter de la PTP i que **esperem ser-ne dignes hereus**.

Acabo amb un breu repàs de què trobareu en aquest número: des del congrés d'entitats que vam organitzar amb **l'European Passenger Federation, fins a temes d'actualitat** com el tramvia a Glòries, la reforma de Meridiana i el seu impacte en el servei de bus interurbà, una breu guia sobre qui decideix què a l'hora de gestionar rodalies, o un repte important que es va acostant: com enfocar la renovació de concessions de bus interurbà a tot Catalunya.

I recordeu que **aquest darrer trimestre celebrem junts els 30 anys** de defensa del transport públic: farem el viatge a Cadis, un sopar i moltes sorpreses més per als nostres membres i simpatitzants! Com podeu veure, en la lluita per a una mobilitat més sostenible, la llista continua sent llarga.



30 ANYS DE LA PTP!

Uneix-te a les celebracions

#30anysPelTransportPublic

Aquesta publicació és possible gràcies a:



La complexa governança del sistema de Rodalies de Catalunya: entre debats tècnics i polítics

Qui mana sobre el servei ferroviari de Rodalies? Desgranem l'encaix de competències entre Generalitat i Govern de l'Estat

Per què aquest article? Els trens de "Rodalies de Catalunya", la marca amb la qual es coneixen les línies de rodalies de la regió metropolitana de Barcelona i els serveis regionals de Catalunya en ample ibèric, són sovint objecte d'atenció dels mitjans de comunicació i de debat polític que acaba amb retrets entre les administracions estatal i autonòmica sobre qui és el veritable responsable, qui paga els serveis i les obres, etcètera.

El conjunt d'aquestes línies són el 2n servei de transport públic en nombre d'usuaris diaris a Catalunya, només després del Metro de Barcelona de TMB; i possiblement, siguin el servei amb més viatgers-quilòmetres recorreguts.

Què depèn avui en dia de la Generalitat i què depèn del Govern de l'Estat? I del segon grup, què pertany a Adif i què a Renfe? En quina situació es troba cada un d'ells d'acord amb els acords polítics presos? Ho intentem d'escriure a continuació.



Però què vol dir la titularitat del servei?

Es tracta de la competència que té qualsevol administració pública per a prestar un servei; que en el cas del transport públic, significa bàsicament definir, d'una banda, a quina empresa (pública o privada) s'encarrega la provisió d'aquest servei i de l'altra, les característiques que ha de tenir: **la quantitat d'expedicions o freqüència, les condicions sota les quals operen, les tarifes que s'hi apliquen, etcètera.**

En virtut de l'Estatut d'Autonomia de 2006, i igual que els serveis de transport públic per carretera, sempre que els serveis discorren íntegrament sobre territori català, la **Generalitat de Catalunya** en serà la **titular**, independentment de qui sigui la competència sobre la infraestructura ferroviària.

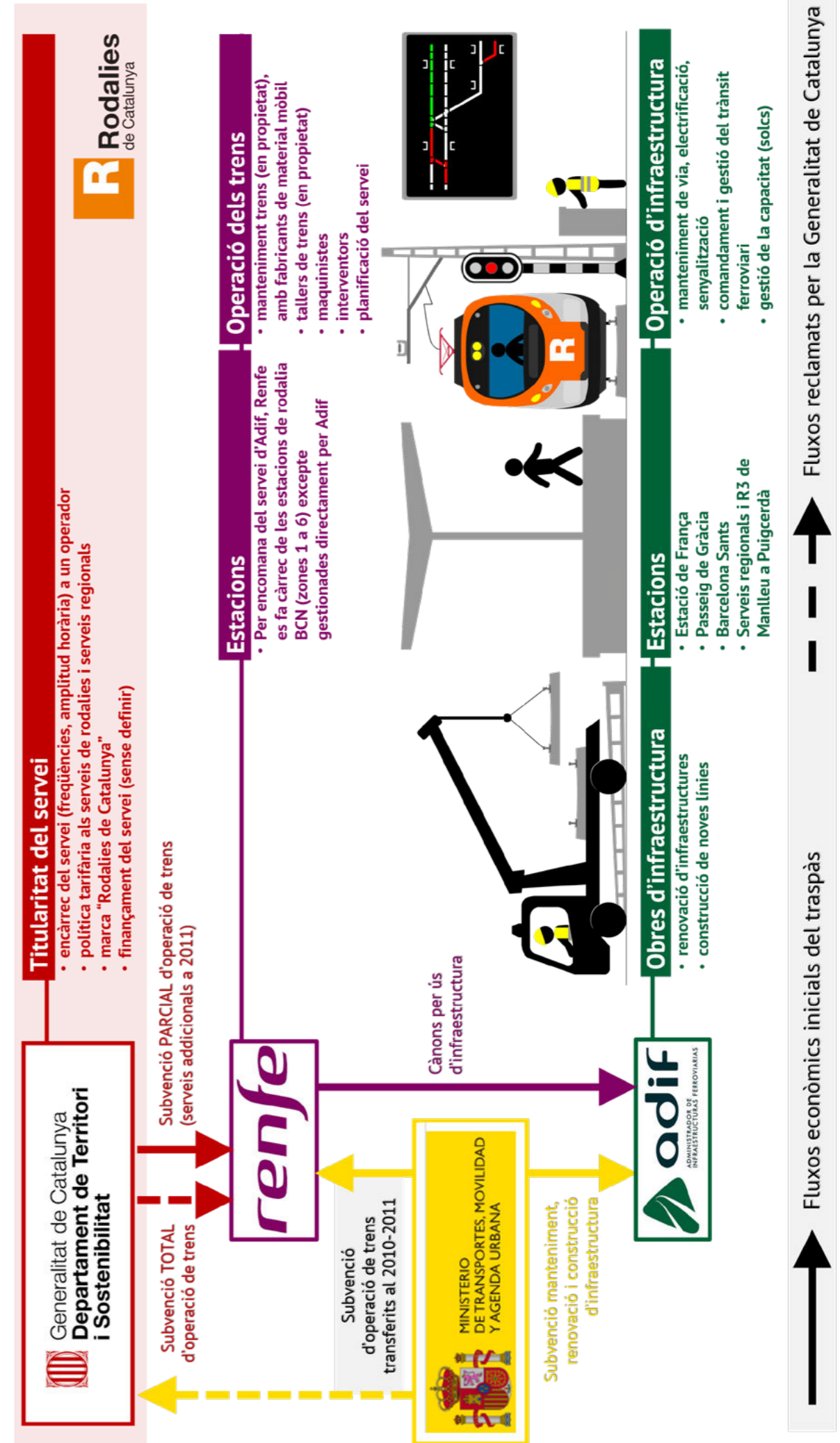
Així doncs, i en compliment de l'estatut, la titularitat del servei de Rodalies i regionals va ser traspasada del govern espanyol a la Generalitat l'any **2010 per a les Rodalies del nucli de Barcelona** i l'any **2011 per als serveis regionals**. Catalunya és l'única comunitat autònoma de l'estat que té aquest traspàs, tot i que el País Basc, la Comunitat Valenciana i Andalusia també hi han mostrat interès.

Si mirem altres estats europeus de mida similar, a França i a Alemanya també tenen traspasada la titularitat del servei tipus "regionals i rodalies" a totes les regions i lands, respectivament, on ha donat bons resultats en molts casos.



Adrià Ramirez Papell
i Ricard Riol Jurado

Qui és qui al servei de Rodalies?



De qui són les infraestructures i qui fa les obres?

El servei de transport per ferrocarril es duu a terme sobre d'unes infraestructures dedicades. Les infraestructures ferroviàries inclouen els terrenys, les vies, l'electrificació (catenària), sistemes de control i senyalització, les estacions, els centres de comandament, etcètera, exceptuant els tallers i les derivacions (ramals) particulars.

A Espanya la xarxa ferroviària estatal, ja sigui en ample internacional, ibèric o mètric, està catalogada com a **"Red Ferroviaria de Interés General"** (RFIG) per part del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA).

Des de l'any 2005, Espanya aplica la directiva 440/91 de la Unió Europea (**1r paquet legislatiu ferroviari europeu**, de 2001), que obliga a garantir el dret a l'accés a les infraestructures ferroviàries -equitatiu i

no discriminatori- a tota empresa ferroviària -pública o privada- titular d'una llicència que reuneixi les condicions de seguretat i en sol·liciti l'accés, pagant els cànon d'ús pertinents. Per fer-ho, el govern central va decidir dividir la històrica Renfe, creada al 1941, en dues empreses diferents: **Renfe Operadora, com a empresa ferroviària pública, i Adif, com a administrador d'infraestructures públic.**

Pràcticament totes les infraestructures de la RFIG són gestionades per Adif, al mateix temps subdividida en xarxa convencional i alta velocitat; amb petites excepcions com la línia Figueres - Perpinyà, concessionada a LFP, S.A., o les xarxes autònomes dels ports. Són, per tant, **Adif i el MITMA, els encarregats d'invertir en el manteniment i millora d'aquesta infraestructura.**



Una particularitat de la governança de les infraestructures són les **estacions de viatgers**. Malgrat ser propietat d'Adif, la majoria d'estacions de Rodalies de l'Estat **tenen la gestió encomanada directament a Renfe**, per la seva estreta vinculació amb el servei. A Catalunya, Renfe gestiona totes les estacions del servei del nucli de rodalies de la regió metropolitana (zones 1 a 6), excepte les estacions barcelonines de Sants, Passeig de Gràcia i Estació de França.

Pel que fa **als tallers, estan exclosos de la RFIG**, i són dependents de les empreses ferroviàries operadores del servei o d'empreses expressament dedicades al manteniment. Poden estar obligats a prestar serveis sobre tercers operadors, a canvi d'un cànon d'ús. Per norma general, els Estats europeus han mantingut la integritat en la gestió de les seves xarxes ferroviàries, si bé hi ha petits exemples de traspassos a governs regionals.

Qui fa l'operació dels trens?

L'operació de trens inclou tota la prestació del servei en si: la gestió del servei a través del parc mòbil disponible, el seu manteniment, la contractació, formació i gestió de maquinistes i interventors, la comercialització del servei (informació, reclamacions, etcètera), l'aplicació de les polítiques tarifàries que decideixi el titular, etcètera.

A l'hora d'oferir un servei públic com el transport, hi ha diverses fórmules per fer-ho:

- Segons l'empresa prestatària, poden ser de **gestió directa**, a través d'empreses públiques a través d'un contracte programa; o de **gestió indirecta**, a través d'empreses privades a través d'un **contracte de concessió**, atorgat a través d'un concurs de lliure concurrència.
- Segons la naturalesa del servei, **subvencionat per l'administració pública** si es tracta d'un servei públic de primera necessitat; **o de risc i ventura** a càrrec de l'operador, que té llibertat de fixar preus estant exempt de subvenció.

Els serveis de Rodalies de Catalunya són servei de gestió directa i subvencionat per l'administració pública (vegeu següent apartat), que opera sobre la infraestructura de la RFIG.

A Catalunya, **Renfe és l'operadora dels trens de Rodalies que circulen per la RFIG**. L'empresa pública disposa d'un parc mòbil d'aproximadament de 270 trens; una plantilla de 1.400 treballadors, dels quals

uns 800 són maquinistes; diversos tallers, alguns dels quals s'operen amb UTE amb fabricants de material mòbil, i l'encomana de la gestió de la majoria d'estacions del nucli de rodalies de Barcelona. El fet de ser una empresa estatal, implica freqüents intercanvis d'actius i de serveis de manteniment amb altres parts de l'Estat.

Com es decideix quina empresa opera aquest servei? Fins a l'actualitat l'administració pot fer adjudicació directa a una empresa pública pròpia, i així ho han fet el MITMA amb RENFE i la Generalitat amb FGC. Tanmateix, la normativa europea estableix en el 4t paquet legislatiu (2016), que a partir del 2023, i no més tard del 2032, **caldrà fer-ho per concurs públic obert** on es podrà presentar tant l'empresa pública pròpia com qualsevol altra empresa, pública o privada. Diverses regions franceses, per exemple, ja han fet els seus concursos, i en la majoria, però no totes, ha guanyat la pròpia SNCF.

Normalment, un cop s'ha decidit quina empresa és l'operadora, se signa un "contracte programa" que fixa la relació administració-empresa i les característiques del servei, el seu finançament, control de qualitat, penalitzacions en cas d'incompliment, clàusules de rescissió, etc.). Actualment, però, **el contracte que hi havia vigent entre Renfe i el MITMA, i que va passar-se a la Generalitat amb el traspàs, està caducat** i la Generalitat no en vol signar cap de nou, al·legant que es farà quan es resolguin una sèrie de qüestions.



I tot això quant costa i com es paga?

Quant costa? L'operació dels serveis d'obligació pública, rodalies i regionals, és deficitària. En tant que servei públic, el preu del bitllet no es defineix per cobrir tots els costos, sinó com a un compromís entre cobrir-ne una part i oferir un preu atractiu i assequible. El 2019, l'últim any abans de la pandèmia i abans de la implantació dels abonaments recurrents gratuïts per part del MITMA i els descomptes de les ATM, calia que l'administració aportés més de 200 M€ anuals per a finançar les Rodalies, tant pel servei transferit al període 2010-2011 com per les millores implantades a petició de la Generalitat de Catalunya al "pla d'acció" de l'any 2014, que incloïen alguns reforços de servei i les noves línies RG1, RT1 i RT2. A conseqüència dels descomptes de l'ATM i gratuïtats del MITMA de l'època post-Covid, les aportacions públiques s'han d'actualitzar considerablement a l'alça.

Com es paga? Habitualment, aquest import l'hauria de sufragar l'administració que té la titularitat del servei. Eventualment, quan una administració traspasa la titularitat d'un servei a una altra, també sol traspasar els diners necessaris per finançar-lo. En el traspàs de la titularitat de Rodalies, però, el finançament del servei, ni es va calcular ni es va traspassar, existint únicament una referència al contracte-programa aleshores en vigor entre l'Estat i Renfe, que obria la possibilitat d'ampliar-lo un cop s'extingís.

Quina diferència entre la situació actual i un traspàs "complet"?

El traspàs complet inclou tot el sistema ferroviari. L'any 1978, el traspàs a la Generalitat de les línies gestionades per FEVE (Ferrocarrils Españoles de Vía Estrecha) al Vallès i a l'eix del Llobregat-Anoia, va donar lloc als Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Aleshores es van transferir unes línies que no formaven part de cap xarxa estatal connexa. Catalunya i altres comunitats autònomes han liderat el finançament de les millores de les xarxes transferides, convertint-les en xarxes exemplars.

També és cert que el traspàs únicament de titularitat -amb o sense material mòbil i finançament- també ha donat bons resultats a moltes regions europees.

El finançament del servei va garantir-se a través d'acords institucionals mitjançant els quals el MITMA continuava pagant l'import del servei transferit al període 2010-2011 directament a Renfe, i les ampliacions del mateix -anomenades "pla d'acció"- serien finançades per la Generalitat. Aquests acords van funcionar fins a l'any 2016.

Des d'aleshores el servei es finança de forma unilateral pel MITMA, tot incloent el "pla d'acció" de la Generalitat, el cost del qual ha estat reclamat als tribunals. Tanmateix, la Generalitat s'ha negat a signar el contracte-programa amb Renfe per diverses desavinences amb l'administració de l'Estat, especialment la quantificació del cost del servei i les transferències financeres del mateix.

La negativa de transferir el cost del servei a la Generalitat s'ha interpretat, per algunes parts, com a una mesura de pressió de l'Estat perquè la Generalitat no pugui provocar la fragmentació dels actius de Renfe-Operadora i traspasar-los a cap altre operador abans dels terminis corresponents al quart paquet de liberalització ferroviària (2032). Recentment, el govern espanyol s'ha compromès a traspassar el cost del servei, però encara no s'han fet públiques les condicions.

L'any 2004, la Generalitat va rebre en traspàs complet de la línia Lleida-La Pobla de Segur, una vegada fou desclassificada de la RFIG, a excepció de l'últim quilòmetre d'accés a Lleida. Novament, la Generalitat en va encarregar l'operació a FGC, i es va fer càrrec de la compra de nou material mòbil (tres trens).

Un cas diferent és el que es planteja per l'eix Lleida-Cervera-Manresa. En aquest cas, la Generalitat ha anunciat que encarregarà el servei a FGC sobre la xarxa ferroviària estatal, fent ús del fet de ser-ne la titular, una vegada s'hagi fet càrrec de la compra de nous trens i disposi de maquinistes habilitats per a la RFIG. Les estacions i vies, en canvi, continuaran sent propietat i gestionades per ADIF.

Més dificultats d'un sistema molt complex

La governança del sistema de Rodalies de Catalunya, a diferència de la resta de sistemes ferroviaris integrats de Catalunya, com el Metro de TMB, els FGC o el TRAM, presenta un grau de complexitat considerable no només degut a la dualitat govern central-Generalitat, sinó també a un conjunt d'altres causes:

- **La gestió i operació de trens i la de la infraestructura ferroviària està separada (Adif-Renfe)**, d'acord amb els paquets ferroviaris legislatius de la Unió Europea. Al cas espanyol, portuguès i italià, aquesta separació s'ha fet a través d'empreses públiques diferents, mentre que a Alemanya, Àustria i França, l'operació es fa sota un mateix holding liderat per una sola empresa pública.
- **Les infraestructures estan sotmeses a normatives tècniques de la Unió Europea**, destinades a la interoperabilitat, tant per permetre trànsit ferroviari internacional dins la Unió com per permetre la circulació de múltiples operadors compartint infraestructura (model de l'aviació).
- **Les infraestructures es comparteixen amb múltiples operadors** de mercaderies (des del 2005).

I continuant amb les comparacions amb els sistemes integrats, cal recordar que les Rodalies tenen encara més complexitat per motius operacionals: **forta heterogeneïtat del servei** (combinant trens de rodalies i regionals, amb diferent nombre de parades i velocitats comercials per cobrir necessitats diferents),

forta heterogeneïtat d'infraestructures (línies aptes a 200 km/h, línies d'alta muntanya a 60 km/h i grans pendents, etc), **xarxa molt entrelaçada** (esquema de túnels a Barcelona, terminals i bifurcacions fan que tot estigui entrelaçat, també les incidències...), etc. Però això ja seria per a un altre article.

I a partir d'ara, què?

Per descomptat, és impossible saber com evolucionarà la situació. Políticament, la Generalitat reclama algun tipus de traspàs addicional, involucrant els actius de l'operadora i/o de la infraestructura estatals.

Què ens agradaria que passés?

12 anys després del traspàs les administracions no poden situar-se en l'immobilisme. El traspàs ha permès protegir els serveis de Rodalies de les retallades viscudes a altres punts d'Espanya i encara té marge d'actuació si hi ha negociació. Hi ha 6 punts que són claus per a la PTP:

- **Que es traspassi a la Generalitat el finançament** corresponent al dèficit del servei traspassat el 2011 amb la corresponent actualització de costos, acordant el futur recàlcul d'aquest import.
- **Que la Generalitat i Renfe signin un nou contracte programa**, amb finançament assegurat per llei, i es desenvolupin les accions d'infraestructura i nou material mòbil previstes al Pla de Rodalies.
- **Que la Generalitat de Catalunya, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), Adif, Renfe i FGC, estableixin un full de ruta** per al futur de les Rodalies, que inclogui un esquema de serveis a futur (línies, freqüència, temps de viatge, etc.) i quines inversions són necessàries, i en quin ordre, per aconseguir-lo. En aquest sentit, demanem

replantejar la R-Aeroport i fer un plantejament de millora de totes les Rodalies (els solcs dels túnels són limitats i han de servir per millorar totes les línies, no només l'aeroport).

- **Que el Ministeri de Transports mantingui o incrementi el ritme inversor en les infraestructures** dels últims 5 anys i no sotmeti la xarxa ferroviària convencional a noves dècades d'abandonament.
- **Que la Generalitat, com a titular, financi les millores de serveis que ja es poden fer** amb la infraestructura actual (per exemple: millores de freqüències a Regionals -inclosa R12 mentre no arribi FGC-, l'R8, o creació de la R80).
- **Que la comunicació i resolució de les incidències** es faci amb un clima de confiança entre els actors implicats, prioritzant sempre la informació als usuaris afectats.

És del tot imprescindible que el MITMA, Adif, Generalitat, FGC i Renfe col·laborin, de manera transitòria o definitiva, en la programació dels serveis ferroviaris de Catalunya. I esperem que ho facin per millorar els serveis de forma immediata.

La Sagrera-Meridiana, un dels nodes referents del transport públic a la capital catalana



Georgina Montesinos Zaragoza
Tècnica (ECCP) i secretària de la PTP

La mobilitat al centre de la reforma urbana

La Meridiana és una de les artèries més importants de la ciutat de Barcelona i, com a tal, acull un volum de tràfic molt important (uns 23.500 vehicles-sentit/dia amb la reforma dels primers trams, prèviament eren 30.000). És per això que des de l'any 2016 l'Ajuntament de Barcelona va iniciar un **procés participatiu per a treballar en la transformació de l'avinguda**, procés molt ben acollit pels veïns. La pacificació de la Meridiana ha suposat i està suposant un canvi en la fisonomia de l'avinguda, fent que els modes de mobilitat sostenible tinguin un paper molt més rellevant, i que l'avinguda no sigui només un espai de pas, sinó també d'estada.

Tant les entitats com el veïnat hem treballat durant **tota la reforma** per garantir que l'espai quedés el més adequat possible a les necessitats. La reforma, en general, no ha tingut grans opositors (a banda del sector defensor del vehicle privat, és clar); tanmateix, el darrer tram licitat ha aixecat certa **controvèrsia entre el veïnat: el tram entre Garcilaso i Fabra i Puig**.

Aquest tram es troba en un dels punts més singulars de la ciutat: l'**intercanviador de La Sagrera-Meridiana**, un dels nodes de transport més importants de Barcelona.



La Sagrera-Meridiana, un node singular, però... per què?

És important contextualitzar perquè aquest node és tan singular. D'entrada es tracta d'un espai **d'intercanvi entre els modes ferroviaris (metro i Rodalies) i els modes viaris** (autobusos urbans i interurbans).

Per una banda, trobem un **potent intercanviador entre les línies L1 i L5 de metro**, dues de les línies amb major demanda i freqüència. Hi sumem també la connexió amb la xarxa de Rodalies i les línies L9 i L10 Nord (amb la futura connexió també amb el

tram central), l'allargament de l'L4 i l'estació d'Alta Velocitat de La Sagrera.

Però La Sagrera-Meridiana és també un **potent intercanviador amb la xarxa d'autobusos de la ciutat, tant la urbana com la interurbana**. Per la zona hi passen fins a 6 línies diferents urbanes i fins a un total de 15 línies de bus interurbà, entre les quals els exprés de Ripollet i la UAB, dues de les línies d'autobús amb més demanda de tot Catalunya, el que suma 10.000 usuaris diaris.



Per què la reforma a La Sagrera-Meridiana és diferent de la resta de trams?

La reforma de l'Avinguda Meridiana busca la reducció del pas de vehicles per aquesta zona i, per això, suposa una reducció dels carrils de circulació general de 3 a 2, mantenint un carril extra per al carril bus. En el cas de La Sagrera-Meridiana, però, s'ha optat per un criteri diferent, de **mantenir 2 carrils generals i 2 carrils bus**.

Essent un punt on tant hi ha autobusos de pas com autobusos que hi paren, el doble carril bus permet que **mentre un bus estigui parat carregant o descarregant**

passatgers, els altres puguin passar lliurement, oferint un millor servei de transport públic i sense afectar a la fluïdesa del trànsit general.

La Sagrera-Meridiana, doncs, és un punt on sí que es redueixen el nombre de carrils de circulació i, per tal d'evitar les aglomeracions i acordions d'autobusos, s'incorpora un carril bus únicament per a càrrega i descàrrega de passatger. **Si volem reduir el nombre de cotxes, cal oferir un bon servei de transport públic.**

Concentració d'autobusos i usuaris als entorns del barri: la demanda del veïnat

El nombre d'autobusos que circulen pels carrers adjacents a Meridiana a la zona de La Sagrera per fer el descans o el canvi de sentit (especialment al carrer Espronceda) és alt, i la **convivència entre usuaris esperant i veïns** tensa les voreres. Per això, des del barri es reclamava que s'aprofités la reforma per a resoldre també aquests aspectes.

D'altra banda, disposar d'un espai que no sigui només una solució urbanística sinó que també doni resposta a les necessitats del transport públic, és una de les principals preocupacions de la PTP. Per això, conjuntament amb el veïnat, vam **treballar per a poder garantir un barri més amable i alhora millorar el servei de transport públic**, fent a l'Ajuntament les tres propostes següents:

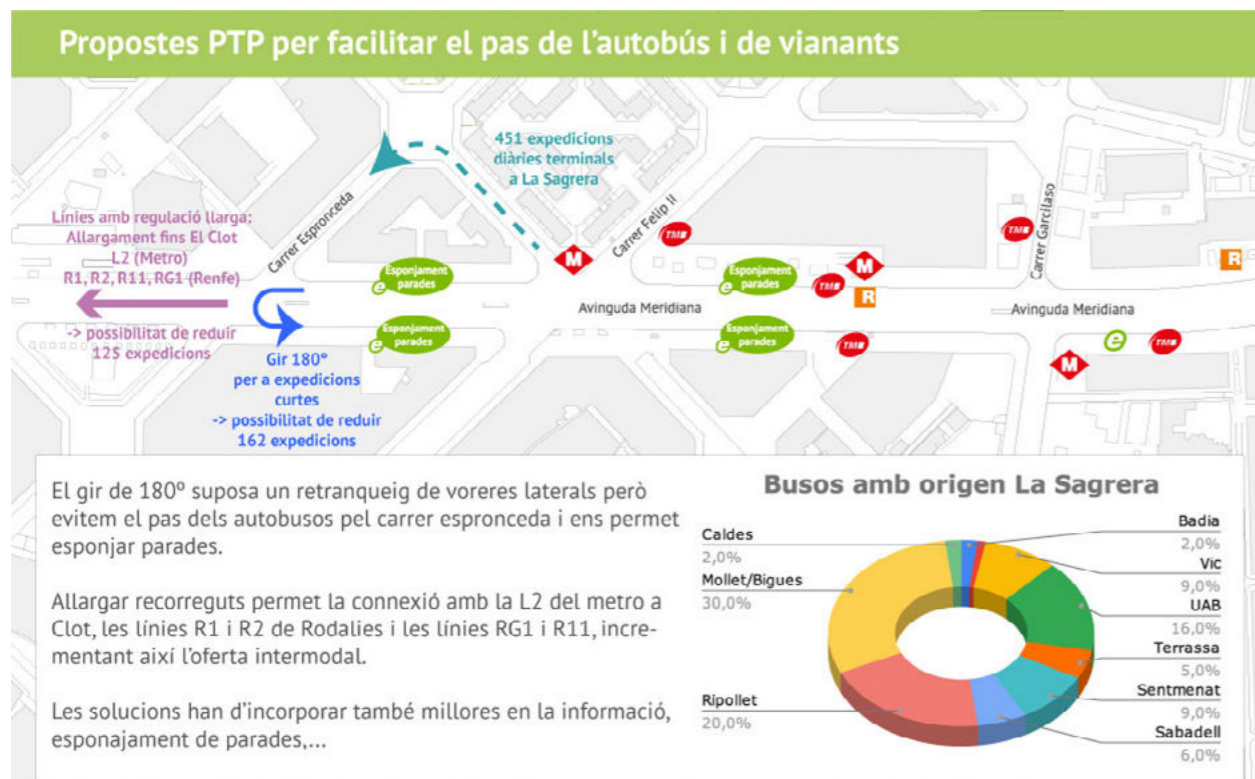
Concentració d'autobusos i usuaris als entorns del barri: la demanda del veïnat

El nombre d'autobusos que circulen pels carrers adjacents a Meridiana a la zona de La Sagrera per fer el descans o el canvi de sentit (especialment al carrer Espronceda) és alt, i la **convivència entre usuaris esperant i veïns** tensa les voreres. Per això, des del barri es reclamava que s'aprofités la reforma per a resoldre també aquests aspectes.

D'altra banda, disposar d'un espai que no sigui només una solució urbanística sinó que també doni resposta a les necessitats del transport públic, és una de les principals preocupacions de la PTP. Per això, conjuntament amb el veïnat, vam **treballar per a poder garantir un barri més amable i alhora millorar el servei de transport públic**, fent a l'Ajuntament les tres propostes següents:

- 1. Fer un gir de 180°** (com a Fabra i Puig) perquè les línies amb recorregut més curt no necessitin regular a La Sagrera sinó que ho facin a l'altra capçalera.
- 2. Allargar línies fins a algun altre punt on sigui més fàcil efectuar el gir** (aquells serveis que tinguin un temps de regulació més elevat).
- 3. Separar ("esponjar") les parades** i donar millor informació als usuaris per evitar aglomeracions a la vorera.

Amb aquestes solucions, ja aplicades en altres punts de la capital, permetem que les línies curtes puguin incrementar freqüència i que aquelles que tenen un temps de regulació més llarg puguin augmentar el nombre de parades i així, per exemple, donar connexió amb l'L2 a Clot.



Totes 3 propostes van ser valorades i, en general, acceptades per l'Ajuntament de Barcelona. El gir de 180° ja està inclòs en el projecte de reforma i esperem el compliment del compromís municipal per a les altres dues. L'esponjament de parades serà, de moment, una opció durant la fase d'obres, cosa que ens permetrà veure els primers beneficis d'aquestes propostes. Això es traslladarà amb una notable **reducció de les molèsties al veïnat així com millores en les prestacions als usuaris.**

Sabent tot això, us deixem una pregunta per a la reflexió: si volem reducció del trànsit, pacificació d'espais, entorns més verds, però ens oblidem del transport públic... **quina ciutat volem?**

Dona, migrant i precària

La importància dels Vehicles de Mobilitat Personal a la societat d'avui dia



Gorka Pradas Rubio
Portaveu de l'Associació d'Usuaris de Mobilitat Personal

Com una joguina va passar a ser una eina imprescindible per a milions de ciutadans a Catalunya

Els patinets elèctrics, i avui Vehicles de Mobilitat Personal, **van suposar una revolució al món de la mobilitat sostenible.** Especialment a ciutats i àrees metropolitanes com Barcelona, on més d'un milió de ciutadans provinents de llocs voltants van a diferents punts de la ciutat per treballar o estudiar.

Quan els VMP van sortir al mercat, anaven dirigits a una societat executiva i moderna. És curiós que, avui dia, aquesta societat que fa servir els patinets i monocicles elèctrics és la que va relatar El Diari: **"dona, migrant i precària"**. La realitat que vam rebre quan vam preguntar als usuaris a Sants a la manifestació en contra de la prohibició de pujar VMPs al transport públic concorda amb aquesta sentència. I és normal: un patinet elèctric és **econòmic, molt pràctic i fàcil de portar**, tant a un altre vehicle com a dins del teu lloc de feina. Amb 1 € pots fer fins a 100 km, i et porta on vulguis sense esforç, fent servir la part la **multimodalitat on es troben els majors problemes; la primera i última milla.**

Amb el meu patinet, puc fer gairebé el 90% de tots els meus desplaçaments diaris entre el poble i la ciutat. Sense ell, es redueix a un 60%. **La prohibició que ens van imposar als usuaris de VMP va ser una increïble**

irresponsabilitat de la part del departament de Territori. Ha suposat que milions de desplaçaments de ciutadan(e)s treballador(e)s s'aturessin de sobte, ficant-los en un dilema de què fer després, passant-se al cotxe i **suposant el tall del benllogut canvi modal** del cotxe al transport públic, amb els VMP d'intermediaris. Ara mateix és molt difícil tornar enrere, ja que han estat massa d'anys perduts en només uns mesos d'ençà que la prohibició arrenqués.

Els VMP van demostrar any rere any que són part de la **clau per a una transició cap a una mobilitat verda i sostenible.** Som conscients que encara s'ha de millorar el coneixement d'aquests i que porten riscos si es manipulen indegudament. Tot i això, parlem d'una eina molt segura, fiable i popular que continuarà revolucionant la manera de moure'ns per les ciutats i àrees voltants, **millorant a gran escala l'accessibilitat a qualsevol xarxa de transport públic**, sigui ferroviari o de carretera.

Tot mitjà de mobilitat sostenible és necessari per canviar el món. Bus, tren, bici, patinet... Ets tu qui has de veure quina opció et va millor en cada situació. Cap és millor o pitjor, **l'objectiu és el mateix: el canvi modal.**



Avenços insuficients per a un transport públic de totes

Àmbit d'Emergència Climàtica
del Consell de la Joventut de
Barcelona (CJB)

Necessitats i reivindicacions juvenils al punt de mira

Des del Consell de la Joventut de Barcelona (CJB), fa molts anys que lluitem per un **transport públic que respongui a les necessitats de la ciutadania**, especialment joves i entitats juvenils. Hem vist com algunes de les nostres demandes eren finalment incorporades, després de reclamar-ho llargament, com per exemple l'ampliació de la T-Jove fins als 30 anys.

Malauradament, **continuem constatant com les administracions adopten mesures insuficients i passatgeres**. La manca d'inversió a Rodalies de Catalunya, la transformació d'alguns títols multipersonals en unipersonals, o el fet que la bonificació sobre la T-Jove i altres títols d'ús quotidià siguin una mesura temporal (arran de l'augment del cost de la vida, atribuït a l'esclat de la Guerra d'Ucraïna) en són uns quants exemples.

A més a més, la transformació del sistema tarifari integrat, de la mà de l'aparició de la T-Mobilitat, suposa un procés amb claroscurs al qual cal posar la mirada: en el moment d'adjudicar la gestió i implementació d'aquesta nova targeta a una Unió Temporal d'Empreses (entre les quals trobem CaixaBank), **sorgeixen dubtes sobre la gestió de les dades personals de les usuàries** que utilitzen els títols integrats, que encara esperen resposta.

El CJB, com a plataforma que aglutina les 80 principals entitats juvenils de la capital catalana, continuarem reclamant tota mesura necessària de la mà d'aquest potent teixit associatiu. És per això que hem parlat amb algunes de les seves membres, per tal que traslladin la seva veu una vegada més.



Associacionisme educatiu o com fer malabars en agafar el transport públic

L'associacionisme educatiu fa molts anys que és actiu en la reivindicació d'uns transports que estiguin a l'abast de tothom i que s'adeqüin a les necessitats de qualsevol grup. D'aquesta manera, **esplais i caus aporten una mirada col·lectiva** que transcendeix no només les lògiques d'un transport privat individualista, sinó la mateixa tendència en el si del transport públic de tendir a una individualització dels bitllets i tarifes.

Pau Mora, membre de l'Equip de Coordinació d'Esplais Catalans (Esplac), explica que els va afectar molt el canvi de tarifes de 2020, que va provocar que "es dobles els preus en les activitats amb infants". De fet, **la mesura fa que surti a compte desplaçar-se a moltes zones del territori en autocar, la qual cosa "no té cap sentit"** en termes d'impacte i contaminació de l'entorn, afirma.

És a dir, mentre que usuàries habituals poden aprofitar-se d'una circumstancial baixada de preus en títols unipersonals (amb una T-Jove molt assequible,

per exemple, que a més permet moure's pel conjunt de zones del sistema tarifari), **els grups veuen com s'afegeixen noves traves a la seva tasca**, la qual en aquest cas és de vital importància en pro de la cohesió social.

És per això que des d'Esplac **reivindiquen la creació de la T-Grup per a associacions juvenils** o grups amb persones joves. I és que l'associacionisme educatiu està conformat per persones joves voluntàries que participen en entitats amb moltes limitacions pressupostàries.

Altres qüestions que reclama l'associacionisme educatiu tenen a veure amb **l'ampliació de la T-16 (per a persones d'entre 4 i 16 anys), a l'edat de 18 anys i a totes les zones**. Actualment, les membres del lleure educatiu de Barcelona només la poden fer servir per anar als voltants de Barcelona i el fet que no arribi a la majoria d'edat fa que un gruix rellevant de les joves d'aquestes entitats no en puguin fer ús.

Precarietat juvenil i més enllà

Acció Jove és una entitat sindical juvenil vinculada a Comissions Obreres i Lucía Aliagas n'és la coordinadora nacional. Explica que creuen en l'aposta per l'ampliació de la T-Jove fins als 30 anys, però des d'una mirada que contempla la precarietat més enllà d'aquesta edat comenta que **"hi hauria d'haver un sistema de tarifació que fos més just pel conjunt d'usuàries freqüents, com en el cas de la T-Usual, el qual anés lligat a la renda"**.

Pel que fa al debat sobre l'allargament o no de la joventut i la persistent precarietat de les joves, apunta que "és més fàcil, per part dels poders polítics i públics, allargar el concepte de joventut fins als 35 anys, que admetre que la precarietat és generacional i que no se supera un cop s'arriba a l'edat adulta. Així, **intenten fer-nos creure que som precàries perquè som joves** i que, per tant, si som precàries amb 35 anys no és perquè hi hagi un problema estructural,

sinó perquè continuem encadenades a una eterna joventut".

Entre les mesures que consideren que s'haurien d'explorar hi ha la creació de targetes especialitzades com podria ser la T-Treball o la T-Estudiant. **"Actualment, la T-Escolar funciona fins que acaba l'educació obligatòria, excloent a la resta d'estudiants d'estudis superiors"**, comenta Aliagas.

A més, reivindica que s'haurien d'estabilitzar les actuals tarifes i posar l'ull en les qüestions que desincentiven l'ús del transport públic, com les freqüències, l'estat de les infraestructures i les connexions, amb un especial enfocament a l'exterior de l'Àrea Metropolitana. I és que, quin sentit té una **T-Jove que et permeti recórrer tot el país, però amb moltes més dificultats a les zones rurals que a Barcelona?**

Ole Thorson, molt més que un activista

Les entitats rendim un petit homenatge

Activista incansable: construint camins

L'Ole Thorson ha estat un **visionari, amb una lucidesa envejable** per a transmetre la seva idea de la mobilitat, posant sempre a les persones en el centre. Idees que es van obrir camí a través de l'activisme en nombroses ONGs com l'associació P(A)T, de la qual va ser president.

Ja en els 80, l'Ole posava sobre la taula temes com perquè els vianants havien de baixar un graó en travessar un carrer o esperar en un semàfor i no fossin els cotxes els que haguessin d'adaptar-se al vianant. O la idea que no es té dret a avançar. O que les motos havien de baixar de les voreres per a deixar espai al vianant. **Idees algunes que es van aplicant i altres que comencen a calar**, però que en el seu moment semblaven radicals.

De sobte treia un paper i un boli i dissenyava un gràfic per a **explicar una de les seves teories, sempre de manera didàctica**, com a bon mestre que era. De fet, va ser referent per a molts estudiants en moltes disciplines i universitats, com la UPC, Màsters de Mobilitat, Urbanisme i Sostenibilitat. **El trobarem a faltar.**



P(A)T - Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit



Continuem el camí traçat

No es pot concebre els **avenços cap a una mobilitat més sostenible** a Catalunya sense la figura de l'Ole Thorson. Encara no sabem com s'ho feia per a resultar omnipresent en tot acte, jornada, grup de treball o assemblea on es treballés la mobilitat o la seguretat viària.

Entitats, avui dia referents, com les que signem aquests articles, i espais tan singulars com el Pacte per la Mobilitat de Barcelona no existirien sense la feina de l'Ole i això ens demostra el que aconsegueixen les **idees i les conviccions irrompibles**.

A més, la seva manera de pensar no només es queda als espais de participació, sinó que permea cap al **disseny de les polítiques públiques**. D'això n'és un exemple l'estratègia Catalana dels vianants 2030.

Les persones que van a peu avancem més que mai **gràcies a un camí traçat pel visionari danès de la corbata de llacet**.

Ole Thorson, un home avançat al seu temps

Difícilment s'entén el món associatiu de la mobilitat sostenible sense la feina i la generositat de l'Ole. Les instal·lacions professionals, seves i d'un altre dels fundadors de l'entitat, Juan Ramón Domínguez, a la Rambla Catalunya van ser la llavor de la majoria d'aquestes entitats. En la sala de reunions es van fer, durant quinze anys, les trobades de Junta Directiva. Ell, quan podia, hi participava i si no, sempre hi treia el cap i feia les seves aportacions, sempre per ampliar el debat.

Amb la seva dedicació vam treballar per fomentar un transport públic de qualitat, lluitant incansablement per reduir l'accidentalitat i transformant les ciutats en entorns més amables per als vianants. "Qualsevol persona que es vulgui moure, abans d'agafar la bici o el transport públic sortirà a peu de casa i, per tant, no ens podem oblidar d'aquest paper".

La seva vida ha estat un exemple per a molts, demostrant que el coneixement tècnic i la implicació social poden anar juntes per aconseguir canvis significatius en el món. Així era com sempre enriquia els col·loquis, ajudant a donar una visió transversal a les entitats.



Catalunya Camina



Junta PTP

La seva absència deixarà un buit enorme en la comunitat de la mobilitat sostenible. Trobarem a faltar molt notablement les seves preguntes, sempre pensades per a fer valdre vianants i mobilitat sostenible.



Les relacions transfrontereres i la tarifació al punt de mira aquest 2023

Èxit del congrés de l'European Passengers' Federation

Segur que molts dels nostres socis recorden que fa uns anys la PTP va acollir el congrés anual de la European Passengers' Federation (EPF). Enguany hem repetit aquesta experiència al Museu Picasso de Barcelona els dies 2 i 3 de juny, tot posant el punt de reflexió en les relacions transfrontereres i la tarifació.

L'aposta més gran d'aquest any va ser el treball a partir de dinàmiques, tant per part de la PTP com de la EPF, on, a part de tractar els temes de reflexió generals del congrés, vam també preguntar-nos **què podem fer les entitats per arribar més enllà dels nostres membres.**

Els temes principals de la jornada, van aplegar a l'obertura a Oriol Martori, director general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Elisabeth Kotthaus, cap de la unitat d'Afers Socials,

Drets del Passatger i Igualtat d'Oportunitats a la Direcció General de Mobilitat i Transport de la Comissió Europea, i Adrià Ramirez, president de la PTP.

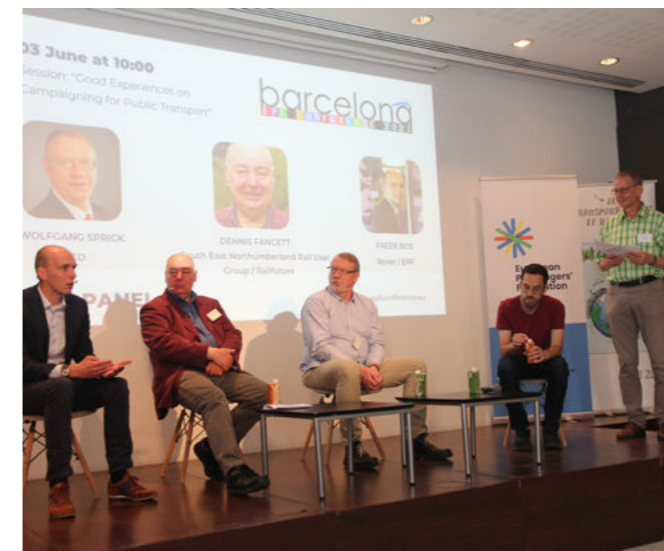
Entre tots, es va fer una important reflexió sobre **quin paper tenim les entitats, quin tipus de relacions transfrontereres estan reeixint i quines desapareixent**, posant un especial punt en què necessitem fer arribar el transport públic a tothom i a tot arreu. Aquesta darrera afirmació justament encaixava amb el debat sobre la gratuïtat en la tarifació del transport públic: **fomentem polítiques de gratuïtat o millorem la nostra oferta de tarifació social** per als col·lectius més vulnerables?

Aquest debat va ocupar un espai ampli a més d'una de les dinàmiques del congrés. De la mà de Miquel Lamas (ATM Barcelona), Beat Mueller (Transport

gestió dels vehicles privats i les expectatives dels passatgers.

El congrés de l'EPF és també un espai on es presenten projectes innovadors que puguin ser interessants i rellevants en les temàtiques tractades. Es va presentar una aplicació anomenada **FAIRTIQ, que busca augmentar l'ús del transport públic** a través d'una gestió de les tarifes més comercial i adaptada a cada usuari. Es va comptar també amb la **presentació**

Economics Commission UITP), Monika Wiktoria Maciejewska (Vrije Universiteit Brussel), Javier Asensio (Universitat Autònoma de Barcelona), es van mantenir discussions interessants sobre exemples temporals i permanents de descomptes i gratuïtats en els mitjans de transport implementats en diferents ciutats i regions europees. **Es van destacar els avantatges, desavantatges i diversos factors que influeixen en el seu èxit**, com ara la ubicació geogràfica, els grups objectiu, les polítiques de



del projecte **#CrossBorderRail**, a càrrec de Jon Worth, on vam poder escoltar les experiències de primera mà de diferents viatges transfrontereres.

I per a parlar sobre **relacions transfrontereres**, vam poder comptar amb la participació de Carles Casas de FGC, Elmen von Buuren d'European Sleeper i Przemek Ben Paczek de Nevomo.

Vam parlar de la implementació de serveis ferroviaris d'alta velocitat entre Catalunya i Occitània, destacant la importància del Corredor Mediterrani i la falta de serveis en aquesta regió. **Els trens de nit per Europa van tenir un paper protagonista**, destacant el seu potencial per ampliar les opcions de viatge i facilitar la transició de l'avió al tren. I, com no podia ser d'una altra manera per la nostra situació geogràfica, també vam tenir una sessió dedicada a les connexions transfrontereres als Pirineus.

Com hem comentat abans, enguany volíem també **posar el focus en les entitats**. Associacions com la PTP o l'EPF som essencials en el dia a dia de la nostra mobilitat. La nostra tasca de divulgació i pressió política és clau, sovint, en la lluita per una mobilitat més sostenible i segura. Amb Wolfgang Sprick (VCD-Hessen), Dennis Fancett (Railfuture/SENUG) i Freek Bos (Rover/EPF) es van posar al punt de mira casos d'èxit en l'activisme polític, inspirant els participants a reflexionar sobre estratègies per influir en les decisions polítiques i interactuar amb el públic.

Sense cap dubte, però, **els tallers que vam preparar tant des de la PTP com des de l'EPF, van ser la principal aposta** d'aquesta edició. El primer d'aquests tallers va consistir a imaginar-nos quin podria ser el sistema tarifari ideal, tenint en compte les ponències que havíem escoltat durant el congrés. Les propostes es van estructurar a partir de quatre eixos: finançament i sostenibilitat econòmica del



transport públic, equitat territorial, justícia social, i fidelitat i intermodalitat.

D'aquest primer taller, se'n va concloure que, en general, **és necessari un sistema de pagament per ús**, encara que sigui reduït, per poder garantir la sostenibilitat del sistema. Aquest punt és un dels que, com a PTP, hem defensat des del moment en què es van anunciar les rebaixes en tarifes de transport públic. Les rebaixes en la tarifació del sistema de transport públic han de **garantir-ne tant l'estabilitat financera com un servei fiable i de qualitat.**

El taller relacionat en com podem **aconseguir ressò polític i mediàtic des de les entitats** va ser, sens dubte, un debat destacat. Entre d'altres, es va parlar sobre aportar solucions i propostes de millora a la classe política en lloc d'exposar problemes de mobilitat, tot tenint una posició més proactiva; distingir entre campanyes locals i d'abast nacional, per tal de trobar l'interlocutor idoni en cada cas o fomentar l'enxarxament amb altres entitats.

Un punt rellevant d'aquest taller va ser la preocupació per la bretxa digital. Garantir l'accessibilitat a la informació de manera senzilla i per a tothom, també per aquelles persones que no disposen de telèfon mòbil, va ser la principal conclusió que se'n va extreure.

Un darrer tema que vam tractar va ser la seguretat al transport públic, a partir de la presentació del projecte IMPACTS. Així, es van comentar què ens fa sentir segures quan viatgem en transport públic: espais nets, viatjar amb més gent i estacions amb bona il·luminació van ser alguns dels requisits que més es van repetir a la posada en comú.

2028: oportunitat o amenaça?

Les noves concessions d'autobusos interurbans

L'any 2028 s'acaben les actuals concessions de transport interurbà per carretera que depenen de la Generalitat de Catalunya i s'haurà de fer un concurs per adjudicar les noves titularitats. Això afecta un total de **849 línies que mouen 70 milions de viatgers anuals** i que configuren el sistema de transport públic majoritari (i en molts casos, l'únic) d'una part important del territori català. Només les línies de titularitat municipal o les d'AMB queden fora d'aquesta renovació.

L'origen d'aquesta coincidència en una data única l'hem de buscar en la discutida, i discutible, pròrroga que va fer el darrer govern de Jordi Pujol l'any 2003, allargant totes les concessions fins a **una data que ara ja no sembla tan lluny: el 2028**

Una oportunitat per a millorar el servei

L'actual sistema de transport per carretera es caracteritza per **nivells molt diferents en la quantitat i qualitat dels serveis oferts** i una quasi inexistent coordinació amb els altres mitjans de transport i entre els diferents operadors. La informació a l'usuari és fragmentada i confusa, impròpia de les eines actuals.

S'han realitzat algunes actuacions positives, com la creació de les línies exprés, però la sistematització no ha arribat a tota la xarxa. L'existència de dos marcs tarifaris antagònics (poblacions incloses en una ATM vs. poblacions que no hi són) crea greuges

comparatius i preus poc competitius en viatges fora dels àmbits integrats.

Finalment, s'ha actuat amb una **excessiva timidesa pel que fa a la prioritització del bus** en l'ús de la via pública: resten pendents alguns carrils bus a les entrades de les grans ciutats, així com la integració del servei a Barcelona. Per no parlar de les innombrables actuacions d'ajuntaments, diputacions i Generalitat que han tingut com a resultat, volem creure que no desitjat, de reduir la velocitat comercial dels autobusos...

Un nou sistema de bus interurbà: objectius

Ara, la convocatòria del concurs per a **les noves concessions és una oportunitat d'or per endreçar i millorar el servei**. Ha de servir per avançar cap a un nou servei integrat, jerarquitzat (eixos troncats i serveis d'aportació), intermodal (el transport públic no competeix entre si, sinó que s'alimenta), coordinat (horaris cadenciats amb correspondències clares), suficient (tant en termes de freqüència com de cobertura territorial), integral (l'actual duplictat entre serveis escolars i de viatgers no té sentit en àmbits de baixa demanda), accessible i flexible (transport a la demanda, integració de la mobilitat activa).

I encara dos elements imprescindibles: un **seguiment i control de la qualitat efectiu**, que abasti la totalitat dels serveis prestats i que tingui conseqüències econòmiques en la retribució del concessionari, i un **sistema d'informació a l'usuari únic, fiable i senzill** d'utilitzat, tant per la preparació del desplaçament (horaris, bitllets únics...) com per la comunicació d'incidències. L'administració titular del servei, que tan sovint demana noves competències, pot demostrar ara que sap administrar les que té amb excel·lència.

PTP

Oficina tècnica de la PTP

On poden sortir els problemes?

Aconseguir aquests objectius no serà una cosa fàcil. L'actual normativa de contractació pública **prima de forma molt acusada la valoració econòmica** de les ofertes presentades i dificulta extraordinàriament la inclusió de criteris de qualitat, proximitat, experiència, tipologia de vehicles, serveis complementaris, seguiment...

D'altra banda, el sector s'ha transformat en els darrers anys, amb l'aparició de **grans empreses transnacionals amb uns centres de decisió allunyats** i amb uns serveis jurídics especialitzats no només en els aspectes concessionals, sinó també (i sobretot)

en explotar les esclertes legals per dificultar fins a l'extenuació la tasca de seguiment de la qualitat del servei.

La litigiositat i els problemes de qualitat en el servei que hi ha hagut en les darreres concessions atorgades, tant a Catalunya com a fora del nostre territori, ens poden advertir de per on poden anar els impediments per avançar cap aquest sistema integral i de qualitat de transport públic. No és un tema de simpaties o antipaties: **el perill que correm és el d'institucionalitzar un mal servei per a l'usuari.**

La feina a fer abans del 2028

Aquestes dificultats tenen solució, si bé caldrà un treball previ de gran abast i finor. En primer lloc, introduint les modificacions en la legislació vigent en la matèria per tal de tenir **reforçar jurídicament les exigències de qualitat i seguiment** que es vulguin introduir als plecs. Realitzar un treball de definició exhaustiva de les característiques del servei, tant a nivell organitzatiu (models de gestió, seguiment i retribució), estratègic (intermodalitat, paper del transport públic en la lluita contra el canvi climàtic), operatiu (definint les xarxes i els corredors i la tipologia dels serveis), i legal (validació jurídica de les propostes). **I tot això amb la participació del sector i dels usuaris.**

En aquest sentit, la **recent creació d'un grup de treball amb presència de tots els estaments** implicats ens sembla una passa molt significativa i que va en el bon sentit. Preveure una transició ordenada, i sense perjudici per a l'usuari, entre els models actuals i futur. Al mateix temps, i ja fora de l'aspecte concessional, avançar en la integració tarifària territorial, l'accessibilitat i la prioritització de l'autobús en les vies interurbanes, especialment les més congestionades.

Es tracta d'una gran oportunitat per a una millora real i integral de tot el nostre sistema de transport públic i no la podem deixar escapar.



Barcelona: reptes pendents pel transport públic



Mercedes Vidal
PTP

En aquest nou mandat municipal que comença des de la PTP no volem deixar d'assenyalar les prioritats per a la mobilitat de Barcelona. Al darrer mandat, igual que a l'anterior, aquest tema ha tingut un paper central al debat polític, a causa de l'impuls municipal per abordar canvis en la mobilitat, un fet que per si sol ja és positiu. **Recordem que la mobilitat suposa un terç de les emissions d'efecte hivernacle i, fer-la més sostenible, és imprescindible si volem lluitar contra el canvi climàtic.**

Des de la PTP fem una valoració favorable en aspectes com l'inici de la connexió tramviària per la Diagonal, la renovació i increment de la flota de bus i metro, els esforços de cooperació amb la Generalitat pel creixement de l'L9, la finalització del desplegament de la Nova Xarxa de Bus i la creació de la T-Usual. Tanmateix, creiem que en certs aspectes no s'ha actuat correctament, com la **manca d'inclusió de l'autobús en la planificació urbanística.**

Altres qüestions prioritàries, que afecten diverses administracions, però on el lideratge de l'Ajuntament és necessari; queden pendents d'abordar, com ara l'ordenació dels autobusos interurbans, la confecció d'un nou model tarifari i la falta d'impuls per a la creació del peatge urbà, un **instrument que permetria incrementar notablement els recursos** pel transport públic, que està mancat d'un bon sistema de finançament.

Per tant, **una de les mesures que cal desenvolupar sense demora és el peatge urbà**, per dos motius.

Per una banda, per obtenir més finançament pel transport, una qüestió crucial amb l'actual manca de finançament del sistema (pandèmia, crisi energètica, rebaixes de tarifes). Per l'altra, el peatge farà disminuir el trànsit a la ciutat, amb la consegüent millora de la salut i la qualitat de vida. A més, amb menys trànsit el bus serà capaç de donar un servei molt millor.

Tanmateix, **caldrà incrementar l'espai segregat pel bus i les mesures de prioritització del transport públic en superfície en general.** Aquesta prioritització ha d'anar acompanyada d'una incorporació integral de l'autobús en les polítiques urbanes, de forma que la necessitat de donar un bon servei en bus a la ciutadania sempre estigui present: amb els mitjans ferroviaris no n'hi ha prou.

Defensem les peatonalitzacions dutes a terme a la ciutat, encara més, estem a favor que tinguin un gran increment en el futur, i que el trànsit restant cada cop sigui més lent i guanyi en seguretat. Malauradament, els darrers anys qui ha perdut velocitat ha estat el bus.

Hem vist com algunes de les actuacions urbanístiques de pacificació no l'han tingut en compte: s'han planificat carrils bus compartits amb bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP), que són un perill per la seguretat, alhora que redueixen la velocitat i eficiència del bus, i s'han executat projectes de pacificació que han obligat a desviaments de les línies, tot això en una de les xarxes actualment més lentes d'Europa. **Cal que el govern municipal tingui**

en compte les persones que fan servir l'autobús (147 milions de viatges el 2022) i que es vegi aquest mitjà com un aliat contra la contaminació, no com un element que 'destorba' a la via pública.

Més enllà de la necessària millora de Rodalies, **una altra prioritat és l'ordenació dels busos interurbans amb intercanviadors en diversos punts de la ciutat.** L'objectiu ha de ser potenciar els desplaçaments en transport públic, especialment des de municipis que per les seves característiques no disposen ni poden disposar d'un servei ferroviari. També és un objectiu important la cooperació entre Ajuntament i Generalitat per a l'ampliació d'aquests serveis interurbans, amb més línies i més freqüències.

Creiem també que és indispensable continuar apostant per **ampliar la xarxa tramviària més enllà de la connexió de les dues xarxes per la Diagonal.** Cal planificar a futur quins eixos de la ciutat tenen una demanda potencial que requereixi la implantació d'un transport de més capacitat i velocitat com és el tramvia, com per exemple a avingudes com la Gran Via.

També cal seguir desenvolupant el **transport públic a la demanda** per la micromobilitat (per exemple pels busos de barri), ja que ha estat un model d'èxit a diversos barris de la ciutat.

La política tarifària va fer un gran pas amb la creació de la T-Usual, rebaixant de forma substancial el preu que els usuaris habituals pagaven pel transport públic. El sistema, però, continuava amb mancances que calia solucionar: principalment les desigualtats entre corones tarifàries, i la manca d'unificació de la tarifació social. **Cal continuar avançant cap a una tarifació més senzilla (que guanyarà usuaris) i més justa (més barata pels qui més ho necessiten).**



Després de la pandèmia la política emprada ha estat la rebaixa de preus generalitzada, a uns nivells mai vistos, però mantenint l'estructura tarifària existent. És a dir, una **mesura social però no de gestió del transport públic.** La rebaixa ha suposat un respir per l'economia de moltes famílies, asfixiades per la inflació en altres productes, però no ha tingut un gran impacte en el nombre de viatges.

El que sí que està tenint és un enorme efecte en el finançament del sistema, perquè les administracions han comès la irresponsabilitat de no preveure mecanismes que compensin els ingressos perduts. Aquesta és una situació molt perillosa que cal solucionar immediatament amb més ingressos pel sistema, ja que **les rebaixes d'avui podrien convertir-se en retallades de servei demà.**



Glòries-Gran Via: si cal una nova reforma, que sigui favorable al transport públic



Carles Garcia Ureta
Oficina tècnica PTP

L'entorn de la plaça serà un espai per al gaudi veïnal, tot i que pot suposar un important revés pel transport públic en superfície

La nova plaça de les Glòries, en obres des d'abril de 2015, serà el resultat d'anys de lluites veïnals per recuperar zones verdes als barris més propers. Té com a particularitat la seva **innovadora combinació de parc i transport públic**, mentre que el trànsit motoritzat ha quedat enterrat als nous túnels de la Gran Via. Aquesta reurbanització permetrà més zones verdes, facilitarà la mobilitat a peu i incorporarà nous itineraris pedalables en zones que abans estaven dominades pel vehicle privat.

No obstant això, **ens preocupa l'impacte que suposa per al conjunt del transport públic** la proposta municipal de canvi de traçat del tramvia recentment renovat al voltant de Glòries amb motiu de les obres d'interconnexió de la Diagonal. La proposta ens amoïna perquè **es planteja traslladar el punt de bifurcació de les línies de Gran Via i Diagonal**, des de la plaça de les Glòries, fins a la cruïlla Diagonal-Ciutat de Granada. Aquesta proposta s'acompanya d'un canvi d'alineació de les vies a la Diagonal i una ziga-zaga a les vies de la Gran Via, creuant-se dues vegades amb el carril bus de la línia H12.

Segons l'anàlisi de la PTP, aquest canvi de traçat **comprometrà enormement la capacitat i la competitivitat del transport públic**, tant per a l'autobús com per al sistema tramviari, al seu pas per Glòries. El passat mes de juny la PTP va presentar una alternativa per resoldre els problemes actuals i de la proposta municipal en aquest complicat node semafòric i viari.

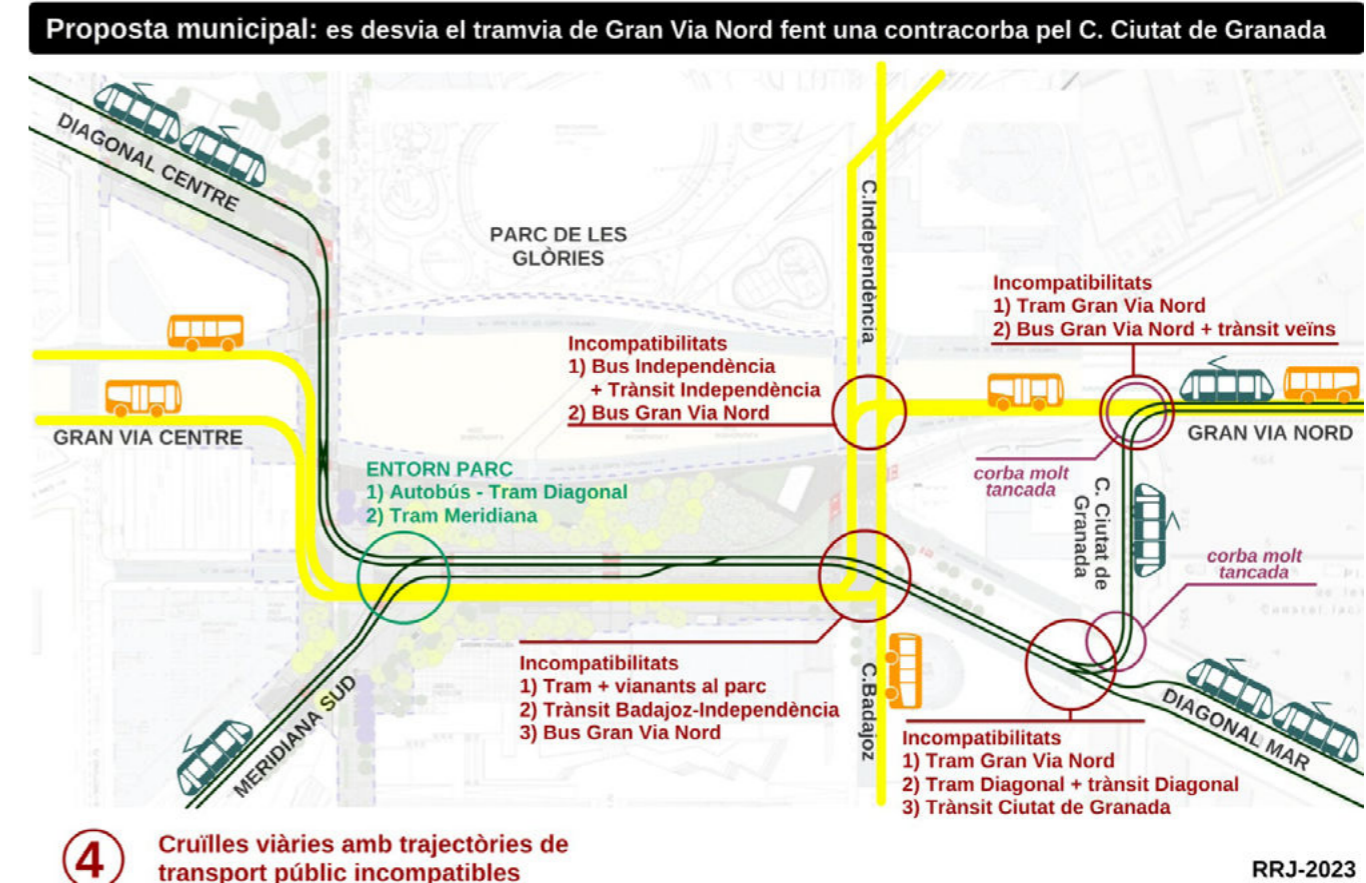
A més a més, ens preocupen dos aspectes:

- **Quina serà la velocitat màxima del tramvia en aquest tram?** Creiem que, per disposar d'un servei de transport públic competitiu, caldria almenys poder arribar als 20 km/h, una velocitat compatible amb l'ús recreatiu de l'entorn.
- Assumint que, tant a la proposta de l'ajuntament com a la nostra, calen espais compartits tramvia i bus, **com es garantirà que no hi hagi invasions de cap altre mode?** El transport públic necessita corredors propis sense interrupcions per a poder oferir un servei atractiu.

Com ja hem destacat en altres articles, creiem que és molt necessari incloure el transport públic com a un element més dels espais pacificats, i no menysprear les seves necessitats d'espai i segregació, com es fa a moltes ciutats del nostre entorn.

A la PTP defensem un transport públic d'altres prestacions que equilibri el canvi modal i les polítiques d'espai públic. Oferim una alternativa al consistori per tal d'aconseguir transicionar cap a una mobilitat més sostenible amb un transport públic que no quedi hipotecat en termes de **capacitat i temps de viatge als dos principals corredors urbans: la Gran Via, servida pel bus H12 de TMB, i la Diagonal, a servir per a la interconnexió dels tramvies actuals.** Com amb tots els governs municipals, oferim la nostra voluntat de diàleg i capacitat tècnica per ajudar a resoldre els reptes del nostre sistema de transport públic.

Descripció de la proposta municipal



- **Desdoblament de la via única del Trambesòs** existent entre Glòries i la Rambla del Poblenou (parada Can Jaumandreu).
- **Carril bus en doble sentit** per a la línia H12 i els serveis interurbans que s'hagin d'aturar a Glòries, tot i que hauran de compartir espai amb les línies T5 i T6 de tramvia.

- **Recorregut tortuós per al tramvia**, penalitzant els temps de viatge a tots els itineraris entre Glòries i el Besòs (de 3 a 5 minuts) en ser un recorregut més llarg i amb corbes tancades.
- **Pèrdua de capacitat a quatre cruïlles a la banda nord de la plaça:** es crearan interseccions entre l'autobús i el vehicle privat, que causaran congestió i penalitzaran el temps de viatge del transport públic. Cal recordar que, en corbes molt tancades, els tramvies han de circular molt a poc a poc, de tal manera que la cruïlla està ocupada molt més temps. Això fa que menys vehicles puguin passar per la cruïlla en una hora.

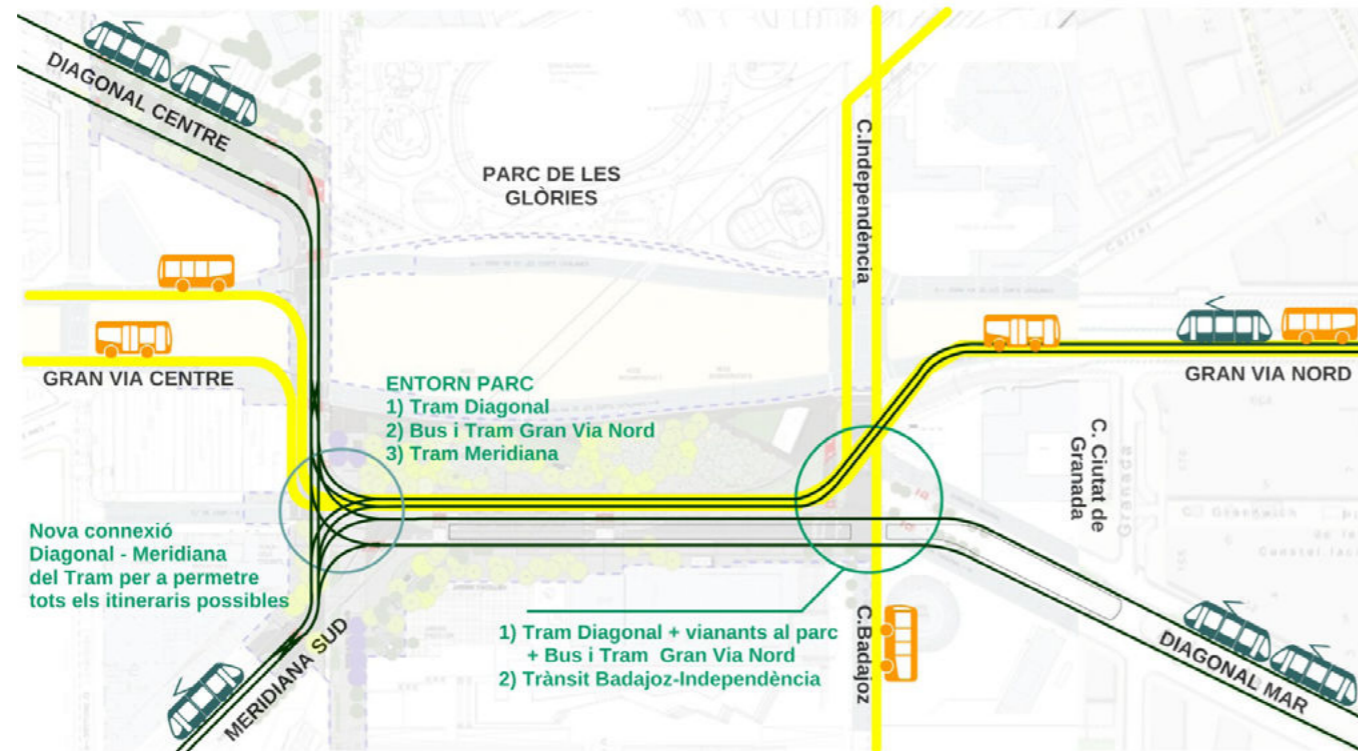
Coll d'ampolla al tram compartit per als recorreguts Gran Via i Diagonal del tramvia. En un tram de 400 metres, totes les línies de tramvia de la ciutat compartiran vies, limitant la capacitat de passatge de tota la xarxa.



Proposta de la PTP per no condicionar l'eficiència del transport públic

L'estudi de la problemàtica descrita ha dut a la PTP a plantejar una alternativa al govern municipal, amb les següents característiques:

Alternativa PTP: accés independent del transport públic de Gran Via i Diagonal a l'intercanviador de Glòries



0 Cruïlles viàries amb trajectòries de transport públic incompatibles

○ Millora dels fluxos

RRJ-2023

- Independència dels corredors de Gran Via (bus + tramvia) i Diagonal (tramvia)**, que entrarien des del costat Besòs fins a la parada del parc-plaça de Glòries de manera independent, sense compartir itineraris ni generar incompatibilitats semafòriques. La intersecció entre ambdós corredors seria al costat Llobregat, on no hi ha pressió del trànsit motoritzat, donant més capacitat al transport públic.
- Reducció dels temps de viatge** gràcies a itineraris més directes i cruïlles més senzilles, sense fases semafòriques especials.
- S'evita generar dues intercepcions del passeig central de vianants de la Diagonal.** El tramvia no travessa el passeig central de la Diagonal fins a l'arribada a la Plaça de les Glòries.
- L'alternativa és més econòmica que la proposta municipal.** Es manté gran part del traçat actual de les vies del tramvia, i només planteja modificar la part asfaltada de l'intercanviador de Glòries. Igual que a la proposta municipal, es planteja via doble entre La Farinera i Can Jaumandreu.
- Més flexibilitat operativa i evitar aïllar el ramal a Ciutadella.** La proposta evita l'aïllament del tram Ciutadella Vila Olímpica <> Glòries, i que aquest sigui accessible tant des de la nova Diagonal central com des del costat Besòs. Des de la PTP no compartim la idea d'aïllar aquest ramal mentre es creen serveis que finalitzin a Glòries.



El consultori del Dr. Traffic

Anècdotes sobre mobilitat sostenible

Parada exemplar

Ja sabem que per captar passatgers per al transport públic, cal que els punts de parada siguin agradables i còmodes. Així ho han fet a Veiteberg, a Noruega. Potser es passen...

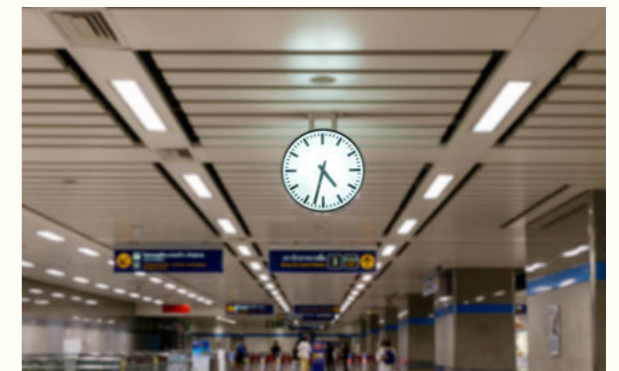


Com si fos avui

“El tramvia de tracció elèctrica també topa amb l'oposició (...), les quals al·legaven l'afectació estètica de la col·locació de pals i fils elèctrics pels carrers (...) Aquests darrers inconvenients es poden evitar, en opinió de l'Associació d'Enginyers, optant per un sistema de carril subterrani, molt més car d'implantar i mantenir que el sistema de tròlei o de fil elèctric aeri”. Aquesta notícia és de 1899... però el discurs ens sona massa.

Correspondència? Què és això?

Imaginem que una entitat de promoció del transport públic organitza un viatge a Cadis, i que lògicament hi vol anar en tren. Fa la reserva per a l'AVE 3942, que arriba a Sevilla a les 21.15 h i permet enllaçar còmodament amb el regional de Cadis (21.50 h). Però ves per on, per obres a la via hi ha un canvi temporal d'horaris i ara el tren arriba a les 21.55. I el tren de Cadis? Ho heu endevinat: surt a la mateixa hora. *RaaS una vez más.*



Limitació de velocitat: un motiu de pes

Parlant d'obres, les limitacions temporals de velocitat són freqüents a la nostra xarxa ferroviària, com bé sabem i patim. Afortunadament, de moment aquí encara no en tenim d'aquestes per pas d'elefants, com als ferrocarrils de Sri Lanka.

doctortraffic@transportpublic.org

'Hem d'aconseguir donar a conèixer el servei als usuaris i que se'l sentin com un transport propi'



Blai A. Dupasquier

Cap de l'àrea de mobilitat i transport de l'Ajuntament de Lliçà d'Amunt

Entre les poblacions mitjanes de Catalunya, Lliçà d'Amunt és tota una excepció positiva pel que fa a l'ús del transport públic local...

Tancarem l'any 2023 amb 330.000 viatgers, per sobre de la xifra pre-pandèmia, que va ser de 286.268 usuaris. Per tant, estem a una ràtio propera als 20 viatges anuals per habitant, més pròpia d'una ciutat gran que d'una població de 15.801 habitants. I espero que el 2024 s'estigui a la ratlla dels 400.000 usuaris. No puc amagar que n'estem molt satisfets.

Com s'arriba a aquestes xifres? Quin és el secret de l'èxit?

El primer és una aposta ferma per part de l'Ajuntament. Quan l'octubre de 1999 es decideix crear un servei local de transport, no es fa pensant a curt termini, es va a per totes. Comences amb un únic vehicle, però ajustant-se a la demanda. L'any 2000 entra en servei el segon, encara de 16 places. Fem el salt l'any 2002, amb dos vehicles de 30 places accessibles. El servei ha anat creixent, fins ara, amb quatre autobusos estàndard híbrids de flota regular, més un cinquè que fa reforços a les hores punta i als polígons. Uns polígons que han vist coberts els requeriments de transport públic que es deriven dels seus estudis de mobilitat generada des del primer dia.

Transports de Lliçà d'Amunt (TLA): sempre amb marca pròpia. Per quin motiu?

Un repte més, quan poses una marca et diferencies i has de donar la cara i fer-ho amb ganes. El servei d'autobusos es veu constantment influït i alterat per imprevistos. Ho pots tenir tot planificat i qualsevol cosa t'obliga a introduir canvis. El conductor del vehicle no és només el responsable de guiar l'autobús, fa de tot: ven bitllets, informa els usuaris, es comunica amb Mobilitat o Trànsit i aplica les correccions que calen en cada moment. Això s'ha de gestionar des de la proximitat, amb un seguiment en directe, amb un esforç per establir canals de comunicació amb l'usuari i guanyant-se la confiança pel que fa a la fiabilitat. Un exemple del que hem aconseguit: fa poc hem posat en servei una nova línia i des de la primera expedició hi havia gent a les parades!

Feu molts esforços per difondre el servei de TLA?

Molta pedagogia! Més que propagada, el que hem d'aconseguir és donar a conèixer el servei als usuaris i que se'l sentin com un transport propi. Per això, en col·laboració amb la PTP, realitzem uns tallers periòdics adreçats als escolars sobre les característiques de la xarxa d'autobús, el sistema tarifari, el comportament dins del vehicle. Però no només en l'àmbit escolar, també a les empreses, en el comerç. Tenim en projecte crear uns tallers per la gent gran,

per tal de conèixer les necessitats de cada franja i poder oferir una informació i producte el més adient possible.

El servei es presta mitjançant un operador extern. Com ho valoreu?

D'entrada pot semblar car i la temptació és fer-ho amb medis propis. Abans de posar en marxa el servei vam fer un estudi dels costos i la gestió directa era inviable. La factura de l'operador és un cost conegut i tancat, a més hi tenim bona relació i responen al nostre grau d'exigència. Per ells hem estat i som un banc de proves. Va costar assumir la decisió de marca i imatge pròpia, però ara ens posen com a model per nous serveis a altres localitats.

Aixequem el zoom: més enllà del servei local, com està el transport interurbà a la Vall del Tenes?

Ha de millorar, sobretot tenint en compte que no hi ha servei ferroviari i l'autobús és l'única alternativa. A nivell comarcal, tenim una xarxa espagueti, amb males freqüències de connexió. A nivell de corredor del Tenes la cosa canvia: la posada en marxa de l'e7, el primer bus exprés de Catalunya (a l'inici el 777), va suposar un pas endavant. Ara li falta ambició i més assistència de gestió. I no és que la línia no guanyi passatge, que en guanya, sinó que en podria guanyar molts més amb una gestió més acurada.

Professionalment, per tu TLA ha estat un repte professional, però et vas acostant a l'edat de la merescuda jubilació. Està garantida la continuïtat?

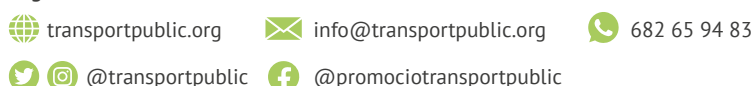
Sense dubte. L'àrea de mobilitat de l'Ajuntament de Lliçà d'Amunt està formada per tres persones, quan a altres poblacions de mida similar ni tan sols existeix. Hi ha implicació per part de l'equip i voluntat política per posar els recursos necessaris.

I per acabar, la pregunta clàssica: quina ha estat la línia de transport públic de la teva vida?

L'e7, bus exprés de la Vall del Tenes, ja que vaig col·laborar en la seva posada en servei i he estat coordinant el projecte fins ara. Una reivindicació de la PTP, a Catalunya no hi havia cap experiència igual. Amb cinc municipis implicats, amb el dret de pas dels vials en mans de la Diputació, amb la Generalitat com a titular del servei i una empresa operadora a qui li demanàvem coses que fins aleshores no es feien. Va ser un repte, vam haver d'aprendre moltes coses, que després han estat útils en el desenvolupament d'altres serveis de bus exprés.



Segueix-nos a les xarxes:



Associa't

transportpublic.org/actua