

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

# MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

Número 71

2023



**30 anys pel  
Transport Públic**

Optimitzant la xarxa de  
Rodalia de Barcelona

P. 4-5

Des de 1993 defensant i  
promocionant el transport públic

P. 12-17

Cádiz: crònica d'un viatge per  
conèixer el Trambahía

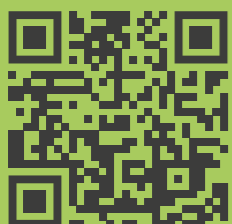
P. 20-21



# 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](http://transportpublic.org/actua)

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

## Contacta'ns

- [transportpublic.org/contacte](http://transportpublic.org/contacte)
- [info@transportpublic.org](mailto: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:  
Viatge a Cadis

Aquesta publicació és possible gràcies a:



## Índex

<b>30 anys de la PTP</b> <i>Lluitar per la mobilitat sostenible i fer-ho des d'una entitat</i>	3
<b>Optimitzant la xarxa de Rodalia de Barcelona</b> <i>Propostes i revisió de serveis</i>	4
<b>Enfortim l'acció col·lectiva</b> <i>A la mobilitat sostenible, tothom suma!</i>	6
<b>"A la PTP ens veuen així"</b>	8
<b>Des de 1993 defensant i promocionant el transport públic</b>	12
<b>Cádiz: crònica d'un viatge per conèixer el Trambahia</b> <i>El 2023 hem reprès el tradicional viatge anual de la PTP, després de la pandèmia</i>	18
<b>El transport públic més enllà de la PTP</b> <i>La fotografia pren protagonisme</i>	24
<b>Un matí familiar al Parc del Castell de l'Oreneta</b> <i>Vam gaudir d'un viatge amb el tren de l'Oreneta</i>	26
<b>El consultori del Dr. Traffic</b> <i>Anècdotes sobre mobilitat sostenible</i>	27
<b>Entrevista - Manel Ferri Tomàs</b> <i>"Hem avançat força, però encara queden molts objectius per assolir"</i>	28

## 30 anys de la PTP!



Adrià Ramirez Papell  
President de la PTP

*Lluitar per la mobilitat sostenible i fer-ho des d'una entitat.*

Amb aquesta revista tanquem el **cicle de celebracions dels 30 anys de l'entitat**. En aquests 30 anys, l'entitat que va ser **fundada per 5 persones n'ha vist passar ja més de 630**, que en algun moment o altre han sigut socis i sòcies, ha tingut seu a 4 locals diferents, ha celebrat més de 300 reunions de junta, ha fet pel cap baix més de 10 viatges, i ha organitzat infinitat de xerrades, grups locals, activitats, reivindicacions i trobades.

Crec que podem dir que **sense la PTP no s'entendrien alguns dels assoliments que hem tingut en matèria de transport públic** a Catalunya: des de la integració tarifària a la T-usual, passant pel tramvia per la Diagonal, el carril bus de la B-23 o el bus 777, embrió d'una forma de concebre els busos d'altres prestacions.

Però la tasca de la PTP no només es mesura per aquests resultats tangibles. Totes les **hores de dedicació voluntària, tots els lligams personals, de lluita i de professió** que s'han creat, totes les complicitats traçades, totes les lluites, també les fracassades, i tots els petits canvis de consciència que hem anat provocant, formen part del llegat que la gent que formem part de la PTP **aportem a la societat, amb la intenció de fer-la més crítica, més madura, més justa i més sostenible**.



Tenim molts reptes al davant, i m'agradaria destacar-ne especialment 4: fer un **salt endavant amb el servei de Rodalies**, ampliar oferta i donar prioritat al bus (urbà i interurbà), aconseguir un **sistema tarifari just, sostenible i atractiu** i començar a **traçar l'estratègia de transport públic** a 20-30 anys vista.

La PTP hi som, i hi serem. Que la PTP segueixi acumulant no només aniversaris, sinó també **èxits, sinergies i lluita!**





# Optimitzant la xarxa de Rodalia de Barcelona

## Proposta i revisió de serveis

En el marc de l'Escola de Transport Públic, a la PTP hem presentat una **proposta per a la millora dels serveis de rodalies a curt i mitjà termini a la regió de Barcelona**. Basant-nos en la convicció que les necessitats de mobilitat han de ser el motor que impulsa els serveis, i que aquests han de definir les infraestructures, la nostra proposta aborda **qüestions clau com els colls d'ampolla, cisallaments i la capacitat** actual de les estacions.

## Propostes per l'R1

En primer lloc, la nostra proposta passa per **l'allargament de certes circulacions de la línia R1**, en particular les que actualment cobreixen la relació L'Hospitalet-Mataró/Arenys, fins a Cerdanyola Universitat, passant per Molins de Rei i Rubí. Aquesta ampliació **milloraria substancialment la connexió entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental** sense necessitat de passar per Barcelona, reduint la necessitat de transbords addicionals dins de Barcelona i evitant la saturació de l'estació de L'Hospitalet, on actualment finalitzen tots els trens de l'R3 i l'R1 (per obres a Sant Feliu i Molins de Rei) i

alguns de l'R4. Cada servei que finalitza a L'Hospitalet provoca un cisallament a la via contrària, reduint la capacitat d'aquest punt del sistema i causant retards en cas que aquesta maniobra es faci fora de l'horari marcat.

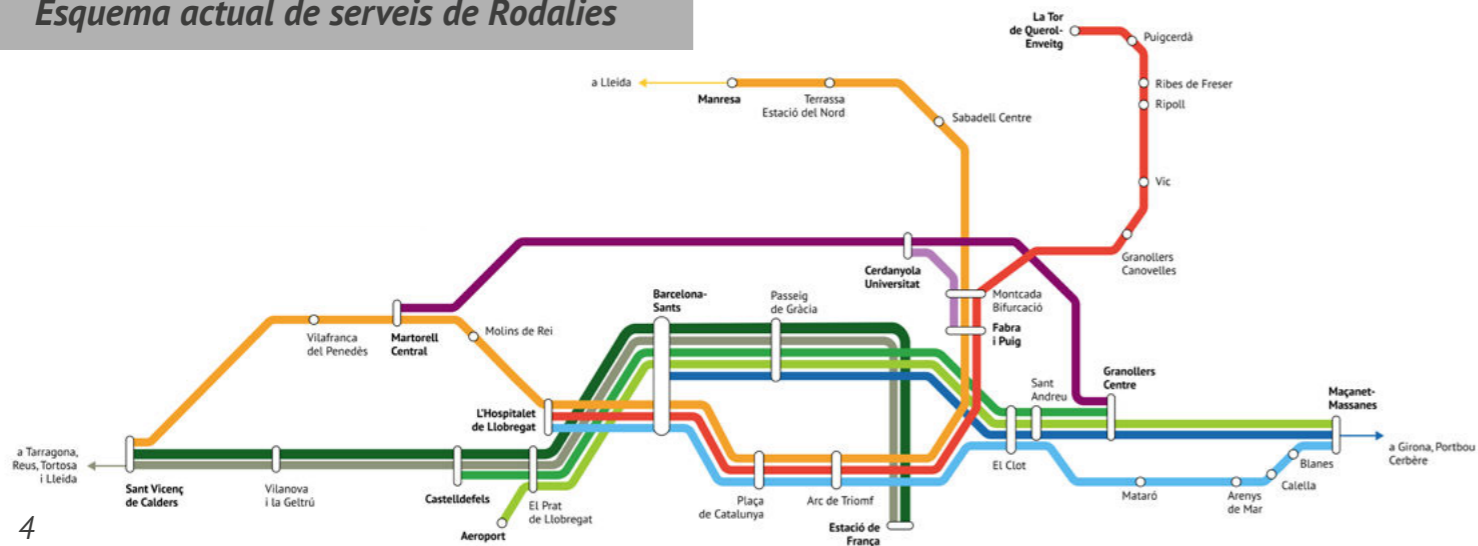
**Un cisallament és un encreuament d'itineraris ferroviaris al mateix nivell.** En aquest cas, quan un tren entra a les vies d'apartador de L'Hospitalet, impedeix que en surti un des de les vies principals de l'estació (les que venen del Baix Llobregat) cap a Barcelona. En cas contrari, xocarien.

## Canvis a l'R2 sud

A continuació, proposem un canvi significatiu per a **la línia R2 sud, traslladant la seva terminal des de l'Estació de França a Montcada Bifurcació**. Aquest canvi aprofitaria el Ramal de les Aigües, actualment utilitzat només per a moviments de material. De retruc, milloraria la connexió de Rodalies amb Sant Andreu i l'intercanviador de Sagrera TAV i potenciarà l'estació de Montcada Bifurcació com a enllaç entre línies de Rodalies. Aquest canvi, però, **ve motivat**

**principalment per alleujar la Bifurcació Aragó.** A la Bifurcació Aragó hi trobem un altre cisallament, com el de L'Hospitalet. En aquest cas, **quan un tren surt de l'Estació de França, no en pot passar cap en direcció El Clot**. Si disminuïm el número de trens que provenen d'Estació de França, reduïm les possibilitats que es doni una situació de cisallament, i podem augmentar el nombre de circulacions que passen per aquest punt.

## Esquema actual de serveis de Rodalies



Carles Garcia Ureta  
Oficina tècnica PTP

## Millores per l'R4

La següent proposta, i amb l'objectiu de descongestionar el túnel de Plaça Catalunya, passa per **reconduir l'R4 pel túnel de Passeig de Gràcia**, aprofitant igualment el Ramal de les Aigües. Així, els trens que **provenen de Terrassa i Manresa finalitzarien a l'Aeroport**, assegurant una connexió directa del Vallès Occidental amb l'intercanviador de Sagrera TAV (ben a prop de Sagrera Meridiana), el cor de l'Eixample i la terminal aeroportuària.

Aquest canvi **implica la divisió de l'R4 en dues parts**: d'una banda, l'R4 nord, el traçat del qual ja l'hem descrit. De l'altra, l'R4 sud, que uneix Barcelona i Sant Vicenç de Calders passant per Martorell i Vilafranca del Penedès, seguiria creuant Barcelona per Plaça Catalunya i l'Avinguda Meridiana, com ja fa actualment, però enlloc de seguir fins a Terrassa i Manresa, s'encaminaria cap a Cerdanyola Universitat. Dit d'una altra manera, **l'actual R4 sud passaria a formar part de l'R7**, que actualment només s'utilitza com a llançadora entre Fabra i Puig i Cerdanyola Universitat.

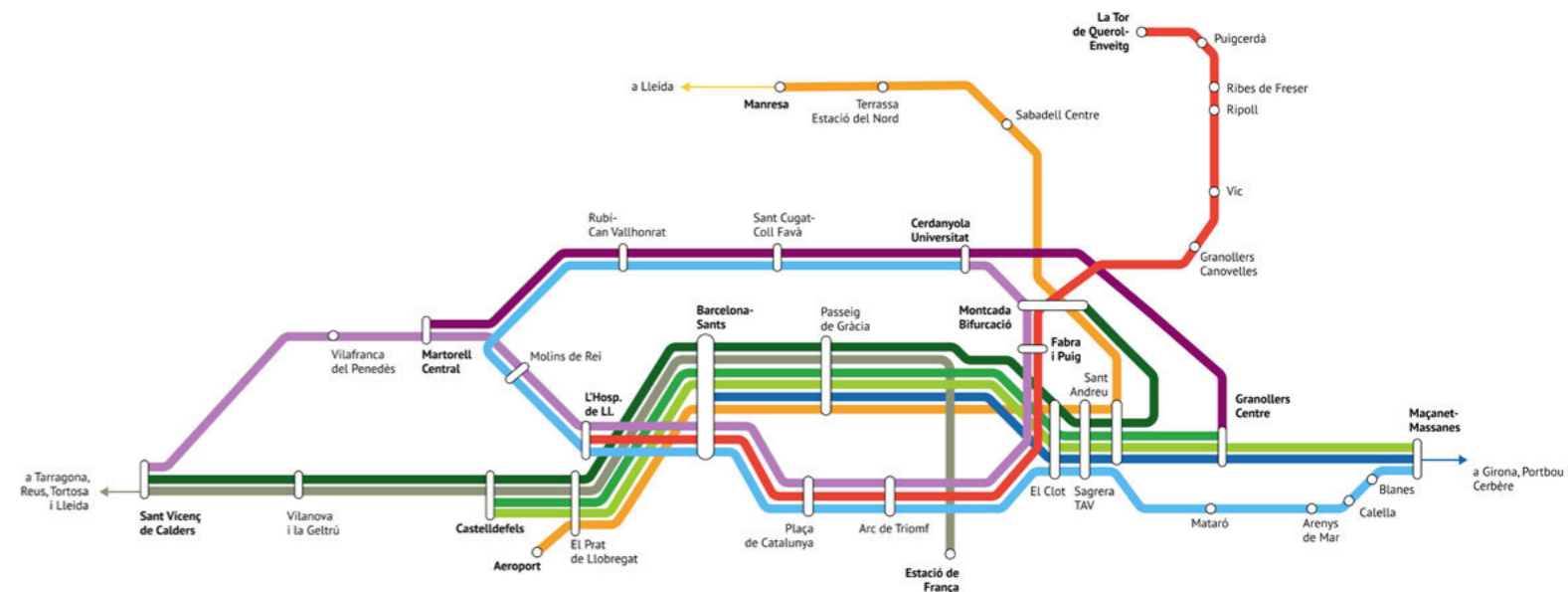
Aquestes adaptacions permetrien **alleujar la pressió exercida sobre els dos túnels de Barcelona**, permetent-ne una millor gestió del trànsit ferroviari. Per les característiques tècniques dels túnels, així

com del material que hi circula, els túnels no poden absorbir més de 18 circulacions per hora i sentit cada un. En l'actualitat, en hora punta ja assolim aquesta situació de capacitat al túnel de Plaça Catalunya, mentre que al de Passeig de Gràcia ens trobem en 14 circulacions per hora i sentit en hora punta, si bé la **capacitat està fortament condicionada pels cisallaments** a la Bifurcació Aragó que ja hem descrit.

Amb la nostra proposta, passàriem a tenir 11 circulacions per hora i sentit al túnel de Plaça Catalunya i 16 al de Passeig de Gràcia. Aquesta **redistribució afavoriria la futura inclusió de més trens d'entrada a Barcelona**, especialment amb la previsió de nous trens que s'incorporaran a partir de 2026.

La proposta de la PTP per a la millora dels serveis de rodalies a Barcelona destaca la **importància de planificar amb vista a les necessitats de mobilitat, optimitzar l'ús de la infraestructura actual i abordar de manera proactiva els desafiaments presents i futurs**. La millora dels serveis de rodalies no només millorarà la qualitat de vida dels usuaris, sinó que també contribuirà a un sistema de transport públic més eficient i sostenible per a la Regió Metropolitana de Barcelona.

## Esquema de serveis de Rodalies resultant de les propostes de la PTP





# Enfortim l'acció col·lectiva

*A la mobilitat sostenible, tothom suma!*

Catalunya Camina, Bicicleta Club de Catalunya, Prevenció d'Accidents de Trànsit, Biciclot, Eixample Respira, Bicihub, Revolta Escolar... Podria fer una llista molt llarga amb exemples d'entitats que lluiten i promouen una mobilitat més segura i sostenible. És tan llarga la llista, com motius tenim les entitats mediambientals per a afirmar que **la nostra tasca és vital per a evolucionar a un model de mobilitat més sostenible.**

Les entitats que he llistat, i moltes d'altres, són un clar exemple de la implicació i la rellevància del tercer sector en la mobilitat sostenible. Un exemple molt clar ens el va deixar la Setmana Europea de la Mobilitat: sabeu **quants carrers van tallar la seva circulació al trànsit el Dia Europeu Sense Cotxes? Un.** I sabeu qui va propiciar aquest tall? No va ser l'administració, va ser una entitat, Maragall Respira. La reivindicació i recuperació de l'espai públic per al vianant, per a sortir en bicicleta o simplement per a millorar la infraestructura viària, posa a les entitats en un paper molt rellevant.

## *Com ens organitzem des de les entitats per fomentar una mobilitat més sostenible i segura per a tothom?*

Formes d'organitzar-nos hi ha tantes com entitats, però hi ha un punt clau i comú que moltes posem en relleu: necessitem una estructura mínima per a poder fer activitats de promoció. Algunes troben aquesta estructura només amb el voluntariat, d'altres amb l'oficina tècnica... Ara bé, **l'acció pedagògica i la tasca de poder explicar fàcilment un concepte tècnic és l'objectiu principal** a respondre amb la nostra organització: arribar a peu de carrer.

Al final, les entitats hem d'anar evolucionant amb el temps i amb les diferents formes de percebre el dia a dia. Això afecta la nostra organització, fent que el nostre esquema intern vagi variant en continent però no en contingut. Moltes de nosaltres **portem**



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

**molts anys lluitant i reclamant i hem anat treballant en allò que es fa anomenar incidència política**, una part molt important de la nostra base. No sóc gaire fan d'aquesta combinació de paraules perquè sembla que es relacioni entitat amb política, i res més allunyat de la realitat.

**La incidència política és una eina més** en l'entrellat de fer arribar les nostres reivindicacions a la ciutadania i a les administracions. A vegades sí que es tracta d'una feina de picar pedra amb estaments polítics i ens municipals, però no deixa de ser la nostra tasca i la nostra forma de propiciar un canvi. Un canvi que a vegades no és ben rebut, a primeres, per la ciutadania.

## *Treball en xarxa: una oportunitat que no podem deixar escapar.*

**Les transformacions sempre són col·lectives i van de baix a dalt**, per això la ciutadania és un aspecte clau a treballar, més enllà dels nostres socis i sòcies. Com a entitats tenim un paper clar en aquestes transformacions: **tenim la capacitat per a moure masses i tenim les eines per a fer una xarxa potent.** La nostra postura és escoltada, important, tant pel ciutadà com per l'administració, i això és d'un gran enriquiment.

La importància de treballar en xarxa, fer un creixement comú entre les entitats, sumant les unes amb les altres, és vital per a l'evolució de les entitats ambientals. Però els reptes que ens pot suposar **el treball en xarxa i de manera participativa són oportunitats per a arribar al nostre objectiu:** canviar el model de mobilitat i urbà del cotxe cap a un model just i sostenible. Quan parlem amb les entitats coincidim que **l'activis-**

**me de carrer és el que més força ens dona**, i aquest és a vegades difícil d'assolir. Sovint, hi ha entitats amb una força tècnica important, però que no tenen un poder de convocatòria rellevant i viceversa. Quan podem treballar junts i cohesionats és quan compartim coneixements i on un no arriba, hi pot arribar l'altre: **consciència col·lectiva i compartida.** L'exemple que la unió fa la força el tenim amb la Revolta Escolar: un grup d'escoles que van començar reclamant el seu trosset de carrer que ara és tot un entramat de gent disposada a reclamar i reivindicar allò que és de dret.

Potser, com a entitats, ens hem de plantejar un **repte clar: trobar aquells punts que ens posen en comú**, aquelles debilitats que ens compensem mútuament i confiar les unes en les altres en què el nostre missatge serà igual transmès tant per nosaltres mateixes, com per la resta.

## *La pedagogia com a eina clau per arribar a la ciutadania.*

Velocitat comercial, RFIG, voltatge... a vegades empram un vocabulari que no és habitual en una conversa entre dues persones mentre fan el cafè. Quan en som conscients, fem una tasca molt bonica de traslladar aquestes paraules tan lletges en un llenguatge amable i amb significat per a la resta del món. **Quan aprenem a comunicar és quan realment estem treballant amb la ciutadania**, quan els podem explicar amb les seves paraules una problemàtica i una possible solució, quan ens oblidem dels polítics i tècnics de l'Ajuntament i ens centrem en el que viu dia a dia una persona.

Un exemple que hem viscut aquest any a la PTP és la magnífica expressió d'aquest argumentari. Des de fa molts anys, la PTP fem religiosament cada Setmana Europea de la Mobilitat curses de transport, on mirem els mitjans més ràpids, però també els que contaminen menys i són més assequibles econòmicament. **Quan finalitza la cursa i presentem els resultats, expliquem d'on surten les dades i quin sentit tenen**, com ara el fet que no pensem mai en el temps que triguem a aparcar el cotxe o el cost que ens suposa mantenir-lo. Aquest any, una senyora de Mataró que, tot sigui dit, va perdre competint en bus amb un vianant a peu, ens va fer arribar aquestes paraules:

*"Han sido muy amables, me lo he pasado bien y me he informado de varias cosas. Estoy preparada para ir en tren, bus, y hasta en bicicleta, que tengo una pero la tengo averiada" ... "Pienso viajar mucho en tren y aparcar el coche, que se lo regalaré a mi nieto".*

Si això no és un èxit per a la mobilitat sostenible, em pregunto què ho serà.





## Marta Vancells

Directora de l'Àrea de Comunicació de l'ATM

Moltes felicitats en el vostre 30è aniversari, PTP! La vostra dedicació a la millora del transport públic és un exemple a seguir. Sou un element clau en el propòsit comú d'una mobilitat més equitativa i sostenible per a tothom. Per molts anys!



## Junta de l'EPF

L'European Passengers' Federation ha estat promociónant la mobilitat sostenible i un millor transport públic durant 20 anys. Volem agrair a la nostra organització membre, PTP, per les seves valuoses contribucions i especialment per acollir la conferència de l'EPF a Barcelona el passat juny! Felicitats, PTP, pel vostre aniversari!



## Àlex Gilabert Vázquez

Director Grup TEISA

Enhorabona!! Des de la iniciativa i l'interès altruista dels seus associats, heu aconseguit en 30 anys d'història participar en tots els debats sobre transport públic, proposar iniciatives per millorar la mobilitat al nostre país, i ser una referència en el sector impulsant tant la infraestructura com el servei. Per molts anys més!



## Joan Soler

Conseller Delegat de Soler i Sauret, S.A.

Vaig arribar a la junta de la PTP al voltant de l'any 1995, crec que de la mà de l'Ole Thorson. Volien comptar amb la presència dels operadors de transport regular.

Ens reuníem a les oficines de SET/INTRA a Rambla de Catalunya, a les tardes, quan tothom podia fer un forat a l'agenda i dedicar-hi una estona. La gent de la junta eren gairebé tots usuaris intensius de transport públic o bicicleta, que coneixien amb molt detall bona part dels serveis. Era ofici o afició, fins i tot passió.

El nostre sector es trobava en una crisi molt important. La PTP ens van ajudar i van contribuir a la consecució dels canvis que l'any 2001, amb la integració tarifària i les mesures que la van acompanyar, ens van permetre fer un salt endavant i recuperar el terreny que havíem perdut.

Gràcies a tots ells i als que han recollit el relleu. Sou necessaris i feu una gran tasca amb aquesta mirada qualitativa de la mobilitat. Felicitats per aquests 30 anys i la feina feta.

## Mayte Castillo

Directora de Rodalies de Catalunya

Enhorabona pel 30è aniversari de la vostra entitat i per l'aposta ferma i exitosa que feu pel transport públic. El futur passa per continuar fomentant el transport més sostenible, el que mou cada dia centenars de milers de persones i que, plegats, ens duu a la intermodalitat, un dels objectius que compartim tots els actors implicats en la mobilitat del país. Per molts anys més.



## Mireia Ruiz

Directora de FECAV

30 anys de trajectòria que consoliden la PTP com una de les entitats més reivindicatives per un sistema de transport públic inclusiu, en què la societat tingui garantit el dret fonamental de la Mobilitat i els agents implicats puguin desenvolupar la seva activitat d'una manera sostenible. Per aquest motiu, des de FECAV ens agrada vincular-nos amb entitats que treballen des del compromís, la responsabilitat i el respecte, valors compartits amb la PTP. Moltes felicitats i per 30 anys més col·laborant plegats!



## Pere Macias i Arau

Coordinador del Pla de Rodalies

D'ençà del 1993 han passat moltes coses en el transport públic. Potser la més rellevant és que ara parlem més de mobilitat que no pas de transport. La PTP ha estat una eina cabdal per conduir aquest canvi conceptual.

Els documents de la PTP gaudeixen d'una innegable rigorositat, servint com a guia per les administracions; i les campanyes sempre han assolit l'objectiu de comunicar les propostes que s'hi formulaven, conscienciant a la gent i exigint a les autoritats.

La connexió tramviària per la Diagonal, més i millors serveis ferroviaris arreu del país, la campanya per re-

cuperar les línies tancades, són lluites escaients en temps d'emergència climàtica i d'exigència de transició ecològica.

Al darrere de tot bon projecte hi ha dones i homes que hi han esmerçat temps, dedicació i passió. Tots som conscients de la tasca que s'hi ha fet des d'aquells primers anys noranta quan els Jocs Olímpics no ens varen portar ni un metro de metro, ni un quilòmetre de ferrocarril. Queda molta feina: massa alcaldes encara bloquegen la construcció de línies de tramvia, volen aixecar les vies de tren i els fa mandra implantar carrils bici o treure les motos de les voreres. La PTP continua essent necessària!



### Xavier Flores

Secretari General d'Infraestructures

30 anys!! Les administracions necessitem escoltar les diverses veus de la nostra societat, i al llarg de la meua trajectòria professional, que gairebé coincideix amb aquests 30 anys; m'he trobat una PTP amb la que ha valgut la pena dialogar sempre des d'una voluntat de sumar i aportar.

**Per molts anys, i sobretot per molt transport públic!!!**

### Isabell Büschel, PhD

Spain Director T&E

¡Felicidades por 30 años exitosos promoviendo el transporte público! Sois dinámicos, innovadores y persistentes, requisitos indispensables para lograr mejorar la protección del clima, del medio ambiente y la cohesión social ¡Vuestra labor es esencial para lograr esa economía descarbonizada en 2050!



### Pere Calvet Tordera

Degà del Col·legi de l'Enginyeria de Camins, Canals i Ports de Catalunya

En nom del col·lectiu d'enginyers i enginyeres de Camins, Canals i Ports vull felicitar-vos per aquests 30 anys de compromís en la defensa d'un transport públic eficient, equitatiu i sostenible. La vostra tasca de divulgació dels beneficis i avantatges de la mobilitat sostenible ha contribuït a generar interès i coneixement col·lectiu a tota la societat catalana.



### Mònica Enrich

Directora del BACC

Moltes felicitats!! Des del BACC desitgem seguir col·laborant plegats uns altres 30 anys més.



### Xavier Andreu González

Gerent TUS

En nom de la TUS us donem l'enhorabona a tot l'equip de Promoció del Transport Públic per 30 anys de compromís incansable amb la mobilitat eficient, la sostenibilitat i la cohesió social de tot el país. No defalliu en la lluita cap a un futur més just i verd. Gràcies per la vostra gran feina!



### Adrina Bachiller i Saña

Cap del Gabinet Tècnic d'FGC

Les meves felicitacions a la PTP per la tasca realitzada aquests 30 anys. Molt ha canviat tant en la percepció com en la realitat de la mobilitat en el transcurs d'aquests anys, però molt més queda encara per fer. Us desitjo molts èxits en el futur, ja que l'èxit de la PTP serà decisiu en l'assoliment d'una mobilitat sostenible, imprescindible per una societat més justa i equitativa. Segur que ens trobarem treballant plegats en aquest camí. Felicitats!



### Pilar Garcia Fuertes

Directora Museu del Ferrocarril de Catalunya

És un goig per a mi transmetre l'estima i reconeixement a la trajectòria i l'estimulant tasca del foment i defensa del transport públic que feu des de la PTP.

Amb les nostres actuacions participem del propòsit col·lectiu de construir un planeta més habitable; i les persones de la PTP fa tres dècades que ho demostren. Des d'aquest 2023, coincidint amb el 175è aniversari del ferrocarril, el museu compta amb la presència de la PTP i la seva campanya "El transport públic ens dona més". El compromís de la PTP destaca com a model de cooperació pel bé comú en la millora de la qualitat de vida ciutadana. La feina de sensibilització ha contribuït a impulsar polítiques sostenibles i el desenvolupament d'infraestructures de transport públic per a les necessitats actuals i futures.

Com a portaveu dels habitants i convidats de "La Casa dels Trens", m'uneixo a la celebració, tot agraït a la PTP la seva aportació a l'impuls d'un model de mobilitat respectuosa i eficient. Felicitats per aquests 30 anys de compromís i dedicació i endavant amb molt més!





# Des de 1993 defensant i promocionant el transport públic



Junta de la PTP

Gràcies a la feina feta durant tots aquests anys, s'ha aconseguit que l'entitat sigui un punt de referència per l'actualitat de la mobilitat sostenible. La participació en diversos espais amb les administracions públiques, en jornades tècniques i als mitjans de comunicació ha

permès que les propostes i les opinions de l'entitat arribin als estaments polítics i tècnics, a les persones usuàries i a la ciutadania en general. Us fem, a continuació, un petit tast dels reptes i lluites de la PTP, els assolits i els que encara hem de batallar!

## Reptes fundacionals:

*Què demanava la PTP als seus inicis?*

### L'assoliment de la integració tarifària

Un dels objectius fundacionals va ser la integració dels viatges del transport públic. Fins a la creació dels títols de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, cada empresa tenia un sistema propi. La posada en marxa del Sistema Tarifari Integrat va significar una revolució pel transport públic. Aquest procés es va estendre a les altres autoritats territorials (Lleida, Tarragona i Girona) i és la base del nou sistema T-mobilitat.



### El tramvia a l'àrea metropolitana de Barcelona

El tramvia es va recuperar com a mitjà de transport quotidià a Barcelona l'any 2004 després d'anys de reivindicacions i polèmiques durant les obres. La PTP ja havia defensat des d'un inici la creació del Trambaix i el Trambesòs, però a partir d'aquell any i encara fins avui, s'ha convertit en una entitat clau impulsora de la connexió d'aquests dos sistemes. Avui, el tramvia és a punt d'arribar a Verdaguer i s'ha convertit en el transport públic per superfície més ràpid en zona urbana de tota l'àrea metropolitana, ha captat més viatgers que cap altra infraestructura i és el millor puntuat a les Enquestes de Mobilitat.



### Impulsors de la primera empresa espanyola de vehicle compartit

L'any 2000 vam fer els primers estudis per impulsar el vehicle compartit a Catalunya a partir d'un projecte de carsharing. L'any 2003 es va crear la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura amb l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat per impulsar el projecte, que va veure la llum l'any 2004 amb l'empresa Catalunya Carsharing, absorbida posteriorment per Avancar, i aquesta per Zipcar.



## 30 ANYS SENSE PARAR:

*Quins temes hem treballat?*

### Pioners en la denúncia de la degradació de Rodalies

Quan pocs en parlaven, la PTP va posar sobre la taula que l'alta velocitat no només treia inversions, sinó també espai per fer funcionar Rodalies. També vam fer els primers estudis per demostrar una creixent deixadesa (2003) i saturació del servei (2005) als trens de Rodalies. L'any 2006 vam participar a diverses mobilitzacions amb el moviment veïnal i sindical i vam aconseguir la presentació d'un pla d'inversions urgent i la creació d'un comitè de clients de Renfe. Des de 2009 lluitem pel compliment del Pla de Rodalies, que ha de permetre millorar el servei i ampliar-ne la capacitat. Per aquest motiu ens hem oposat, entre d'altres iniciatives, a la R-Aeroport de forma sostinguda i argumentada des de 2015.



### Millores a la xarxa d'autobusos a Barcelona

Des dels nostres inicis hem reivindicat que l'autobús tingui el seu propi espai dins de les ciutats, sigui a través de la proposta d'ordenança reguladora de l'entorn de les parades, la campanya TP en superfície: renovar-se o morir o l'informe sobre l'afectació per altres vehicles i obstacles als carrils bus de Barcelona.



### El carril bus de la B23

Amb el manifest d'Esparreguera (2001), vam aconseguir el primer compromís polític per donar prioritat a l'autobús a una autopista catalana, el carril bus de la B23, actualment en construcció. La prova estàtica que vam fer a la B23 és de les imatges més icòniques i exitoses de l'entitat. Des de llavors i durant l'última dècada, hem aconseguit carrils bus a la C-58 i la C-31.



### El bus exprés de la Vall del Tenes: un model pioner

La PTP, de la mà de la Mancomunitat de Municipis de la Vall del Tenes, va elaborar una proposta per fer la primera línia de bus exprés de qualitat de Catalunya: la 777, que incorporava aspectes fins aleshores només contemplats cap al ferrocarril: prioritat semafòrica interurbana, cadència horària, Park&Ride i règim de circulació semidirecte (saltant-se parades). El 777 és un dels precursors de l'actual xarxa Exprés.cat de la Generalitat.





## Adopció dels codis de línia a Rodalies de Catalunya

Vam fer una proposta d'adopció d'un codi alfanumèric per designar els serveis regionals i adoptar els codis de línies de rodalies als teleindicadors de trens i estacions i sistemes generals d'informació del servei de Rodalies de Catalunya. **Catalunya és l'únic nucli de Renfe** on s'ha adoptat de forma generalitzada la nomenclatura de línies.



## Defensa i impuls d'estacions intermodals

Juntament amb l'entitat femVallès hem reivindicat l'enllaç entre Rodalies i FGC a Rubí i Sant Cugat, pels quals s'està avançant en la bona direcció. Per altra banda, seguim reivindicant un **servei de Rodalies digne paral·lel a l'AP-7** agafant de base l'R8.



## Revitalització de la línia Lleida - la Poble

Després de molts anys de reivindicacions **vam contribuir a evitar el tancament de la línia** Lleida – Balaguer – la Poble, i la posterior transformació en un servei modern de la mà de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Es tracta d'una línia de baixa demanda on calia aplicar mesures d'operació de baix cost, que han donat resultats idonis.



## Lluitem contra els desmantellaments ferroviaris

Entre el 2005 i el 2007 vam col·laborar amb **Defensem el Tren de l'Empordà** per salvar l'estació urbana de Figueres. Actualment es manté al seu lloc, però hi ha diversos plans per canviar-la d'ubicació. A més a més, entre el 2002 i el 2020 vam fer una intensa campanya per **evitar la desaparició del ferrocarril entre Port Aventura, Salou i Cambrils**, sense èxit. Ens mantenim contraris a la desaparició de línies ferroviàries i apostem per millorar-les o transformar-les.



## 2020: aconseguim un abonament mensual econòmic

Després d'anys de reivindicacions, al 2020 **vam aconseguir que amb aproximadament 20 viatges d'anada i tornada al mes sortís a compte un abonament mensual il·limitat**, una millora històrica per a les persones que utilitzen el transport públic de manera més intensa. El nou abonament mensual, anomenat T-usual, va eliminar les targetes limitades T-50/30 i surt més a compte que 4 antigues T-10 (actualment T-casual).



## Les ampliacions viàries no són la solució als nostres problemes

"One more lane will fix it". Des de la PTP ens hem mostrat diverses vegades en **contra d'aquesta afirmació**, que promou l'ús del cotxe per sobre del transport públic i, en contra del què es sol pensar, sempre empitjora la congestió a les carreteres. N'hem fet campanya especialment a l'AP-7 i contra el Quart Cinturó.



## PROPERES REPTES:

*Quines lluites tenim en seguiment a la PTP?*

## El finançament del transport públic: una prioritat

El treball de la PTP ha estat clau en l'aprovació de **dues lleis del Parlament de Catalunya**: Llei 9/2003 de la mobilitat, pionera al seu tipus a tot Europa i Llei 21/2015 de finançament del sistema de transport públic. Arran de l'encariment de preus l'any 2022, es va reduir substancialment el preu del transport públic i, en alguns casos, es va optar per la gratuïtat. Des de la PTP vam mostrar la nostra preocupació i vam reclamar un **finançament estable, previsible i finalista**. Vam lamentar l'aixecament dels peatges interurbans i vam proposar un peatge urbà a la ciutat de Barcelona. De cara a l'usuari, apostem clarament per a una tarifació social i atractiva i la integració tarifària a tot Catalunya. **Que les rebaixes d'avui no siguin les retallades de demà.**





## Millorar la connexió amb Europa en transport públic

Gràcies al treball de **diverses entitats a banda i banda dels Pirineus**, entre elles la PTP, hem aconseguit que Renfe permeti viatjar de Cervera de la Marenda a Portbou en sentit Barcelona i que SNCF ho faci de Portbou a Cervera en sentit Perpinyà, trànsits prohibits fins llavors. També treballem per a la tornada dels trens nocturns a Catalunya, més connexions pel túnel del Pertús i el potenciament dels serveis transfronterers i dels enllaços a La Tor de Querol i a **Portbou-Cervera**.



## Infraestructures de transport públic de qualitat a tot Catalunya

Després de llargues reivindicacions veiem com estem **molt a prop d'aconseguir el TramCamp**, projecte que durant molts anys havíem defensat en solitari. També seguim treballant per a definir la xarxa de tren-trams, tramvies i busos de trànsit ràpid (BRT) del futur: **al Vallès, al Bages, al Pirineu o a les comarques gironines**.



## Vetllem per la qualitat del servei d'autobús

Sempre hem defensat **el transport públic per carretera** com el pilar del transport públic de Catalunya, molt especialment per la seva capillaritat. Amb la finalització de les concessions d'autobusos interurbans el 2028, tenim per davant una bona ocasió per **redefinir el mapa de serveis que volem**, però també cal assegurar-ne la qualitat i que els operadors estiguin compromesos amb el projecte.



## Establim les prioritats per unes rodalies millors

Si al 2007 vam presentar el Pla Tren 2014, el 2020 vam actualitzar-lo a l'Objectiu Tren 2024. Durant aquests anys, tant hem sensibilitzat sobre la necessitat d'invertir amb vistes al futur. Per això, hem fiscalitzat que s'invertís en els aspectes que milloren realment el servei: **duplicacions** i quadruplicacions de via, el túnel de Montcada, creuaments i **creació de nous serveis sobre l'infraestructura actual**. Hem sigut molt crítics, entre d'altres, amb **els soterraments**, que no milloren el servei globalment o fins i tot l'empitjoren.



Moltes vegades, la millor manera de sensibilitzar a la ciutadania és fer **demonstracions de l'impacte que té desplaçar-nos en l'espai públic**. Al llarg de la història de la PTP hem fet diverses demostracions a

Sabadell, l'Hospitalet o Barcelona de com desplaçar fins a 200 persones en diferents modes de transport, demostrant que **el transport públic és sempre més eficient**.

## CREANT ESCOLA:

*Com fa arribar els seus missatges la PTP?*

### Creació de les "eines per a viajar"

La PTP ha generat alguns mapes propis amb l'objectiu **d'integrar informació actualment separada segons operador o sistema de transport**. Destaquem un mapa ferroviari amb totes les estacions de ferrocarril de Catalunya i el mapa de temps de viatge de la zona 1 de l'àrea metropolitana de Barcelona.

### Fem de l'enxarxament una eina potent

Durant aquests 30 anys hem treballat colze a **colze amb entitats de defensa de la mobilitat sostenible, l'ecologisme i la justícia social**. Hem fet congressos amb entitats europees, treballs conjunts, campanyes per fer força política pel peatge urbà i les motos en vorera, lluites comunes compartides... Aquest passat 2022 **vam "fer el salt" cap al Bicihub**, per seguir treballant amb les entitats i crear espais per a nosaltres i poder destacar la nostra tasca.



### Fem arribar el nostre missatge molt més enllà!

La PTP hem treballat sempre per **apropar el transport públic a tothom**, fer-lo entenedor i comprensible. Les nostres **curses de transport, competint temps, velocitat i emissions** amb diferents mitjans de transport, xerrades a diferents espais i grups i la nostra campanya "El transport públic ens dona més" apropen la "PTPedagogia" arreu.



### Creem espais únics de debat

L'any 2018, coincidint amb el **25è aniversari de la PTP**, vam iniciar dos congressos que hem seguit repetint anualment: l'Escola de Transport Públic i el congrés "Transport Públic és cosa de dones".



### Celebració del Dia sense Cotxes i la Setmana de la Mobilitat

Desde l'any 2002, la PTP ha estat **impulsora de la celebració del Dia sense cotxes**, que posteriorment va evolucionar a la Setmana de la Mobilitat. En aquest sentit, l'entitat ha col·laborat amb les administracions per tal que aquesta setmana sigui **un èxit de participació** arreu del territori. Al llarg d'aquests dies, cada any l'entitat ha aprofitat per realitzar exposicions, accions de divulgació o reivindicació per posar el valor el paper del transport públic i la mobilitat sostenible. L'activitat de referència de la Setmana de la Mobilitat ha estat **la cursa de transports**.





# Cádiz: crònica d'un viatge per conèixer el Trambahía

*El 2023 hem reprès el tradicional viatge anual de la PTP, després de la pandèmia*

Després de la pandèmia, a la PTP hem reprès aquest 2023 el nostre tradicional viatge anual. Aquest any el destí era Cádiz i vam anar-hi del 5 al 8 d'octubre.

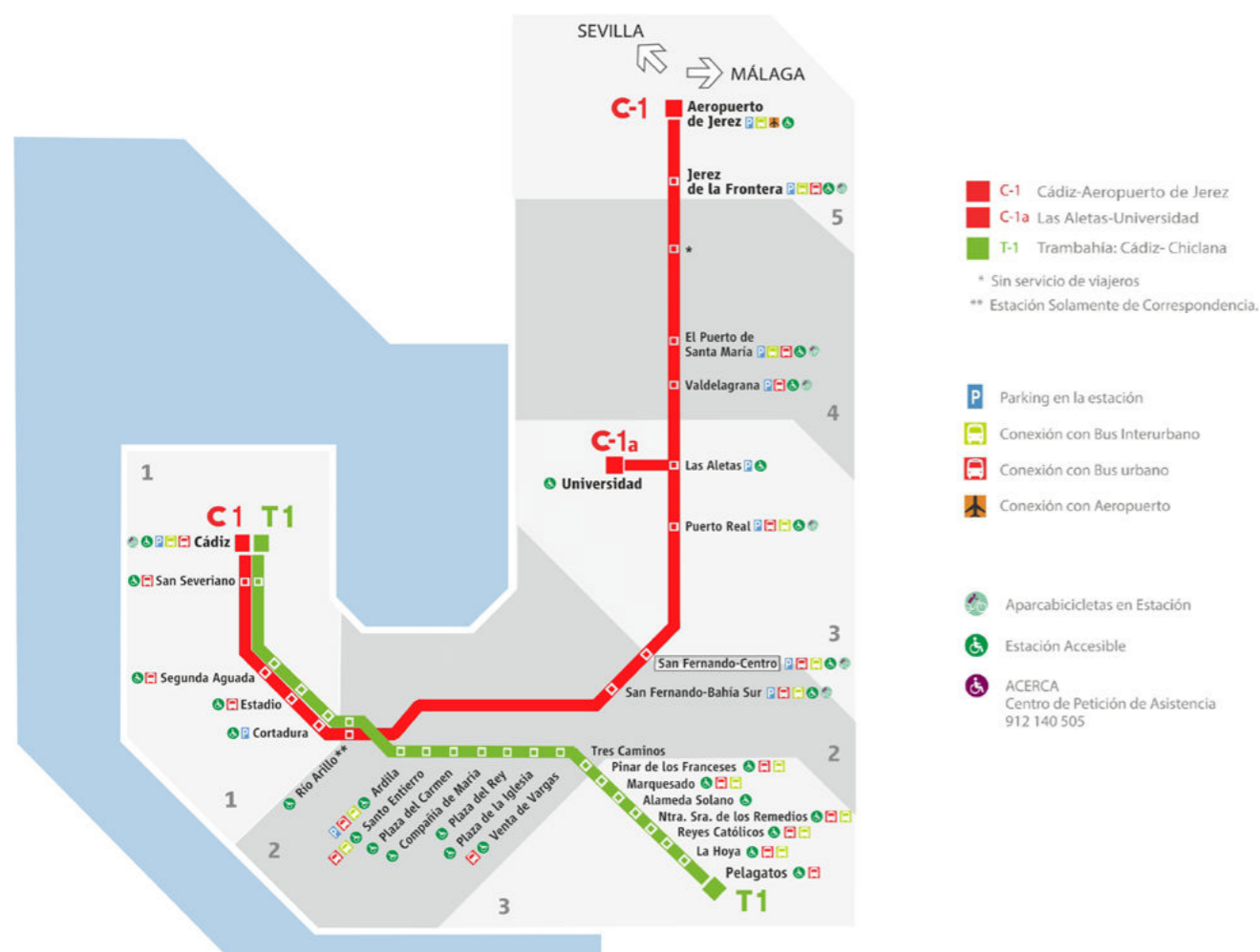
El primer dia, el dijous 5, el vam emprar en el viatge d'anada. Després de dinar vam sortir de Sants en un AVE cap a Sevilla i allà vam agafar un regional fins a Cádiz. El nostre allotjament era molt a prop de l'estació, així que vam poder arribar caminant, ja per la nit.

A l'estació de Cádiz també s'agafava el Trambahía a l'inici del seu recorregut, que és el que vam fer el matí següent. Conèixer el funcionament d'aquest tren-tram que recorre la Bahía de Cádiz era un dels

objectius del viatge. El tramvia comparteix vies amb Cercanías Cádiz fins a l'estació de Río Arillo i des d'allà segueix el seu camí en via pròpia fins a Chiclana de la Frontera, passant per les localitats de San Fernando i Puerto Real. Les vies transcorren en bona part per l'istme que uneix Cádiz amb la resta de la badia, i abans d'entrar al teixit urbà de San Fernando el paisatge des del tren és una successió d'ecosistemes dunars i salobrars, explotats com a salines des de l'antiguitat. De fet, algunes encara es troben en producció. La darrera estació del recorregut és Pelagatos, on el tren-tram té les seves cotxeres. Allà ens esperava el personal del Trambahía, on vam poder conèixer a fons aquest servei.



Mercedes Vidal  
PTP



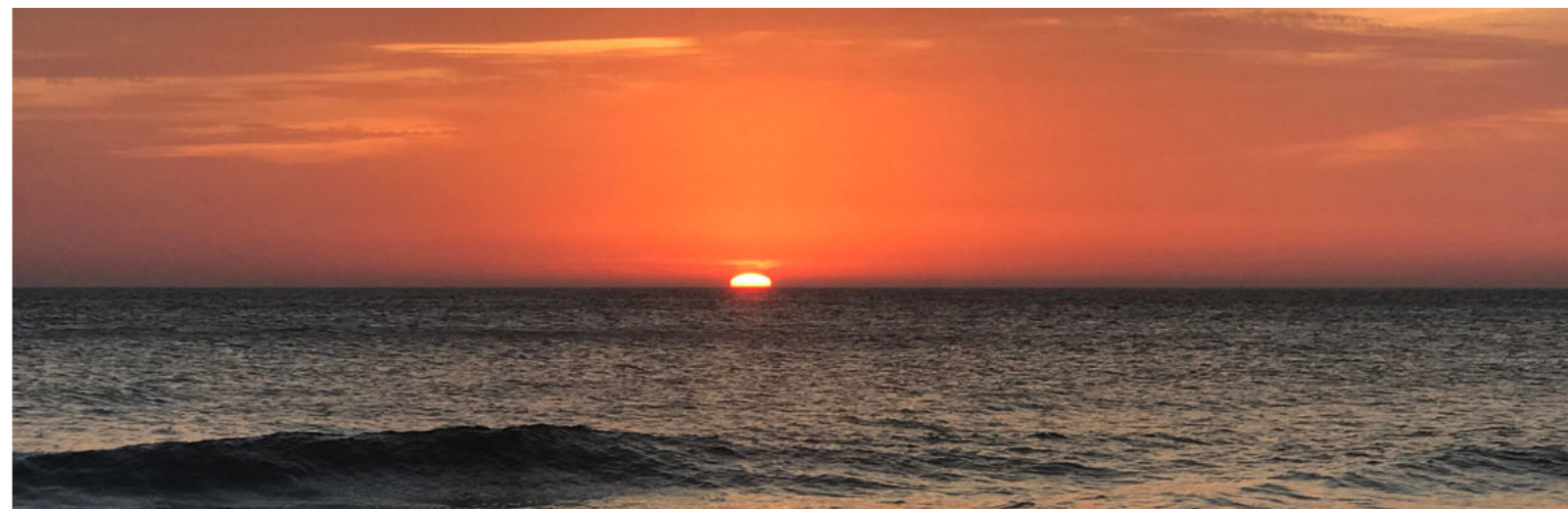
La governança del Trambahía es particular. **Està operat per Renfe i el tram de via pròpia és de la Junta de Andalucía**, que també és la titular del servei. De fet, la línia ha estat concebuda com una línia més del nucli de Cercanías de Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera, per ampliar el seu servei. L'operació de Renfe garanteix la interoperabilitat en el conjunt del traçat, un **exemple excel·lent de cooperació ferroviària entre administracions**.

De la mà del personal del Trambahía **vam poder conèixer el funcionament del sistema**, la forma com s'adapta a andanes de diferent alçada cuidant l'accessibilitat, els sistemes de seguretat, o la regulació semafòrica que li va obrint el pas a través del seu recorregut. El Trambahía també va tenir alguns problemes de posada en marxa, lligats a la necessitat d'adjudicació directa d'aquest servei en un moment on, per normativa europea, l'operació ferroviària ja

està sortint a concurs. El 2003 es va elaborar l'estudi informatiu d'aquesta nova infraestructura ferroviària i **fins al setembre de 2022 no es va posar en servei comercial**. El visitàvem doncs amb poc més d'un any de vida.

Després de la visita tècnica vam dinar a **San Fernando i a la tarda vam agafar el Trambahía de tornada, que transcorre en mode tramvia pel carrer principal de la localitat**. El canvi climàtic ja no és una qüestió de futur, i la calor que no afluixava era força inusual per l'època, en aquests estius inacabables que tenim darrerament. Després de passar calor a San Fernando alguns fins i tot vam anar a la platja a banyar-nos mentre veiem la posta de sol sobre l'Atlàntic.

Després vam sopar tots junts a un restaurant cèntric, on no van faltar les típicament gaditanes tortitas de camarones.



El dissabte va estar ple d'activitat. Al matí la Dolors Clavell ens va fer una **visita urbanística a Cádiz, ciutat d'història liberal lligada al comerç marítim amb les Amèriques**, que va viure el seu apogeu durant el segle XVIII. Vam passejar pels seus carrers llargs i estrets, d'aire colonial, i també vam menjar xurros a les parades del mercat. La visita va tenir una atenció especial a **l'Oratori de Sant Felip Neri, el lloc on es va signar la primera constitució durant la Guerra del Francès**.

"La Pepa" pren el seu nom del dia de Sant Josep, quan es va aprovar, i va ser la primera eina democràtica, amb nom de dona i de classe popular, que va pretendre limitar el poder absolut de la monarquia borbònica.

Després vam agafar el **tren fins a Jerez de la Frontera**, on vam dinar. Jerez és l'altre gran municipi de l'àrea metropolitana de Cádiz, de fet el supera en població. Després vam fer una visita pel municipi, famós pels seus cellers vinícoles, especialitzats en el conegut vi de Jerez, o Jerez-Xérès-Sherry com a denominació d'origen oficial, que subratlla els seus **vincles històrics amb els bodeguers anglesos i francesos** que es van establir al municipi per elaborar aquest tipus de vi.

**L'estació de Jerez de la Frontera és un bon exemple d'arquitectura ferroviària monumental**. L'edifici és de gran valor arquitectònic, amb una espectacular decoració ceràmica i de fet gaudeix de la màxima protecció patrimonial (està declarada Bé d'Interès



Cultural). Des d'allà vam tornar a agafar el tren per **anar al Puerto de Santa María, per poder creuar la Bahía de Cádiz en ferri**. De l'estació a la terminal del ferri hi ha 1,5 km, que vam fer caminant.

L'estona en ferri ens va servir per **observar el paisatge de l'altra part de la badia, lligada a la indústria marítima**, amb els històrics Astilleros de Navantia, i veure de prop els ponts que la creuen. El més modern és un espectacular pont atirantat de construcció molt recent (2015).

Fins a la construcció del primer, el 1969, a Cádiz només s'hi podia entrar per l'istme que uneix la ciutat amb San Fernando o bé per via marítima a través de la badia. Des de l'estació del ferri vam agafar un bus de tornada al centre i alguns companys van aprofitar per conèixer millor el sistema de busos de la badia.



Vam tenir la sort que aquells dies **eren les festes majors de Cadis, la Virgen del Rosario**, i com que el nostre allotjament estava molt a prop de l'església de Santo Domingo, d'on sortia la imatge de la verge, vam tenir l'oportunitat de poder veure una gran processó andalusa abans d'anar a sopar.

Com que havíem de tornar a Barcelona des de **Sevilla vam aprofitar per passar-hi el matí de diumenge**. Vam agafar un regional ben d'hora fins a l'estació de Santa Justa i allà vam agafar el metro fins al centre. Volíem aprofitar per veure també el tramvia de Sevilla,

un gran exemple d'integració urbana d'aquesta infraestructura ferroviària, però estava tallat per una manifestació (contra l'amnistia!).

Com a curiositat, **el tramvia de Sevilla va haver de treure les seves catenàries per incompatibilitat amb les tradicionals processons de Setmana Santa**, i ara té un sistema de càrrega a cada estació, on s'aprofiten els segons que dura la parada per carregar. La passejada en tramvia es va haver de convertir en una passejada a peu pel centre, pels entorns de la meravellosa catedral de Sevilla.



A la tornada, després de dinar a Sevilla, i com que les trobades presencials no abunden, ens **vam passar el viatge en AVE repassant temes de l'associació**, aprofitant que per una vegada teníem a mà a molta de la gent que ens feia falta. Com plantegem aquesta roda de premsa? La podríem acompanyar d'una infografia. I si fem unes jornades d'aquest tema? **Idees i més idees en ebullició per millorar el transport públic**. Feina no ens falta!



# Recull de fotografies del viatge





# El transport públic més enllà de la PTP

## La fotografia pren protagonisme

Quan vam començar a plantejar-nos què podríem fer **per celebrar els 30 anys de la nostra entitat hi va haver una gran allau de pluja d'idees**. Si bé és cert que els 30 anys no són tan sonats com uns 25 o 50, no volíem perdre l'opció d'arribar a tants com poguéssim en pro de promocionar la mobilitat sostenible i, sobretot, el transport públic.

Teníem molt clar que **volíem una celebració on tothom tingués cabuda**. En aquesta mateixa revista trobareu informació dels nostres dos actes principals: la **visita al parc de l'Oreneta**, que ens l'explica la nostra vicepresidenta, Núria Pérez, i la **visita a Cadis**, que ens l'explica la Mercedes Vidal, vocal de la junta de la PTP.

A aquests actes hi sumem el **sopar del dia 30 de novembre**, per als nostres socis i sòcies a Pomarada.

Al final de festa, a banda de l'anunci dels guanyadors del sorteig, vam gaudir gràcies a la col·laboració de TUS, d'un pastís amb un autobús de xocolata. Vam bufar tots junts les espelmes tot desitjant bons moments i millores per l'any que ve al transport públic. Moltes gràcies a tots, especialment a TUS per fer possible aquesta bufada d'espelmes i desitjos!



Oficina tècnica  
de la PTP

### El concurs de fotografia:

*una mirada artística i de denúncia al transport públic!*

Més enllà de celebrar els nostres 30 anys amb els socis i sòcies de l'entitat, volíem que la nostra tasca anés **més enllà dels nostres "seguidors habituals"**. Per aquest motiu, se'ns va acudir de plantejar un concurs de fotografia, tan artística, com denúncia.

Vam rebre fotos de tota mena, d'aficionats tant a la fotografia, com al transport públic, no ha estat fàcil escollir les finalistes.

Sort que **els nostres seguidors han determinat qui era mereixedor del premi de cada categoria**.

Hagueu participat o no de les diferents activitats que vam preparar, us volem donar les gràcies. **Gràcies per escoltar-nos, per veure'ns, per donar-nos suport o, simplement, per ser allà quan hi toca**. La PTP reivindica i reclama millores, però sobretot lluitem perquè la mobilitat sostenible sigui només motiu de celebració!

## Un repàs a les imatges guanyadores del concurs

### Categoria artística

1r



Tramvies al capvespre  
David Cabrera - @deividstuff

2n



Sudbury Hill  
Bianca Ranesi - @bianca\_ranesi

3r



Garraf  
Marc Vila - @marcvilaaa\_

### Categoria denúncia

1r



Cuidado que patino  
Lydia Martin - @fotolydia68

2n



La imatge de la vergonya  
Marc Vila - @marcvilaaa\_

3r



A vegades el tren no arriba i altres tu no pots arribar al tren  
Noelia Garberí





# Un matí familiar al Parc del Castell de l'Oreneta

*Durant l'activitat vam gaudir d'un viatge amb el tren de l'Oreneta, d'un esmorzar i d'un sorteig per als més menuts*

El passat diumenge 17 de setembre des de la PTP vam organitzar una **activitat familiar lúdica al Parc del Castell de l'Oreneta** adreçada a socis i sòcies de l'entitat.

Durant el matí vam poder gaudir d'un bonic **recorregut amb el Tren de l'Oreneta i d'un esmorzar col·lectiu**. Els més menuts, a més de poder jugar a les diverses àrees de joc del parc, van poder participar en un sorteig amb premis tan especials i tan peteporos com uns autobusos en miniatura de Sagalés i del TRAMi, el peluix del tramvia metropolità.

Per aquells que no el coneguim, el **Tren de l'Oreneta és un tren de tracció a vapor** que circula per un entorn i amb uns desnivells de terreny similars als d'un clàssic viatge per un típic carrilet de muntanya. **Els tres amples de via que disposa el circuit estan muntats 'en estoig'**, és a dir, que amb quatre carrils imbricats s'aconsegueixen els tres amples de via: 5", 7¼", 10". **El tren el gestiona el Centre d'Estudis Modelisme Vapor Barcelona**, una associació que agrupa persones aficionades al tren a escala i tripulat, i molt especialment, als trens amb tracció a vapor. El tren s'ubica en un **espai forestal a la part alta de Barcelona**, entrant a la serra de Collserola i que compta amb 17 hectàrees d'àrea boscosa i amb el Castell de l'Oreneta com a element històric característic.



Núria Pérez Sans  
Co-vicepresidenta de la PTP



Des de la PTP **agraïm la implicació de Sagalés**, qui ens va regalar dos autobusos en miniatura amb el logotip de la PTP, i també, **la col·laboració del Centre d'Estudis Modelisme Vapor Barcelona**, que ens va obsequiar els prop de 35 viatges del trajecte amb el trenet.

Aquesta activitat forma part dels actes que durant l'any 2023 estem organitzant en el marc **de la celebració dels 30 anys de la PTP**, on, per una banda, busquen implicar a les persones associades i, per l'altra, donar a conèixer l'entitat a la societat i transmetre els nostres valors sobre la mobilitat sostenible, justa i saludable.

Per a finalitzar els actes de celebració dels 30 anys, **vam fer un sopar tots junts amb socis i sòcies**, on hi va haver més d'una grata sorpresa!



## El consultori del Dr. Traffic *Anècdotes sobre mobilitat sostenible*

Que el **transport públic és amic del verd urbà** ho sabem de fa temps. Ara, aquesta parada d'autobús ho posa una vegada més de manifest:



I encara **una més de parades**. Si al número anterior en posàvem de ben aparatoses, avui, en canvi, en posem **una minimalista**:



Sense deixar les parades com a motiu, us volem **felicitar amb la mateixa imatge amb la qual ho ha fet l'operador del transport públic de Sevilla**. Molt bones festes als socis i sòcies de la PTP, i a les persones que llegeixen aquesta revista!

[doctortraffic@transportpublic.org](mailto:doctortraffic@transportpublic.org)



## “Hem avançat força, però encara queden molts objectius per assolir”

La PTP fa 30 anys, i tu ets una de les persones que la va fundar. Què us va portar a tirar endavant aquesta iniciativa? Doncs el motiu principal va ser la manca de compromís de les administracions i dels partits polítics, fossin del color que fossin, a tirar endavant mesures que afavorissin una mobilitat sostenible i segura. La mobilitat alternativa al cotxe no estava a l'agenda política. I el detonant van ser els Jocs Olímpics, que no van deixar cap llegat en matèria de transport públic sinó al contrari, van arrasar una part de les infraestructures ferroviàries de Barcelona.

### Trenta anys després, hem avançat?

Si, segurament hem avançat força, però encara queden molts objectius per assolir. La PTP ha aconseguit tenir una certa capacitat d'incidència en les decisions que afecten l'àmbit de la mobilitat, i en aquest sentit estic content. Però, per contra, hi ha encara molts espais on és molt difícil moure's en mode transport públic, en mode pedalable, a peu o de qualsevol manera sostenible. I això, en un moment en què la situació s'agreuja pel canvi climàtic a nivell global, i per la qualitat de l'aire a nivell local.

### És feina només de les administracions o la ciutadania també té a dir-hi?

Cal explicar bé les coses a la ciutadania. La ciutadania que valora positivament quan s'aconsegueixen coses, com va ser el cas de la integració tarifària, però que està desarticulada i que sovint es posiciona en termes de blanc o negre. La quantitat de persones disposades a mobilitzar-se per



## Manel Ferri Tomàs

Soci fundador de la PTP

alguna reivindicació en concret, per exemple la unió dels tramvies, és limitada, perquè la gent té altres prioritats. I aquest rol reivindicatiu ha de ser suplert per entitats com la PTP, i per totes aquelles que treballen amb objectius coincidents.

### Segons tu, quines haurien de ser les prioritats per als propers anys?

Aconseguir allò que ja s'està reivindicant: una extensió de la xarxa ferroviària, en el format (tren convencional o tren-tramvia) que més convingui en cada cas; realitzar íntegrament les inversions previstes al Pla de Rodalies, estratègies d'increment de la capacitat del sistema ferroviari en tots els seus aspectes, també pel que fa a trens nocturns i internacionals; culminar la unió dels tramvies per la Diagonal i implementar nous corredors tramviaris a Barcelona i a tot Catalunya; i crear figures de peatge urbà i de pagament per l'ús de les xarxes viàries d'alta capacitat.

### La darrera pregunta que tanca sempre les entrevistes: quina és la línia de transport públic de la teva vida?

Les que em permeten anar i venir de casa: la línia 4 del metro de Barcelona, el TramBesòs i també la línia d'autobús 7, que és lenta, però permet accedir a llocs molt diferents. I encara que trigui, el transport públic permet fer moltes coses mentre viatges: llegir, escriure, escoltar música amb atenció... unes coses que no estan a l'abast dels que opten per conduir un vehicle privat.



Segueix-nos a les xarxes:

[transportpublic.org](http://transportpublic.org) [info@transportpublic.org](mailto:info@transportpublic.org) 682 65 94 83

[@transportpublic](https://www.instagram.com/transportpublic) [@promociotransportpublic](https://www.facebook.com/promociotransportpublic)



## Associa't

[transportpublic.org/actua](http://transportpublic.org/actua)