

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

MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

Número 72

2024



L'avanç del desdoblament de la R3

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

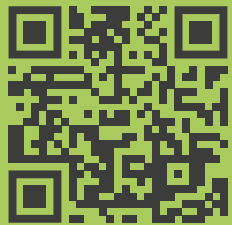
2028: oportunitat o amenaça?
Les noves concessions d'autobusos interurbans

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:
????

Índex

Editorial	3
L'avanç del desdoblament de la línia de l'R3 <i>Tots els trams entre Montcada i Vic ja es troben amb la tramitació o les obres iniciades</i>	4
Perquè no ens fotin el tren: <i>tretze anys de lluita a l'R3</i>	6
De la C-17 a la R3: <i>propostes trencadores per a temps difícils</i>	8
Park&Ride? <i>O millor en cotxe fins al final?</i>	10
La nova avinguda metropolitana a la C-245 i el seu nou carril bus: <i>una intervenció important, però amb moltes ombres.</i>	12
Serveis Municipals de Transport Públic Urbà, fora de l'Ambit Metropolità de Barcelona.	14
La Plataforma "Trens i Transports Dignes de les Terres de l'Ebre i Priorat".	16
Pedalem cap a l'equitat <i>Reflexions i lluites per la mobilitat amb bicicleta a espais urbans des d'una perspectiva de gènere</i>	18
Dones amb bicicleta a la metròpolis <i>Propostes per afavorir la mobilitat de les dones amb bicicleta a l'àrea metropolitana de Barcelona</i>	20
Anàlisi línia de bus <i>BUS URBÀ DE SABADELL: L1-L2-L3 (tronc central)</i>	22
El consultori del Dr. Traffic <i>Anècdotes sobre mobilitat sostenible</i>	23
Entrevista -Isabell Büschel <i>"Sin nuestros socios y aliados en toda Europa no seríamos capaces de lograr el impacto que se mide en cambios reales"</i>	24

Editorial



Adrià Ramirez Papell
President de la PTP

Ens plau presentar-vos un exemplar més de **la revista de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)**.

En aquest número, veureu que parlem àmpliament **sobre l'R3**, que els últims mesos i anys ha sigut notícia per, entre altres motius, **l'inici de l'esperat desdoblament de la línia**. És cabdal que, després de dècades sense inversió i ni interès polític, tècnics i societat civil remem per tenir un millor servei de Rodalies. En el cas de l'R3, s'ha donat per fi una certa conjunció d'acords polítics, pressió municipal i mobilització social que han empès.

En aquest número, doncs, hem volgut abordar el tema des de 3 òptiques: **repassar l'estat actual de les obres**, posar en relleu la feina que ha fet el col·lectiu d'usuaris **"Perquè no ens fotin el tren"** i explicar la proposta de la PTP per al desdoblament del tram més crític de la línia, **el seu pas per Montcada**: sense un desdoblament complet des de Montcada-Bifurcació no donarem a la línia la capacitat que necessita.

D'altra banda, es torna a acostar el congrés **"El transport públic és cosa de dones"**, que en aquesta 6a edició organitzarem **conjuntament amb el BACC i dedicarem a la mobilitat en bicicleta**. Malauradament, i a diferència del que passa amb el transport públic, la mobilitat en bicicleta i VMP segueix sent un entorn molt masculinitzat, on el percentatge d'ús per part dels homes pràcticament duplica el femení. Trobareu en aquesta revista **dos articles que hi reflexionen** i plantegen què podem fer per reduir aquesta diferència.

Per últim, volem seguir donant espai aquí a **la realitat del transport públic a Catalunya**: des de **la problemàtica del carril bus de la C-245**, al Baix Llobregat, que ofereix unes prestacions molt llunyanes respecte a les que s'havien promès, a **la pobra situació del transport públic a les Terres de l'Ebre**, que ara tenen una esperança amb l'anunci de creació d'una ATM pròpia, passant per **la situació del bus urbà a molts municipis no metropolitans** de la província de Barcelona.

Com sempre, esperem que la gaudiu!



Aquesta publicació és possible gràcies a:



L'avanç del desdoblament de la línia de l'R3.

Tots els trams entre Montcada i Vic ja es troben amb la tramitació o les obres iniciades

Des de mitjans del darrer gener, finalment podem dir que **tots els trams del desdoblament de la línia per on circula l'R3 entre Montcada i Vic** es troben, d'alguna manera, en marxa. El desdoblament de la línia, de **via única des de Montcada Bifurcació**, és una reivindicació històrica dels territoris que serveix i difícilment qüestionable per a la prestació d'un servei de Rodalies que respongui a les necessitats de la Regió Metropolitana de Barcelona amb solvència i fiabilitat i, alhora, faci compatible **una connexió ferroviària amb el Pirineu competitiva amb el vehicle privat**.

A finals de la dècada del 2000 es va elaborar un estudi informatiu per al desdoblament de tot el tram de Montcada a Vic, que no va prosseguir a causa de la manca de diversos consensos al territori sobre l'actuació i no obtenir la Declaració d'Impacte Ambiental. **El 2015 es va reprendre la iniciativa**, adoptant una estratègia de desdoblament per trams amb la qual poder avançar en aquells que fossin més crítics per a l'explotació, i mirant que la solució comportés un menor grau de conflictivitat en el territori. D'aquí se'n deriva el desdoblament **del tram entre Parets del Vallès i la Garriga**, ja en execució, amb **finalització prevista a finals del 2025**. Aquest tram comprèn la major distància en via única entre estacions, entre Parets del Vallès i Granollers-Canovelles.

Immediatament al sud s'hi troba **el tram entre Mollet i Parets**, per al qual al gener Adif va licitar la redacció dels projectes bàsic i constructiu del desdoblament. D'aquest tram cal posar-ne molt en valor **la solució d'integració urbana dins del nucli de Mollet**, amb una

aposta per la permeabilitat a través d'un viaducte, en comptes d'un soterrament que hauria fet augmentar els costos i la complexitat de l'actuació.

Per al tram entre Centelles i Vic, cal esmentar que **ja es troba en execució el desdoblament d'un quilòmetre al sud de l'estació de Vic**, el qual hauria de poder escurçar el segon tram més llarg de via única, entre Balenyà-Tona-Seva i la capital osonenca. Això no obstant, per treure'n tot el suc des del primer dia, caldria **reconfigurar l'ús que es fa de les vies de l'estació de Vic**. El tram sencer del desdoblament Centelles-Vic, però, té un Estudi Informatiu en redacció que molt aviat hauria de sortir a informació pública, i del qual caldria esperar **no només la duplicació de la via, sinó també millores en l'accessibilitat de les estacions i de la permeabilitat del traçat als nuclis urbans**, així com certa generositat en el manteniment d'algunes vies d'apartat en estacions per tenir una infraestructura més resilient a les incidències i versàtil per al trànsit de mercaderies.

Per al desdoblament dels trams entre Montcada i Mollet i entre la Garriga i Centelles, els darrers mesos **s'han signat els contractes per iniciar la redacció dels respectius Estudis Informatius**; avenços no previstos a l'Actualització del Pla de Rodalies 2020-2030 i que, per tant, també cal celebrar.

Del tram Montcada-Mollet, cal assenyalar que també s'ha encarregat un **Estudi Funcional dels accessos nord a Barcelona**, que haurà d'avaluar altres alternatives com la **connexió amb la línia de l'R2 a l'altura**



Arnau Comajoan Cara
Membre de la Junta de la PTP

de la Llagosta, o la variant per Santa Perpètua de Mogoda – Riera de Caldes (recollides al Pla Director d'Infraestructures 2021-2030), així com convindria preveure, també, **l'alternativa plantejada per la PTP i femVallès de la mà de l'Ajuntament de Montcada i Reixac, per desdoblar la línia a partir d'una calçada de la C-17 en aquesta població**.

Pel que fa al tram la Garriga-Centelles, un aspecte determinant serà **la solució que s'adopti per a l'estació del Figueró**, atesa la variant en túnel que l'Estudi Informatiu anterior plantejava com a millor alternativa. Aquí cal tenir molt present **el consens teixit**

Com i fins a on desdoblem la línia?

Arribats fins aquí, hi ha **dues qüestions** que penso que és interessant posar sobre la taula. En primer lloc, **la manera com es projecta la duplicació de la via al llarg de cada tram**. Sota risc de simplificar en excés, podem dir que el desdoblament es pot fer **posant una via al costat de l'existent, o bé aixecant la via existent de la seva posició i estenent la nova doble via pels dos costats de l'eix de la via única preexistent**. Cada manera de procedir té les seves derivades en forma d'avantatges i inconvenients: en certs punts, **la disponibilitat d'espai condiciona a haver-ho de fer de la segona manera**; en canvi, clarament això acaba implicant més afectacions al servei durant les obres, ja que cal actuar més sobre la via existent. És el que està tenint lloc al tram Parets-la Garriga. Per als propers trams que es projectin, i amb l'objectiu d'evitar una sagnia de la demanda del tren al llarg dels propers anys, caldrà **tenir la variable de l'afectació al servei existent molt present a l'hora de definir els nous traçats**. En definitiva, que els avantatges en la planificació per trams no els acabi pagant una execució per trams massa dolorosa per a l'explotació.

L'altra qüestió, que **especialment al nord d'Osona i al Ripollès sol ser objecte de debat, és fins on ha d'arribar la doble via**, atès que la planificació actual només la preveu fins a Vic. Llavors, des del meu punt de vista, és quan cal tenir molt present que el desdoblament és una actuació que es duu a terme per respondre a unes determinades necessitats de l'explotació de la línia, però que **no té per què ser condició necessària ni suficient per a la millora del servei en un determinat lloc**, sinó que precisament pot haver-hi altres actuacions molt més útils i beneficioses d'un cost molt menor, que caldria prioritzar. Un clar exemple és a **Torelló**: també els darrers mesos, s'ha iniciat la redacció d'un estudi de viabilitat que inclou l'habilitació de l'estació perquè pugui fer les funcions

al 2009 amb la Comunitat de Municipis Costers del Montseny i Bertí, amb una nova estació en viaducte al sud del poble i la conversió del tram desafectat pel túnel en eix ciclable i per a vianants al llarg de la vall.

Amb tot, el plantejament de l'Oficina Tècnica de l'R3 en la **Proposta ferroviària per al desenvolupament del corredor de l'R3**, amb un calendari per etapes proposat per a cadascun dels trams, amb l'horitzó entre ambicions i realista del 2035, és una de les explicacions de l'embranchida que ha agafat el desdoblament.

de capçalera de serveis —en altres paraules, i com a aspecte més significatiu, **construir-hi una nova via desviada**—. Si es vol fer que tots els trens amb inici/final actual a Vic arribin a Torelló, demanda amb molt sentit, ja que permetrien vertebrar el nord de la Plana, **l'actuació crítica per dotar la infraestructura de la capacitat necessària és aquesta, no pas el desdoblament fins a Torelló**.

Similarment, **per dotar la línia de més capacitat** —i per tant, de més flexibilitat a l'hora de programar serveis, i més resiliència en cas d'incidències— de Torelló en amunt, les actuacions més beneficioses serien **la reobertura de punts de creuament en estacions com Toses i Campdevàrol**, i fins i tot analitzar si en algun punt del tram de 12 km entre Sant Quirze de Besora i Ripoll s'hi podria **construir una via desviada per a creuaments**, sense perdre de vista la propera construcció d'**una base de manteniment de trens a Ripoll**, que també repercutirà en un millor servei.



Perquè no ens fotin el tren: tretze anys de lluita a l'R3.



Arnau Comajoan Cara
Membre de la Junta de la PTP

En plenes obres del desdoblament, el col·lectiu d'usuaris continua vetllant per la millora del servei a la línia l'Hospitalet de Llobregat - la Tor de Querol

El 31 de gener de 2013, un grup de persones va envair les vies al quilòmetre 85 de l'R3 a l'estació de Torelló. Tallaven la circulació de la línia per protestar contra l'anunciat tancament de la taquilla d'informació i venda de bitllets a l'estació. Amb aquesta primera acció de protesta va néixer el grup **Perquè no ens fotin el tren**.

El primer objectiu, evitar la pèrdua del servei d'atenció als viatgers a Torelló, va ser assolit amb èxit. Onze anys més tard, la taquilla de l'estació de Torelló continua oberta i el grup d'usuaris no ha deixat de lluitar per millorar el servei ferroviari de la línia que connecta l'Hospitalet de Llobregat amb la Tor de Querol-Enveig. Una línia caracteritzada per la baixa freqüència de trens i les incidències contínues, on els combois circulen en via única des de Montcada-Bifurcació fins a la Tor de Querol. Al llarg dels anys, **Perquè no ens fotin el tren ha treballat i continua treballant per acostar la seva visió** d'un tren que sigui un veritable transport públic de qualitat, accessible i vertebrador del territori a una realitat que encara està molt lluny d'aquests principis.

En els seus inicis, Perquè no ens fotin el tren va dur a terme una important tasca de sensibilització sobre la importància del tren sobretot a Osona, bressol del col·lectiu. Amb els anys, les administracions locals, els grups empresarials, les entitats i la societat local no només d'Osona sinó també del Ripollès i el Vallès Oriental s'han anat implicant en la defensa d'un servei ferroviari digne. D'entre els fruits d'aquesta tasca, en destaca la creació de l'oficina tècnica de l'R3 el 2021 amb l'objectiu de fer un seguiment exhaustiu, des de Vic, del dia a dia de l'R3 i del desdoblament de la línia. Avui, **Perquè no ens fotin el tren treballa conjuntament amb altres organitzacions de defensa del territori** i del transport públic, així com amb ajuntaments i altres ens locals.

El 2022 comencen les obres de duplicació de la via, revertint així dècades i dècades de desatenció a una demanda històrica del territori. A la fi, el reclamadíssim desdoblament de la via començava a materialitzar-se. I amb el desdoblament, la remodelació de diverses estacions i modernització de la infraestructura. En aquests moments, Perquè no ens fotin



el tren està pendent de les obres de desdoblament i fa pressió perquè les afectacions provocades als usuaris del tren sigui la menor possible. Pel que fa al primer tall, que ha interromput la circulació durant gairebé quatre mesos entre Figaró (sentit sud) i Paret del Vallès (sentit nord), **Perquè no ens fotin el tren ha aconseguit millores en el sistema de transport alternatiu en autobús** plantejat inicialment per l'operadora. Els autobusos directes entre Centelles i Barcelona i entre la Garriga i Barcelona, que no estaven previstos inicialment, han permès als usuaris d'aquestes poblacions arribar a la capital catalana en un temps de trajecte molt competitiu. Durant el tall, però, la manca de coordinació entre autobusos i trens ha multiplicat el temps de trajecte i les inconveniències a totes aquelles persones que no tenien opció d'agafar els serveis directes en autobús.

Les obres de desdoblament no fan perdre de vista al col·lectiu la resta de mancances de la línia, que continua pressionant Rodalies perquè el tren sigui un mitjà de transport atractiu no només a l'hora de connectar els seus usuaris a Barcelona sinó també per desplaçar-se dins la pròpia comarca o entre comarques veïnes. Perquè no ens fotin el tren ha denunciat reiteradament que els importants buits en hora punta al sud d'Osona impedeixen la població arribar a Vic a treballar i estudiar i reclamem a Rodalies la correcció d'aquest error. En la mateixa línia d'enfortiment de la mobilitat interna a Osona —una comarca caracteritzada per l'altíssima dependència del cotxe privat—, des del grup reclamem el canvi de capçalera de Vic a Torelló.

El col·lectiu d'usuaris tampoc perd de vista el potencial internacional d'una línia que connecta, per l'extrem nord, amb tres línies ferroviàries franceses: el Tren Groc que va fins a Vilafranca del Conflent, el TER fins a Tolosa de Llenguadoc i el tren de nit a París. La manca de coordinació horària amb aquestes línies és un greu entrebanc a la mobilitat transfronterera sostenible i el grup compta entre els seus objectius revertir aquesta situació.

Un dels reptes del col·lectiu és ser capaços de treballar a aquestes diferents escales, responnent tant a les mancances del dia a dia com a les necessitats més globals i a llarg termini de planificació de la línia. Aconseguir que unes escales mecàniques espatllades no quedin setmanes i setmanes sense arreglar, d'una banda, sense perdre la mirada general i vetllar per una planificació del servei que respongui a les necessitats de tots els seus usuaris, de l'altra. Un exemple recent d'èxit en aquest treball a doble escala temporal és la feina que, des de la Garriga i en equip amb la PTP i l'Ajuntament, s'ha fet per aconseguir autobusos directes a Barcelona durant el tall i, alhora, corregir diversos errors en el projecte de la nova estació de la Garriga, que, amb la planificació inicial, perdia l'accés oest —on hi viu la majoria de la població— i quedava amb una via de 100 m que en un futur no admetria trens llargs i exclouia la possibilitat de convertir la Garriga en capçalera de trens al Vallès.

Són, per fi, temps de canvi a l'R3. El grup treballa perquè, tant ara com més endavant, aquests canvis millorin la vida dels seus usuaris.



Albert Llimós / El 9 Nou

De la C-17 a la R3: propostes trencadores per a temps difícils.

Proposem un nou traçat per a la R3 a Montcada i Santa Perpètua

És ben sabut que l'R3, línia que uneix Barcelona amb la Tor de Querol passant per Vic, Ripoll i Puigcerdà, és l'última de les línies que, tot just sortir de la capital catalana, **només disposa de via única fins al final del seu traçat.**

Sovint, això dificulta molt les operacions i gestió quotidiana de la línia, ja que els trens que hi circulen només es poden creuar a les estacions, **la qual cosa en limita el nombre que hi poden passar i amplifica enormement les afectacions en cas d'incidència.** Val a dir, però, que s'estan fent progressos per resoldre aquest greuge històric: poc a poc, veiem com progressen les obres pel desdoblament entre Parets i la Garriga, així com també uns pocs quilòmetres a la sortida de Vic. També hem vist, amb molta alegria, com els estudis i projectes per a la resta de trams han sortit a licitació en aquest últim any.

Un dels trams més importants, però alhora dels menys definits, és el comprès entre Montcada Bifurcació (on comença la via única) i Mollet-Santa Rosa. Per ara, hi ha diverses possibilitats a sobre la taula, com ara el desdoblament pel traçat actual, plantejat

al 2008 i que l'Ajuntament de la ciutat no veia amb bons ulls, o l'enllaç amb l'R2 i l'R11 al sud de Mollet, que a la PTP considerem altament perjudicial per als usuaris, perquè hipoteca fortament la capacitat futura de l'R3.

Per altra banda, és ben cert que la població de Montcada ha hagut de conviure sempre amb un gran nombre d'infraestructures al seu terme municipal, dificultant-ne la integració a la ciutat. Quant a les viàries, cal recordar que des de l'alliberament de peatges el setembre de 2021, **la ciutat està travessada per 10 carrils d'alta capacitat completament gratuïts** (la C-33, amb 3 carrils per sentit, i la C-17, amb 2).

Tenint en compte aquests antecedents, des de la PTP vam creure que era necessari proposar una alternativa que complís les següents premisses: (1) que l'R3 disposés de doble via pròpia fins a Montcada Bifurcació, (2) mantenir la centralitat de les estacions de la línia, (3) facilitar l'intercanviador R3/R8 i (4) plantejar una integració urbanística satisfactòria per a Montcada i Reixac.



Carles Garcia Ureta
Tècnic de la PTP

La proposta: reduir superfície viària per guanyar-ne en ferroviària

Així doncs, la PTP, femVallès i l'Ajuntament de Montcada i Reixac hem treballat conjuntament per elaborar una proposta que satisfaci totes aquestes premisses, i l'hem trobada. Proposem **transformar una de les calçades de la C-17 en el futur traçat de l'R3 duplicada al pas per Montcada.** Segons l'estudi geomètric, que es pot trobar al web de la PTP, la conversió és possible.

Per a la ciutat de Montcada, els avantatges d'aquesta conversió són evidents: d'entrada, **una C-17 amb trànsit exclusivament local reduiria les emissions i el soroll** de la via pel centre de la població, ja que es desviaria tot el trànsit de pas per la C-33.

En segon lloc, l'eliminació del traçat actual de l'R3 podria **donar pas a un gran eix cívic que travessaria Montcada de nord a sud**, afavorint la cohesió entre barris i la mobilitat activa en poder-se crear un gran carril bici des del barri de Mas Rampinyo fins a l'estació de Montcada i Reixac-Manresa. Finalment, la creació d'un nou baixador (que substituiria a l'actual estació de Montcada-Ripollet) a prop de la plaça d'Espanya **donaria una molt millor cobertura de transport públic a tota aquesta part de la ciutat.** Per a la resta de la línia, permet desdoblar fins a les portes de Barcelona sense interferir al recorregut actual, minimitzant, doncs, l'impacte de les obres en aquest tram.



Una iniciativa a debat

Aquest plantejament, que estímem que pot tenir un cost aproximat d'entre 150 i 200 milions d'euros, la fem amb la intenció de contribuir al debat i de demostrar que, si es vol, hi ha més alternatives per al desdoblament de l'R3 al seu pas per Montcada i Reixac que permeten no hipotecar la capacitat del ferrocarril a mig i llarg termini i que són acceptables per part del consistori.

Des de la PTP i femVallès també volem posar en relleu que massa sovint plantequem només el debat d'integració urbanística i capacitat del ferrocarril,

sense plantejar el tall que suposen les infraestructures viàries ni introduir en l'equació que tenim un gran excedent de capacitat viària.

La proposta ja s'ha exposat a diversos agents del territori. A més a més, és divisible en dues parts (al nord i al sud del riu Ripoll) i susceptible de ser adaptada i millorada. Anímem, doncs a tots els actors rellevants aprofitar el període de redacció de l'Estudi Funcional per abordar aquest debat i resoldre'l sense hipotecar el futur ferroviari de l'R3.

Park&Ride? O millor en cotxe fins al final?



Màrius Navazo
Membre de la PTP

Hi ha un mantra que es repeteix sovint i des de fa anys, segons el qual **una xarxa de Park&Rides** a la Regió Metropolitana de Barcelona permetria reduir significativament el nombre de cotxes que entren diàriament a les nostres ciutats i, especialment, a la capital. Potser per això la Generalitat de Catalunya va aprovar el desembre de 2022 el **Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'intercanvi modal** del transport públic al vehicle privat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de Barcelona. Aquest pla crea les condicions per a la creació de **14.677 noves places d'intercanvi modal**, de les quals 1.375 seran reconversions de places existents i 13.302 de nova creació.

Ara bé, el **primer interrogant** que planteja aquesta aprovació fa referència a quina és la millora que 13.000 noves places d'aparcament aporten per afrontar el repte de la reducció de l'ús del cotxe a les nostres ciutats. Per posar-ho en context, el Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM) aprovat inicialment determina que, només a l'àmbit de l'AMB, cal reduir entre 1 i 1,5 milions de cotxes diaris. Per tant, en el cas que vertaderament els Park&Ride tinguessin la virtut de reduir l'ús del cotxe (aspecte que ni tan sols resta clar¹), les 13.000 noves places no són pas una panacea sinó la xocolata del lloro.

El **segon interrogant** que posa sobre la taula un pla urbanístic com aquest és, precisament, quina qualificació urbanística hem d'atorgar als entorns de les estacions. De forma simplificada podríem dir que aquests es poden llegir a través de dues òptiques oposades: d'una banda, el model Park&Ride, que atorga al sòl un dels usos urbans més improductius –l'aparcament d'objectes fora d'ús–. D'altra banda, el model Transit Oriented Development, que entén aquests sòls com a estratègics per la seva elevada accessibilitat en transport col·lectiu i, conseqüentment, els planifica amb uns estàndards adequats de densitat i barreja d'usos per tal que esdevinguin polaritats urbanes atractives. Aquesta òptica és oposada a la primera (i no complementària) perquè sovint entén l'oferta d'aparcament en aquests entorns com

quelcom a restringir significativament. Aquesta segona lectura, molt més interessant, sobre allò que poden esdevenir les estacions, no sembla que sigui l'adoptada per la Generalitat.

I el **tercer interrogant** a respondre és si la millor manera de captar usuaris per al transport col·lectiu és a través d'ofertar grans aparcaments a les estacions. No deixa de ser curiós el pensament segons el qual per reduir l'ús del cotxe allò que ens calen són més infraestructures per al cotxe –en aquest cas, en forma d'aparcaments propers a les cases de fora de Barcelona–. Contràriament, reduir l'ús del cotxe transvasant viatges al ferrocarril ha de ser una estratègia a assolir també a través dels modes més sostenibles: anar a peu, la bicicleta i l'autobús. De fet, no hauria de ser necessari subratllar que la manera més eficaç

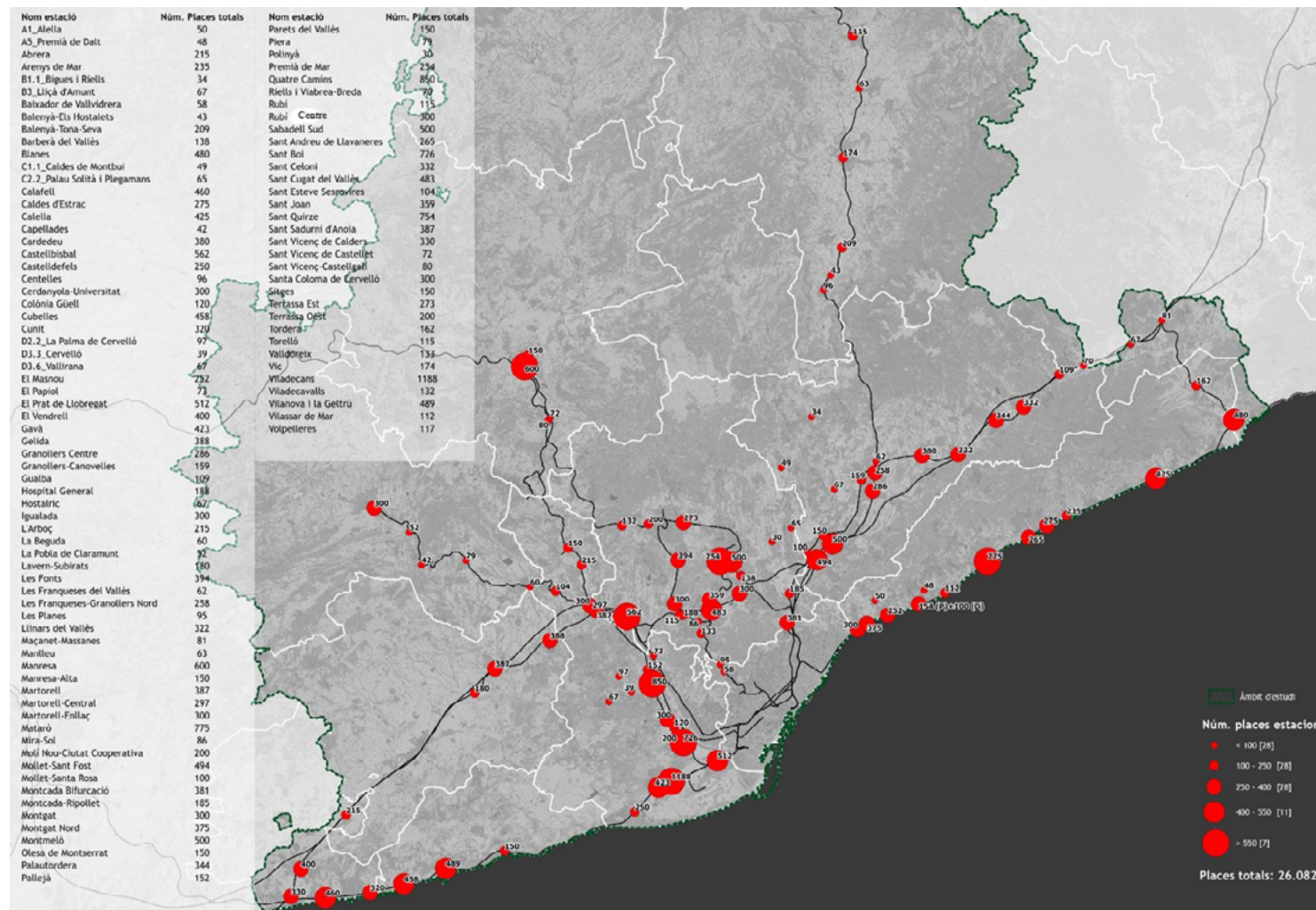
d'ampliar el radi d'atracció de les estacions és a través de mitjans de transport que ni requereixen grans superfícies d'aparcament ni congestionen fàcilment accessos i vials.

En aquesta mateixa línia, també cal observar que un pla de Park&Ride significa planificar una xarxa d'aparcaments destinats a servir trajectes de curt recorregut. Aparcaments que dupliquen una xarxa d'aparcaments ja existent ben a prop d'allà on s'ubicaran: la dels garatges particulars o estacionaments a la via pública on aquells vehicles han iniciat al trajecte i segurament han passat la nit. Però en comptes de planificar l'estratègia perquè aquells cotxes continuïn allà aparcats durant el matí i sense moure's, planifiquem una xarxa d'aparcaments duplicada en proximitat per moure el cotxe només uns centenars o pocs milers de metres enllà. En altres paraules, en comptes de planificar com apropem les persones a les estacions amb els modes més sostenibles i com atorguem atractiu urbà (amb densitat i mixtat d'usos) als entorns de les estacions, el Pla director urbanístic aprovat camina, en ambdós aspectes, en sentit contrari. Per molt que la clau urbanística del

Pla Director per a aquests aparcaments permeti altres usos (com serveis d'automòbil o moto compartida, lloguer de cotxes i bicis, recàrrega de vehicles elèctrics, caixes de seguretat per guardar-hi patinets elèctrics, restauració i petit comerç), cal constatar que estem parlant fonamentalment d'aparcaments –no pas de creixements urbans estratègics mixtes i densos.

Encara més: en un escenari hipotètic on vertadera i prioritàriament haguéssim planificat els accessos a les estacions a través dels modes més sostenibles, si hi hagués qui seguís vivint desconnectat de la xarxa de bicicletes o d'autobusos, i per a qui la millor opció d'accedir a l'estació seguís sent en cotxe, aleshores segurament hauríem de pensar que aquell desplaçament està destinat a fer-se completament en cotxe, fins al seu destí final. Això significaria deixar de planificar per tal que aquests casos puguin accedir en cotxe a una estació de tren, perquè planificant aquesta opció el cost d'oportunitat és massa elevat (és a dir, el cost de no planificar aquell sòl estratègic per a usos vertaderament urbans i atractius; i el cost de no emprendre polítiques de dissuasió de l'ús del cotxe, quan s'estan impulsant polítiques d'estímul dels modes més sostenibles per accedir a l'estació). És a dir, almenys resultaria interessant plantejar-se si en aquests casos la millor opció no és, precisament, seguir en cotxe fins al destí final. Perquè, segurament, aquests no són els desplaçaments en cotxe que hem de reduir, i ni tan sols escurçar, a través d'un Park&Ride –que ja hem exposat que pot aportar més problemes que virtuts–. Contràriament, aquests són segurament aquells desplaçaments que caldrà seguir realitzant en cotxe perquè les alternatives difícilment mai seran competitives, fruit d'un urbanisme pensat per al cotxe durant dècades.

Tot plegat no significa que no puguin haver-hi Park&Ride que puguin tenir interès, especialment fora de la Regió Metropolitana. Ara bé, haurien de ser fets excepcionals, que poden ser projectats des dels mateixos governs locals i que, per tant, no justificarien la necessitat d'un Pla director urbanístic elaborat des de la Generalitat. Diferentment, sí que hagués tingut molta més justificació i interès l'elaboració d'un Pla director urbanístic per definir en què s'han de convertir aquells sòls estratègics per la seva bona connexió en transport col·lectiu amb la resta del territori. Perquè destinar aquests sòls a facilitar que la gent vagi a agafar el tren en cotxe no és una política encertada de mobilitat sostenible. I, de fet, és seguir aprofundint en dècades de planificació de l'urbanisme del cotxe.



Imatge del propi Pla, on s'observa la ubicació dels Park&Ride, tant en entorns de baixa densitat, com dins de nuclis urbans compactes

1. Veure l'estudi de diferents park&ride als Països Baixos on s'ha observat una inducció de trànsit i, per tant, un augment dels veh-km recorreguts en cotxe: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692313000185>

La nova avinguda metropolitana a la C-245 i el seu nou carril bus: una intervenció important, però amb moltes ombres.



Lluís Carrasco Martínez,
delegat de la PTP al Baix Llobregat

Carlos Ortí, soci de la PTP
i secretari de Catalunya Camina

Després de tres anys d'obres, l'any 2023 ja era ben visible la transformació urbana de l'eix viari al llarg de l'antiga carretera C-245, que uneix les poblacions de Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels (on viuen més de 350.000 persones en conjunt). Cal tenir en compte que l'any 2022, per aquest eix viari es van fer més de 27 milions de desplaçaments.

En aquesta primera entrega de l'article, ens centrem en allò associat al transport públic i deixem per a una segona part els aspectes vinculats a la mobilitat activa: els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb altres enginyers.

Pel que fa al transport públic, la intervenció urbanística ha consistit en fer un nou carril bus en tot el seu recorregut, però, malauradament, amb una important manca de segregació física i una insuficient prioritat semafòrica, agreujada per no dissenyar un pas central amb prioritat de circulació a les 20 rotondes que contempla el recorregut del carril bus, amb l'excepció de les actuacions previstes a la rotonda de La Parellada (Sant Boi), ara en execució, Tanatori (Viladecans) en servei i plaça de Colom (Castelldefels)

finalitzada, però sense entrada en funcionament i qüestionada per l'Ajuntament de Castelldefels que proposa la seva eliminació i treure la seva prioritat. Tampoc s'ha resolt el coll d'ampolla que es produeix a la famosa rotonda de Sant Boi, el que fa que els autobusos segueixin patint les retencions en aquest punt conflictiu.

Un altre aspecte crític ha estat que, si bé inicialment en els seus orígens, el projecte contemplava una solució tramviària amb un carril central en tot el seu recorregut, pensada per a la futura extensió del tramvia del Baix Llobregat, finalment el disseny s'ha realitzat amb carrils busos laterals no segregats, el que dificulta facilitar la prioritat de qualsevol servei de transport en totes les cruïlles.

Sobre el nou carril bus, les administracions hi han posat en funcionament –amb una important tasca de màrqueting– una nova línia de bus batejada com a M5, que inicialment hauria d'haver estat 100% elèctrica. Aquesta línia, presentada com un metro-bús –un metro però en bus i superfície–, va ser inaugurada pocs dies abans de les eleccions municipals del maig de 2023 amb autobusos híbrids en comptes d'elèctrics.

Primer nyap: la manca de prioritat real d'aquest autobús de superfície, a causa del deficient disseny de les rotondes, ha fet que la pretesa voluntat que l'M5 fos una línia BRT (Bus Ràpid Trànsit) amb recorreguts ràpids com un metro, s'hagi diluït fins a realitzar una actuació massa light, amb un autobús menys sostenible i una menor velocitat comercial, doncs s'ha assolit finalment un temps de recorregut molt penalitzat i amb un menor nivell de serveis, reduint la freqüència del servei prevista inicialment d'un autobús cada 2-5 minuts a un cada 10-15 min.

La realitat tangible és que s'ha perdut l'oportunitat d'haver implantat un metro lleuger de superfície (el tramvia) perllongant el Trambaix des de Cornellà fins a Castelldefels, fent també un ramal intern per Sant Boi de Llobregat.

Segon nyap: malgrat admetre la T-mobilitat, resulta incomprensible que aquesta nova línia segueixi ancorada en el passat en el cas de l'adquisició de títols individuals de transport i s'obligui els usuaris a pagar en efectiu en no admetre el pagament amb targeta bancària o dispositiu electrònic.

Aquesta situació crea, a banda de molèsties als usuaris, pèrdues de temps en les parades i la distracció del conductor, obligat a cobrar, facilitar el canvi i facilitar el títol de transport individual al mateix temps que condueix el vehicle. Resulta realment incomprensible que no s'hagin implementat sistemes moderns de pagaments, quan, per exemple, TMB té ja tota la seva xarxa d'autobusos amb aquest sistema de pagament.

Tercer nyap: l'accessibilitat al vehicle per una única porta. Els nous vehicles, tots articulats, disposen d'un total de 3 portes. És incomprensible, també, que s'obligui als usuaris a entrar sols per la porta davantera. Mentre que a TMB tota la flota d'autobusos articulats i a molts altres països europeus, es pot accedir a l'autobús per les 2 primeres portes, per facilitar el ràpid accés als vehicles i disminuir el temps d'aturada a les parades.

Resulta incomprensible que, en el marc de la gravíssima crisi que va patir el servei públic d'autobús del Baix Llobregat el 2022 a causa de la conflictiva situació del traspàs de contractes de serveis de l'empresa Mohn a Avanza i posteriorment amb Oliveres a Monbus-Julià, no s'hagi previst una millora més important del servei, fent les inversions necessàries per implantar el tramvia en aquest eix viari.



En resum, el nou carril bus a la C-245 i la nova línia M5 són, sens dubte, una millora sobre la situació anterior, però no cobreixen les necessitats reals de transport públic d'aquest territori, que un sistema com el tramvia podria prestar amb molta més sostenibilitat ambiental i eficàcia. Mentrestant, dediquem esforços estèrils des dels anys 90 per dissenyar un "metro del Delta" en format de tren de Rodalies, que hauria de passar soterrat per tot el seu recorregut des de Castelldefels a Cornellà, amb gran impacte ambiental, especialment en els aqüífers, i un cost inassolible en el context actual.

Benvingut sigui el carril bus i la nova línia d'autobús M5, però cal plantejar molt seriosament la futura substitució per un servei de tramvia, més eficaç, més sostenible i amb major capacitat. Els usuaris del transport públic del sud del Baix Llobregat ho necessiten.



Serveis Municipals de Transport Públic Urbà, fora de l'Àmbit Metropolità de Barcelona.



Carles Labraña i de Miguel
Director Tècnic AMTU

Serveis àmbit AMTU

Els municipis al voltant de l'àrea metropolitana de Barcelona presenten **diferències remarcables** en relació a nivell de població, característiques topogràfiques, topològiques, de relleu, indicadors socioeconòmics que fan que **la seva oferta de transport públic urbà** sigui, també, heterogènia.

Si més, cal fer referència a certes variables comparatives respecte de l'àmbit metropolità en vers de l'àmbit extrametropolità. En aquest àmbit metropolità (36 municipis), hi trobem 3,2 milions d'habitants i una superfície urbana consolidada de 30.500 hectàrees; mentre que l'extrametropolità (aproximadament 70 municipis) compta amb 2,1 milions d'habitants i aquesta superfície s'eleva a les 114.370 hectàrees. Pel que fa l'oferta de mobilitat en bus, el nombre de línies en tots aquests dos àmbits és bastant igual, però trobem **una enorme diferència entre els vehicles per quilòmetre i el nombre d'autobusos adscrits al servei, d'entre 5 i 3 vegades superiors a l'àrea metropolitana.**

Tot i aquesta marcada diferència en l'oferta de serveis en bus, cal recordar que l'àmbit metropolità disposa d'**una molt bona oferta de transport alternativa**. De fet, el percentatge de desplaçaments en els modes ferroviaris (Metro, FGC, Rodalies i Tram) **representa al voltant de 2/3 del total.**



Serveis	Línies	Km (2022)	Viatgers 2022	Flota busos	Població (2022)
Fora Àmbit Metropolità	207	17.489.070	42.194.974	350	2.163.901
àmbit Metropolità	221	86.127.495	270.569.628	1.665	3.200.000

És urgent **revertir aquesta desigualtat**, perquè podem comprovar que, a nivell de viatges realitzats, les diferències s'exemplen a 6 vegades més de viatgers transportats entre l'àrea metropolitana i l'àmbit extrametropolità: **270 enfront de 42 milions segons les dades del 2022, respectivament.**

En aquesta comparativa, a més a més, hi ha una variable no incorporada: tenim **dues tipologies d'oferta**

de serveis molt diferents. Una d'aquestes ofertes està unificada en la gestió i l'altra opera sota una multi-gestió. L'àmbit extrametropolità necessita, doncs, **una definició de l'oferta general més consensuada**, sense perjudici de l'autonomia de gestió d'aquests, aproximadament, 70 municipis.

D'altra banda, els ajuntaments no podem ser aliens a un dels principals reptes que hem d'afrontar en els

propers anys: **el canvi climàtic.** La reducció de la contaminació i dels nivells de CO2 és urgent i necessària, i en aquest sentit el transport públic hi juga un paper primordial. Es fa necessària, així, **l'ambientalització de flotes**, una actuació que en aquests moments es troba en una fase molt embrionària, principalment per problemes i situacions de caire pressupostari.

Sens dubte, un dels principals problemes que tenen els municipis de fora de l'àmbit metropolità actualment és la manca, per part de les administracions superiors, d'un **finançament de qualitat en el seu transport urbà**, que recau pràcticament sobre els pressupostos municipals.

Aquests ajuntaments han d'afrontar, fortament estressats, tots aquests reptes en la nova mobilitat, que indubtablement han de portar a un **augment en les dotacions municipals** per millorar tant l'oferta de

mobilitat com el seu impacte mediambiental mitjançant vehicles nets.

Per tant, ens trobem en un moment de canvis substancials en la nostra societat, que **no són aliens a la mobilitat** —canvi climàtic, nous hàbits en la vida quotidiana (tant a nivell particular com laboral)—. Per això, cal entendre-la de manera diferent a la de fa uns anys. Tot això, com hem vist, començant des d'un **punt de partida molt diferent** si et trobes dins o fora de l'àmbit metropolità i en la dotació de serveis que caldrà equilibrar si volem revertir l'ús del vehicle privat i reduir les emissions.

Cal, per tant, un nou model de finançament de suport envers els ajuntaments, que passa, indefectiblement, per un canvi del model de finançament provinent de l'Estat i la Generalitat.

La Plataforma “Trens i Transports Dignes de les Terres de l’Ebre i Priorat”.



Cinta Galiana Llasat
Portaveu de la Plataforma “Trens i Transports Dignes de les Terres de l’Ebre i Priorat”

Les Terres de l’Ebre, repartides geogràficament en 4 comarques –Terra Alta, Ribera d’Ebre, Montsià i Baix Ebre– suposen un **percentatge molt petit de població** respecte a la resta de Catalunya. Segons un estudi de la Càtedra d’Economia de la URV, de cada 10.000 habitants del territori català, tan sols 233 són ebrencs. Una xifra, doncs, molt petita a l’hora de **prendre decisions polítiques** que ens afecten.

A tot això s’hi suma que l’**evolució demogràfica de la nostra regió** és, actualment, negativa: els últims 10 anys, la població de les Terres de l’Ebre ha disminuït en més de 10.000 persones (**la Terra Alta encapçala l’índex d’envelliment a Catalunya amb un 165%**).

D’aquesta població ebrenca, més de la meitat (55%) viu en els 6 municipis més grans –Tortosa, Amposta, Deltebre, Roquetes i la Ràpita–, que també són **dels més ben comunicats**. No obstant això, els dos últims anys, els pobles que més han augmentat la seva població han estat **l’Ametlla i l’Ampolla de Mar**, pobles costaners, que, a més, tenen estació de tren. Casualitat? **És clar que no.**

Aquesta problemàtica, detectada ja fa anys, va fer que un grup d’ebrencs i ebrenques implicats amb el territori comencéssim a treballar conjuntament. Així va néixer la plataforma **Trens i Transports Dignes**

de les Terres de l’Ebre i Priorat, amb l’objectiu de reivindicar la millora en els transports públics envers les nostres terres. Aquesta plataforma porta més de 10 anys de lluita i reivindicacions, amb la trista constatació que no hem avançat gaire al respecte.

Des de la *Plataforma Trens i Transports Dignes de les Terres de l’Ebre i Priorat*, pensem que **el creixement de la població**, depèn, a més d’altres factors econòmics i socials, de les comunicacions del territori. I aquestes comunicacions **depenen directament de la voluntat política dels nostres dirigents**.

Durant la pandèmia, i amb la necessitat del teletreball, molts ebrencs van tornar a l’àmbit rural. Aquesta va ser una oportunitat per adonar-nos que era possible viure i treballar a les Terres de l’Ebre, amb la possibilitat d’apostar per l’equilibri territorial **implementant uns serveis de transport adequats**. Però, en acabar la pandèmia, vam veure que això no va revertir en un canvi. Es va desapropiar aquesta avinentesa. En no tenir uns mitjans de transport eficients, **la gent més qualificada** (gent jove quasi tota, en edat de formar família i tenir fills), **va tornar a marxar**.

Els polítics que han governat casa nostra parlen sovint d’equitat territorial i de la Catalunya buida. Han rebut reiteradament les nostres peticions de millora en els serveis de transports: **frequències, horaris apropiats, puntualitat i durada de trajectes**. També hem reivindicat llargament la construcció d’**una estació intermodal que coordini els transports de carretera amb el ferroviari** –es dona la paradoxa que el baixador d’autobusos es troba a més d’un quilòmetre de l’estació de trens de **l’estació ferroviària central de les Terres de l’Ebre, l’Aldea**–.

En aquest sentit, vam fer una campanya anomenada “Hem perdut el Tren”, juntament amb el col·lectiu Diàspora ebrenca, d’ebrencs que han hagut de marxar per feina del territori), per tal de demanar un tren ràpid i amb connexió wifi, perquè **disposar d’un transport públic de qualitat i fiable facilitaria que els ebrencs qualificats laboralment poguessin tornar a**



viure al territori. Un altre avantatge d’aquesta millora seria que població externa es plantegés venir a les Terres de l’Ebre, on l’habitatge és més assequible que a les capitals i amb una millor qualitat de vida. A la campanya s’hi van unir totes les entitats socials de les Terres de l’Ebre (sindicats, Cambra del Comerç, Universitat, representants polítics, associacions, etc.). Els nostres representants al Parlament de Catalunya ens van rebre i ens van assegurar resultats al respecte. No va ser així. Tot es va quedar en bones paraules. **Dos anys després, seguim igual, sense Avant ni trens similars.**

A banda d’això, quan des del govern de la Generalitat es van implementar subvencions pel transport (com la T-jove o d’altres bons de descomptes) per tal d’abaratir les despeses en transport a l’usuari, les **Terres de l’Ebre no ens en vam poder beneficiar per no disposar d’una ATM pròpia**. Les comarques més allunyades, que són les que més necessiten aquests ajuts pel transport, són les no se’n poden beneficiar. Es creava així un greuge comparatiu en perjudici, un cop més, de les Terres de l’Ebre. Fixant-nos en l’evolució temporal d’aquesta problemàtica, podríem dir que en aquests 10 anys, hem anat a pitjor. **Fins ara.**

En acabar el 2023, hem rebut, amb una certa esperança, la **creació d’una ATM per les Terres de l’Ebre**. Certament, és una notícia positiva, ja que suposaria tenir un instrument des d’on es pogués fer una anàlisi a fons de les necessitats de transport envers el territori, tant per carretera com ferroviaris,

així com un estudi de la població i de la viabilitat dels diferents mitjans de transport. O dels horaris més adients per l’usuari i les freqüències i durades dels trajectes. **Un instrument, a la fi, que dones la possibilitat a les Terres de l’Ebre de revertir una situació de discriminació reiterada que ha fet del nostre territori el més envellit de Catalunya.**

Com podem admetre que un territori amb tan gran riquesa energètica, hidrològica i paisatgística sigui el més abandonat de Catalunya? Com podem permetre que sols siguem un territori d’on extreure productes per la resta de Catalunya –energia nuclear i eòlica, aigua– sense obtenir-ne res a canvi?

Des de la *Plataforma Trens i Transports Dignes de les Terres de l’Ebre i Priorat*, **seguirem lluitant perquè el nostre territori tingui un tracte igualitari respecte la resta de Catalunya**. Ara, pot ser, amb l’ATM tinguem un instrument i una possibilitat d’aconseguir-ho. Però mentre no comenci a funcionar, es poden fer moltes coses: millorar les freqüències i la puntualitat dels rodalies, reduir els temps de durada dels trajectes, i, sobretot, construir una estació intermodal a l’Aldea que sigui l’eix dels transports a les nostres terres.

La Plataforma “Trens Dignes”, com se’ns coneix popularment, **no abaixem la guàrdia**. Han sigut molts els anys d’abandonament i moltes les promeses incomplides. Seguirem treballant fins la plataforma no sigui necessària. Mentrestant, vos invitem a gaudir de les nostres terres. **Descobrireu una Catalunya d’una bellesa i singular única!**



Pedalem cap a l'equitat.

Reflexions i lluites per la mobilitat amb bicicleta a espais urbans des d'una perspectiva de gènere



Marta Casar i López
Bicicleta Club de Catalunya - BACC

Ciutats de tot el món estan vivint **una transformació important de la seva mobilitat amb l'increment de la bicicleta als seus carrers**. L'augment de l'ús és un vector de canvi: la bicicleta és mobilitat activa i alhora pacífica els entorns urbans.

El perfil de ciclista urbà actual abasta un ampli espectre: professionals anant a la feina, joves que es mouen al centre d'estudis i altres destins, famílies que aprofiten les estones de lleure, persones que fan servir la bicicleta per anar a fer encàrrecs... La bicicleta no és només un mitjà de transport: **els desplaçaments es transformen en oportunitats d'oci, de gaudir el trajecte i de mantenir-se actiu**. Però malgrat tractar-se de perfils cada cop més diversos, persisteix la disparitat en l'ús de la bicicleta entre homes i dones o persones amb identitats diverses¹.

Històricament, el món de la bicicleta ha estat dominat pels homes. Normes socials molt arrelades han modelat les percepcions sobre qui pot i qui no anar en bicicleta, influint tant en la possibilitat d'aprendre a anar-hi com en la confiança de les dones a l'hora d'adoptar-la com a mitjà de transport habitual. A més, **les preocupacions per la seguretat** són un obstacle important per a moltes persones, entre elles moltes dones². La manca d'infraestructura segura i segregada per a bicicletes, l'estat i la il·luminació dels itineraris i l'absència d'aparcament segur per a bicicletes adaptades a diferents usos contribueixen a la sensació de vulnerabilitat. Considerar aquestes preocupacions **és fonamental per encoratjar més col·lectius de persones** a utilitzar la bicicleta als espais urbans.

El disseny de la infraestructura urbana juga un paper molt important en el foment de la inclusió, **les ciutats amb una infraestructura ciclista poc adient exclouen ciclistes potencials**. Dissenyar espais urbans pedalables i inclusivament va més enllà de fer carrils bici: implica un enfocament global

que consideri la seguretat, l'accessibilitat, la connectivitat i les experiències de les persones que hauran de fer servir la infraestructura. Això inclou reconèixer experiències diverses en la mobilitat en bici amb diferents necessitats, tant pel que fa a la infraestructura pedalable com als requisits d'aparcament que comporta aquesta diversitat. Un entorn ciclista urbà veritablement inclusiu és aquell on les bicicletes poden moure's amb facilitat entre diferents punts de la trama urbana tenint en compte els diferents espais que configuren les nostres vides, a banda del lloc de treball: escoles, mercats, centres sanitaris, espais d'oci... Assumir l'impacte de les cures i les responsabilitats familiars o socials en la nostra mobilitat implica **considerar trajectes no només lineals** origen-destí, sinó d'una gran variabilitat. A més, la integració amb el transport públic i els estacionaments segurs per a bicicletes als principals nodes de transport públic són claus per encoratjar la mobilitat en bicicleta.



Fotografia: Itsaso Arizkuren

1. Segons la "Radiografia ciclista de Barcelona" de M. Violet et al., BACC, 2023, la bretxa de gènere dels usuaris de bicicletes ha augmentat d'ençà el 2021 (primer any que es van analitzar dades), on era un 35,33%, passant a un 32,95% actualment del total d'usuaris de bicicletes observats.

2. Aquesta i altres conclusions es fonamenten en l'estudi "DONES I PERSONES NO BINÀRIES EN BICI"; Col·lectiu Punt 6, 2021.



Fotografia: Calvox & Periche

Són essencials, doncs, **polítiques urbanístiques a favor del medi ambient i de la promoció de la salut**, que impulsin una mobilitat eficient, que siguin inclusives, que tinguin en compte l'esclatxa de gènere i que mirin a la cara a tots els habitants de la ciutat. Per tenir en compte totes aquestes consideracions cal una anàlisi a alt nivell de planificació urbana i abordar els canvis socials necessaris per integrar aquestes polítiques a l'agenda, executar-les i defensar-les davant de les crítiques dels sectors més immobilitats que les llegeixen en termes de pèrdues d'espai i de privilegis d'uns pocs, justament aquells que tradicionalment han estat més presents als mitjans i als entorns polítics, i per tant més propers als llocs de decisió.

El ciclisme urbà sempre s'ha construït en relació amb els moviments socials i les identitats socials. **L'activisme per la bicicleta es pot entendre com una activitat contínua i connectada que abasta un segle i mig i a través dels continents**, no exclusivament centrada en la bicicleta o el ciclista, sinó que serveix també per articular diferents visions vitals centrades en la llibertat i l'autonomia però sempre al voltant de reduir el nostre impacte en el medi donada l'eficiència de la bicicleta com a vehicle.

Aquest activisme ha donat lloc a múltiples organitzacions i entitats que intenten contribuir a la transformació de la mobilitat urbana. Igual que a la política, les organitzacions i moviments per la

bicicleta són diversos, exemplificant visions diferents sobre els conflictes a l'espai urbà, estratègies per abordar aquests conflictes i visions dels ciclistes com a subjectes de la política de la bicicleta. Així doncs, l'activisme en bicicleta es pot veure com una forma de practicar la ciutadania en bicicleta.

Les entitats relacionades amb la bicicleta desenvolupem accions tan diverses com **promoure pedalades als barris per visibilitzar la bicicleta**, manifestacions per demanar millores de la infraestructura, tallers de mecànica, o accions i cursos per ensenyar a anar amb bicicleta a aquelles persones que no la fan servir, un projecte clau per arribar a col·lectius que no han après a anar en bici de petits i ara els suposa un repte, especialment dones, i també gent gran o migrants.

Però les entitats i l'activisme anem molt més enllà, **participant també d'espais polítics amb l'objectiu d'influenciar les decisions que impulsen el canvi** i també en com ha de ser aquest canvi. I en aquesta acció, social i política, és indefugible considerar l'esclatxa de gènere per garantir que la transformació de la ciutat compren a totes les persones, fomentant la mobilitat ciclista inclusiva amb l'objectiu de potenciar l'empoderament social, econòmic i personal de tota la ciutadania, amb una perspectiva feminista interseccional. Pedalem cap a l'equitat.

Dones amb bicicleta a la metròpolis

Propostes per afavorir la mobilitat de les dones amb bicicleta a l'àrea metropolitana de Barcelona

Des d'un punt de vista teòric, **la bicicleta és el mode de transport més democràtic després del caminar i del transport públic.** Tanmateix, a casa nostra la situació de la bicicleta i les seves condicions com a opció de mobilitat són apreciablement diferents a les d'anar a peu o moure's en transport públic.

L'estructura urbana compacta, la distància acotada dels desplaçaments i la fiabilitat i autonomia del caminar han consolidat el caminar com l'opció més freqüent en els trajectes interns de les nostres ciutats. Per contra, les mateixes condicions no han col·locat la bicicleta com una opció alternativa, equivalent o similar a l'anar a peu.

A l'àrea metropolitana de Barcelona, les dades més recents (les de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner, EMEF 2022) apunten que **el 2% dels desplaçaments totals es realitzen en bicicleta, mentre que el seu potencial podria arribar al 10-11%.** Així, l'any 2020 l'AMB va aprovar el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU), que contempla l'impuls i la promoció de la bicicleta mitjançant el desenvolupament de més de 25 actuacions amb l'objectiu d'arribar al 4% dels desplaçaments en bicicleta el 2024.

És conegut que, en entorns on la bicicleta no és un mode de transport estès, existeix un fort **biaix de gènere en l'ús.** Aquest fet es confirma a la nostra metròpolis, on l'EMEF 2022, **només el 28%** dels desplaçaments metropolitans amb bicicleta els van fer dones.

Amb l'objectiu **d'integrar progressivament la dimensió de gènere a les polítiques de promoció de la bicicleta,** des de l'AMB s'ha iniciat un procés de reflexió per analitzar com aquestes polítiques poden abordar les raons per les quals les dones no escollim aquest mode de transport. En aquest sentit, durant l'any 2023 s'han realitzat enquestes a dones ciclistes (516) i no ciclistes (290) que es mouen al territori metropolità, exceptuant la ciutat de Barcelona. L'enquesta mostra que **les dones ciclistes metropolitanes fan un ús intensiu de la bicicleta,** ja que **el 65% l'usen diàriament** per a recorreguts entre diferents municipis (48%) o entre diferents barris dins del seu municipi (40%). Els aspectes als quals atorguen més importància són la seguretat de la infraestructura ciclista (9,5), l'estat i manteniment d'aquesta infraestructura (9,2) i l'existència d'aparcament segur (9,1).



La Mirada Feminista
AMB Mobilitat

Malauradament, es posa de manifest que **l'assetjament viari, verbal, gestual o físic** està força present en els desplaçaments de les dones en bicicleta, doncs **el 35% afirma haver-lo patit en algun moment.**

Entre les dones que no pedalen, els principals motius per no fer servir la bicicleta pels desplaçaments quotidians és la preferència per altres mitjans sostenibles o la distància del recorregut. En un lloc més discret, la inseguretat també apareix, ja sigui la por a tenir un accident, la por a no saber circular correctament o la por a patir assetjament per part d'altres persones usuàries de les vies. Aquesta percepció d'inseguretat creix amb l'edat, sent les dones de més de 45 anys les que reporten aquesta percepció.

En qualsevol cas, hi ha marge de canvi, doncs **el 48% de les dones no usuàries mostren interès a fer servir la bicicleta de forma recurrent,** essent aquest interès més palpable entre les més joves. D'entre les que els agradaria fer el canvi, **la millora de la infraestructura ciclista és l'element que més ajudaria** a fer aquest pas.

Es confirma que la disposició d'una **xarxa d'infraestructura pedalable segura i còmoda és un element clau en la normalització de l'ús de la bicicleta en dones,** tant per mantenir-les pedalant com per animar-les a provar-la. És més, un cop en són usuàries, la bicicleta esdevé **el seu principal mode de transport.** També resulta cabdal en la fixació d'aquests desplaçaments **afavorir estratègies d'aparcament segur,** com el sistema Bicibox present a la metròpolis. **El 34% de les persones usuàries** d'aquest servei són dones, xifra superior a l'esmentat 28% de dones que fan servir la bicicleta.

Altres catalitzadors d'ús són la **creació de serveis de bicicleta pública compartida,** com el recentment implantat **AMBici,** que posarà a disposició de la ciutadania una flota de 2.600 bicicletes elèctriques, distribuïdes en 236 estacions i repartides en 15 municipis metropolitans, que possibilita trajectes més llargs i afavoreix l'ús de la bicicleta més enllà de l'estat físic.

El 2023 es va realitzar una marxa exploratòria amb dones usuàries de l'AMBici a Badalona. Les dones participants van valorar positivament **la distribució de les estacions d'AMBici** en relació als equipaments, serveis i espais públics, **la usabilitat de l'app** i el fet que les bicicletes siguin elèctriques, ja que dona més autonomia i seguretat, guanya competència amb altres vehicles i consideren que pot ajudar a reduir l'assetjament viari. Com a punt desfavorable van destacar la manca de mides de bicicletes diferents,

adaptades a la diversitat de cossos, i el fet de no poder anar acompanyades d'infants.

Altres mesures per afavorir l'ús de la bicicleta són els **serveis d'acompanyament** els primers dies que es vol fer ús de la bicicleta, mesura que l'AMB ofereix internament al seu personal des del 2017 per tal d'ajudar a superar les pors inicials, conèixer millor la xarxa existent i poder triar els **itineraris més segurs i confortables.**

Vistes aquestes dades i reflexions a l'entorn de l'ús de la bicicleta per part de les dones metropolitanes, es conclou que cal seguir treballant per:

- Connectar i fer **més segura la infraestructura** pedalable, fent èmfasi en la xarxa metropolitana principal, la Biciviva,
- Ampliar les **facilitats d'aparcament** segur a la resta de municipis metropolitans que encara no tenen Bicibox,
- Seguir apropant la **bicicleta elèctrica** a la ciutadania mitjançant el desplegament complet del servei AMBici.

Gairebé la meitat de les dones metropolitanes que no fan servir la bicicleta hi estarien disposades si hi hagués més facilitats per començar-hi. Cal, per tant, que les administracions públiques garanteixin aquestes facilitats. El nou PMMU, que just ara inicia la seva redacció, haurà de contemplar aquestes mesures. Durant aquest any 2024 s'iniciarà el procés participatiu per al nou PMMU, i hi esperem comptar amb tu!



Anàlisi d'un servei

BUS URBÀ DE SABADELL: L1-L2-L3 (tronc central)

Fitxa tècnica

Operador

Transports Urbans de Sabadell (TUS)

Tipus de servei

Urbà

Amplitud horària

Laborables: 4.25 a 23.15 (161 expedicions)

Dissabtes: 4.57 a 23.15 (103 expedicions)

Festius: Serveis amb línies diferenciades

Cadenciat

No, però la combinació dels horaris de les tres línies dona una freqüència propera als cinc minuts en el tram comú.

Intermodalitat

FGC (3 punts d'intercanvi), Rodalies Renfe (2 punts d'intercanvi), busos interurbans.

Vehicles adaptats a PMR

Sí

Tarifació

Integrat ATM (zona 2C), títols propis i tarifació social local.



Cobertura horària i freqüència:



Puntualitat:



Vehicle



Parades



Informació estàtica:



Informació a bord:



Web/App



Intermodalitat:



Data de la visita: 4/3/2024. 42 circulacions avaluades

Una de les dificultats a què s'enfronten els operadors del servei de transport públic de ciutats mitjanes és de conjugar la prestació de servei als barris amb una freqüència raonable en els trams centrals. TUS, l'operadora del servei de Sabadell, ha resolt aquest repte amb la creació de troncs centrals en què coincideixen algunes línies, amb horaris coordinats que donen una bona freqüència (propera als 5 minuts a les hores de major demanda).

En la nostra visita el servei es prestava indistintament amb vehicles híbrids i convencionals, tots ells de pis baix i adaptats a PMR. Les parades disposen d'horaris clars, un plànol de la xarxa i pantalla amb informació on-line del servei. La majoria disposa de

marquesina. L'estat de conservació és molt bo. La pàgina web permet accedir als horaris de forma molt fàcil, i inclou un sistema de geolocalització dels punts de parada amb enllaç als temps reals de circulació. L'app inclou horaris, informació sobre incidències i selecció de parades preferides. No està prevista la venda de títols de transport on-line, però hi ha una àmplia xarxa de punts de venda presencial fàcilment localitzable.

Tarifa integrada ATM (zona 2C), tarifació social local de l'Ajuntament de Sabadell (inclou gratuïtat per a determinats col·lectius) i gamma completa de títols propis. També hi ha la possibilitat d'adquirir el bitllet senzill a bord (1,70 €).



El consultori del Dr. Traffic

Curiositats, anècdotes i fenòmens paranormals relacionats amb el transport públic i la mobilitat

Especial Monogràfic R3!!!

Un "ocupa" a la via!!!

Un dels fets més insòlits de l'accidentada reobertura del servei a l'R3 ha estat la presència d'un hort "ocupa" sobre terrenys d'ADIF, que impedeix la col·locació d'uns 30 metres de via. Gràcies a aquesta col·laboració espontània, els trens han de fer a marxa lenta un slalom de doble canvi de via. No hi ha dubte: és un hort amb molts pebrots!!!



Traspàs de la línia del Papiol a Puigcerdà?

Als acords sobre el traspàs de Rodalies, s'hi insisteix en parlar de la línia "El Papiol - Puigcerdà". Sorpren aquesta modificació del recorregut clàssic de l'R3, si bé reconeixem que és imaginatiu convertir un simple baixador on no s'hi poden fer inversions de marxa en tota una terminal de línia. Com que sempre hi ha optimistes, veiem que ja hi ha un viatger esperant el primer tren cap a Puigcerdà. En tot cas, volem creure que la decisió de convertir el Papiol en cap de línia no té res a veure amb els dos únics locals accessibles a peu des de l'estació: el Inferno, obert 24 hores, i el Paraiso, amb horari més restringit.

Protesta expressiva

Mentre s'aclearix on acaba la línia, els usuaris deixen clar la valoració que els mereix el servei actual. Influxats per la proximitat de la Setmana Santa, van fer una concentració reivindicativa de millores en el servei sota el lema "L'R3 és la nostra creu". Potser sí que deixar arreglada l'R3 seria un miracle!



“Sin nuestros socios y aliados en toda Europa no seríamos capaces de lograr el impacto que se mide en cambios reales”



Isabell Büschel

Directora del equipo de Transport & Environment en España

¿Qué es Transport & Environment (T&E) y por qué nace?

T&E es la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, una combinación entre think tank y grupo de presión. Nace en 1988 de la necesidad de llenar un vacío: desde el ámbito de la sociedad civil, hacer incidencia ecologista en normativa europea relacionada con la movilidad y el transporte. No existía ninguna organización paraguas a nivel europeo especializada en ambos temas con esa capilaridad de llegar desde Bruselas al nivel nacional-regional-local y viceversa.

En tu papel como directora de T&E en España, ¿cómo definirías tu trabajo y el de la entidad?

En el equipo de T&E muchas veces ocupamos la función de un barco rompehielos, pues hemos desarrollado esa habilidad para aventurarnos en terrenos nuevos, romper barreras y hacer camino para introducir la máxima ambición en términos de protección del clima y del medioambiente.

¿Cuáles son las principales áreas que T&E trabaja a nivel estatal?

En España, priorizamos la reducción de emisiones en el transporte por carretera. Primero, porque es el que más contribuye a las emisiones de gases de efecto invernadero, siendo responsable de más de un cuarto del total nacional de emisiones de gases de efecto invernadero. Segundo, España es el segundo fabricante europeo de vehículos, por lo cual el sector de la automoción tiene mucho peso en términos de empleo y de contribución al PIB. Eso significa que su transformación es una palanca primordial en la transición hacia la economía descarbonizada. En concreto, nos dedicamos a incidir por ejemplo sobre políticas y normativa de reducción de emisiones como pueden ser los estándares de CO2 para coches, furgonetas y camiones, o leyes nacionales como la Ley de cambio climático o la futura Ley de movilidad sostenible. También nos dedicamos a “enverdecer” el transporte marítimo y la aviación.

¿Cómo os organizáis para poder llegar a todos los temas?

Trabajando codo a codo con nuestros socios en España (Ecodes, Ecologistas en Acción, eco-union y PTP) y otras ONG aliadas, y priorizando temas según el máximo impacto esperado.

La pregunta que muchos se hacen es: ¿las administraciones os escuchan?

Nos escuchan más y más, por la sencilla razón de que tienen la obligación de cumplir con sus compromisos europeos e

internacionales de reducción de emisiones contaminantes y de protección de la calidad del aire. Además, bajo el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiado con los fondos europeos Next Generation EU los distintos niveles de gobierno tienen el compromiso de avanzar hacia una España más verde, más digital, más cohesionada desde el punto de vista social y territorial, y más igualitaria. Las administraciones tienen la responsabilidad de colaborar con las instituciones de la Unión Europea según un recíproco deber de lealtad: “los Estados miembros adoptarán todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Tratados o resultantes de los actos de las instituciones de la Unión [...] ayudarán a la Unión en el cumplimiento de su misión y se abstendrán de toda medida que pueda poner en peligro la consecución de los objetivos de la Unión”.

Sabemos que hay muchas entidades que colaboran con T&E, sin ellas ¿cómo afectaría eso a vuestra causa?

Sin nuestros más de medio centenar de socios y aliados en toda Europa no seríamos capaces de lograr el impacto que se mide en cambios reales. Lo que nos diferencia de muchos think tanks es la potente red transeuropea de la que formamos parte, además de la no afiliación a ningún partido político. Antes comentaba que en España nos enfocamos en la descarbonización del transporte por carretera, del transporte marítimo y del aéreo. Esto lo podemos hacer porque sabemos que nuestros socios nos complementan enfocándose en la promoción del transporte público o de la movilidad activa. Nos podemos apoyar en ellos para que todos los medios de transporte avancen hacia la deseada descarbonización.

Para acabar, una pregunta que siempre hacemos: ¿Cuál sería el modo de transporte de “tu vida”?

La movilidad activa. Me encanta ir andando o en bicicleta. Más bien, para optimizar tiempo y energías; pero no es mi único modo de transporte. Como ciudadana europea abierta a descubrir y conocer civilizaciones distintas, me gusta viajar. A diario, hago uso del transporte multimodal. Según las circunstancias me muevo en autobús, metro, coche familiar, tren y, cuando es imprescindible, en avión.



Segueix-nos a les xarxes:

transportpublic.org info@transportpublic.org 682 65 94 53

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

