

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

MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

Número 73

2024



Pedalejant cap a una ciutat més sostenible

6è Congrés de Dones

*Experiències internacionals del món
de les dones a la bicicleta.*

P. 4-5

Visitem l'espai Via Mètrica!

*Tot passejant per la història de la línia
Llobregat-Anoia*

P. 10-11

BiciHub

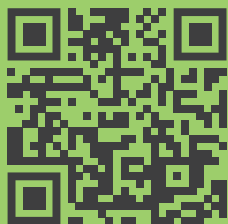
*Centre de referència de la mobilitat
sostenible i l'economia social a Barcelona*

P. 14-15

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:

30€ no socis 10€ soci protector
15€ socis

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

Projecte gràfic:



Fotografia de portada:
Marta Casar

Índex

Editorial	3
Pedalejant cap a una ciutat més sostenible: <i>Tot prioritant la bicicleta, caminar i el transport públic</i>	4
La llei de mobilitat sostenible, una nova oportunitat <i>Una tramitació interrompuda</i>	6
Sagalés presenta l'electrificació de la línia 330 <i>La primera del Vallès Oriental</i>	8
Visitem l'Espai Via Mètrica! <i>Tot passejant per la història de la línia Llobregat-Anoia</i>	10
La reforma de la C-245 <i>La mobilitat activa guanya protagonisme</i>	12
BiciHub <i>Centre de referència de la mobilitat sostenible i l'economia social a Barcelona</i>	14
Com anem d'infraestructures?	16
Anàlisi línia de bus <i>Estació d'autobusos del Camp de Tarragona</i>	18
El consultori del Dr. Traffic <i>Anècdotes sobre mobilitat sostenible</i>	19
Entrevista -Enric Balaguer <i>"Sembla que hi ha qui vol que la frontera, a més de ser mental, sigui també ferroviària"</i>	20

Aquesta publicació és possible gràcies a:





Ens complau presentar-vos un exemplar més de la nostra revista, dedicada a explorar les diverses facetes de la mobilitat sostenible i inclusiva a Catalunya. Aquest trimestre, hem abordat temes fonamentals com el **Congrés de Dones**, que va destacar **la importància de la bicicleta com a mitjà de transport urbà**. A través de diverses perspectives, hem analitzat com la mobilitat en bicicleta continua sent un àmbit marcadament masculinitzat, amb i hem presentat propostes per reduir aquesta disparitat. **L'educació i la millora de la infraestructura** són claus per fomentar una participació més equilibrada entre gèneres en aquest mode de transport.

A més, hem aprofundit en la situació actual de la **lleï estatal de mobilitat sostenible**. Des de les entitats ja fa temps que alertem que, si bé l'esperit de la llei inicial era positiu, **el seu redactat actual és clarament deficient**: en els primers esborranys de la llei es feien passos valents per garantir un finançament estable per al transport públic i, en canvi, aquest apartat ara és molt més confús. Tampoc no s'aborden com cal mesures concretes per al **transport de mercaderies en ferrocarril, els plans de desplaçament d'empresa, l'increment de les connexions transfrontereres i de**

trens nocturns, l'eliminació de vols amb alternatives ferroviàries, l'abast de les ZBE o altres mesures per la limitació del trànsit a les ciutats.

A més, trobareu en aquest número un reportatge sobre la introducció de la **primera línia de bus electrificada al Vallès Oriental** i una crònica de la **visita que vam fer a l'Espai Via Mètrica a Martorell**. Aquest espai, que manté el patrimoni ferroviari de la línia Llobregat - Anoia d'FGC, és, conjuntament amb el **Museu del Ferrocarril de Vilanova** (vinculat a Renfe), un bon exemple de conservació del nostre patrimoni històric de transport públic.

En aquest sentit, voldria aprofitar l'ocasió per tenir un record per al **company Joan Termes**, president fundador de l'**Associació Coordinadora Pro Museu del Transport**, que va reivindicar sempre la creació d'un Museu del Transport i que malauradament ens ha deixat fa poc.

Com sempre, confiem que aquesta edició sigui d'interès i utilitat per als nostres lectors. Seguim treballant per un futur de mobilitat més equitatiu i sostenible per a tots.

Gràcies per la vostra atenció i suport continuat.



Pedalejant cap a una ciutat més sostenible: prioritçant la bicicleta, caminar i el transport públic



Georgina Montesinos Zaragoza
Secretària i tècnica de la PTP

*Treballem per un futur amable, inclusiu i sostenible
al 6è congrés de dones*

El **Congrés de Dones** d'enguany va ser un espai ric en intercanvi de coneixements i experiències i va ressaltar la diversitat de **reptes i necessitats de les dones en l'àmbit de la mobilitat urbana**.

A través d'aquest diàleg amb entitats del sector, professionals usuàries i l'abast internacional, es va posar de manifest la necessitat d'una **visió global i col·laborativa** per promoure una mobilitat més inclusiva i sostenible per a tothom. Això vol dir **compromís amb la bicicleta com a mitjà de transport primordial**, juntament amb altres formes de desplaçament respectuoses amb el medi ambient i inclusives des d'una perspectiva de gènere, repensant la nostra relació amb l'espai urbà per garantir una distribució equitativa de l'espai públic i fomentar una cultura de mobilitat segura, connectada i accessible per a tothom.

Vivim en un món de ciutats que, en gran manera, han estat **dissenyades per a vehicles motoritzats**. No

obstant això, estem arribant a un punt crític en què la sostenibilitat del nostre model de mobilitat basat en el cotxe es qüestiona constantment.

La **necessitat d'un canvi de paradigma** és evident, i aquest canvi no només és necessari en el futur, sinó també ara mateix. És en aquest context que **la bicicleta emergeix com una alternativa viable i sostenible**, juntament amb el desplaçament a peu i el transport públic, com a pilars essencials per a una mobilitat urbana més amable, humana i respectuosa amb el medi ambient.

El **trinomi de la mobilitat sostenible** que conformen la bicicleta, el desplaçament a peu i el transport públic no només és una visió futurista, sinó **una realitat que hem de començar a implementar ara mateix**. Per això, és imprescindible abordar una sèrie de reptes que, especialment en el cas de la bicicleta, es presenten amb matisos únics i rellevants.

Del Congrés a la realitat, quins reptes ens queden per millorar la mobilitat ciclista amb perspectiva de gènere?

Un dels reptes més destacats és la **seguretat**. No es tracta només de la seguretat dels ciclistes, sinó també de la seguretat global en els espais urbans. La **redistribució de l'espai públic** és una tasca crucial en aquest sentit. Les bicicletes necessiten espais segurs i separats de les zones per a vianants, mentre que les voreres i les carreteres han de ser més acollidores i segures per a qui camina. Això implica **repensar la forma com compartim i utilitzem l'espai urbà**, amb un enfocament clar en la seguretat i el benestar de tothom.

Un altre repte rellevant és la **connectivitat**. La infraestructura ciclista ha de ser àmplia i integrada amb el transport públic i ha d'assegurar que les distàncies a recórrer siguin accessibles per a tots. La combinació de la bicicleta i el transport públic pot proporcionar

una solució completa per als desplaçaments urbans, amb la bicicleta actuant com a primer o últim tram del viatge, afavorint la mobilitat capil·lar.

La **intermodalitat** és una peça clau en aquesta transformació. Cal desenvolupar aparcaments segurs i eficients per a bicicletes, així com solucions de bici compartida en zones estratègiques. Això requereix una inversió i un compromís continuat per part de les autoritats i els actors pertinents, ja que una mobilitat sostenible no es pot aconseguir sense una infraestructura adient i uns serveis de suport.

Un altre aspecte crucial que sorgeix en aquest debat és la **perspectiva de gènere**. Les desigualtats de gènere es manifesten de manera significativa en l'ús de la bicicleta i en els desplaçaments urbans en



general. És imperatiu **abordar aquesta qüestió des d'una perspectiva interseccional**, considerant les necessitats i les experiències de diferents grups de la societat. Això implica una revisió profunda dels **Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)**, incorporant una visió de gènere que permeti totes les decisions i les accions.

És important destacar que ja existeixen iniciatives i guies per integrar la perspectiva de gènere en els PMUS, però cal anar més enllà de les declaracions d'intencions i assegurar que aquestes polítiques es tradueixin en accions concretes i mesurables. Això requereix un **seguiment continuat**, amb una anàlisi crítica dels resultats i una voluntat política decidida per implementar canvis reals.

Uns reptes que són també internacionals

Un any més, vam poder **escoltar i aprendre de les experiències internacionals** per abordar les necessitats específiques de les dones en la mobilitat urbana.

La manca d'accés a l'educació sobre la bicicleta per a moltes dones és un dels temes que més s'ha de treballar, així com la preocupació per la seguretat i la necessitat de millorar la infraestructura.

Encara avui dia, a molts llocs d'arreu, la falta de formació adequada en la pràctica de la bicicleta és una realitat per a moltes dones, especialment aquelles de diferents generacions que no han tingut accés a aquesta educació.

Les dones, en tant que ja patim **una percepció de la seguretat diferent**, també rebem com un factor crític la manca de recursos en aquest sentit, sobretot quan parlem de dones racialitzades. La falta d'accés a productes bàsics, una infraestructura inadequada per a la mobilitat activa o la falta de seguretat pública, entre altres motius, dificulten l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport. Per a moltes dones d'**Amèrica Llatina**, la millora de la mobilitat té una rellevància important per respondre als problemes de cobertura a les zones perifèriques, ja que el temps de desplaçament i la falta de recursos econòmics afecten directament les opcions de mobilitat de les dones. La bicicleta, en molts llocs, es considera **una eina útil per sentir-se menys vulnerable**.



La llei de mobilitat sostenible, una nova oportunitat



Mercedes Vidal Lago
Membre de la junta de la PTP

Una tramitació interrompuda

Durant la legislatura passada el govern espanyol va treballar en una **lleï estatal sobre mobilitat sostenible**, molt demandada per diferents actors del món de la mobilitat, tant des de les administracions locals, com pels operadors o els moviments socials. El text es va aprovar el desembre de 2022, i la llei s'hauria d'haver aprovat durant el 2023, però la seva tramitació va decaure per la convocatòria electoral.

El passat 13 de febrer el Consell de Ministres va donar llum verda de nou al **projecte de llei**, amb el mateix text validat a finals de 2022, i el va remetre per a la seva tramitació per via d'urgència **per tal que fos aprovat durant aquest 2024**. Aquesta legislatura, la urgència ve motivada pel fet que **aquesta llei és un compromís europeu**, inclòs en les

negociacions dels fons Next Generation. A finals de 2023, quan el govern espanyol negociava amb la Unió Europea la segona fase del Pla de recuperació, transformació i resiliència, **l'aprovació d'una llei de mobilitat sostenible d'àmbit estatal va ser una de les condicions** que es van acordar per mobilitzar la totalitat dels recursos assignats a Espanya dels fons Next Generation EU.

El responsable de la tramitació de la llei, el ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, **Óscar Puente**, va destacar que l'aprovació permetria incrementar el transport de mercaderies en tren o reforçar el paper de les zones de baixes emissions (ZBE), facultant la implantació per part dels ajuntaments de taxes de circulació o peatges urbans.

Què en diem els moviments socials

Diferents **entitats socials interessades en la mobilitat sostenible**,¹ **sindicals, ecologistes o juvenils** ens estem coordinant arreu de l'Estat des de fa més de dos anys, abans de la primera aprovació del text. La nostra intenció és fer el seguiment a la llei i aconseguir que l'aprovació incorpori **objectius concrets i ambiciosos** per tal que la llei sigui, més enllà d'una declaració d'intencions, **un instrument útil** per respondre a les necessitats de la població i a l'actual situació de crisi climàtica. En el número 70 de la nostra revista vam incloure un article al respecte.

Fruit del treball conjunt, **hem presentat una seixantena d'esmenes** orientades sobretot a la inclusió de compromisos concrets de descarbonització de la mobilitat, coherents amb els compromisos legislatius vigents en matèria climàtica per 2030 i 2050² i una **millora del finançament del transport públic**.

Si la llei vol fer canvis efectius en la mobilitat per fer-la més sostenible, **cal que obligui el sector a fer la seva part per assolir la neutralitat climàtica el 2050**, amb objectius intermedis de descarbonització i canvi modal, de manera que es pugui traçar un camí des de

la situació actual, on el transport és un dels sectors que més contribueix a les emissions de CO₂, a **un futur pròxim on la mobilitat sigui neutra en emissions**. Per això, caldrà que incorpori més compromisos per a la **limitació de la mobilitat insostenible** i alhora per a la **promoció del transport públic, la bicicleta i els viants per aconseguir el canvi modal**. Hauria d'incloure mesures concretes pel **transport de mercaderies en ferrocarril, els plans de desplaçament d'empresa, l'increment de les connexions transfrontereres i de trens nocturns, l'eliminació de vols amb alternatives ferroviàries, l'abast de les ZBE o altres mesures per la limitació del trànsit a les ciutats**.

Però sense un **finançament suficient** no hi ha canvi modal possible. La llei ha de permetre que la mobilitat tingui una fiscalitat justa, que impulsi la descarbonització i asseguri el bon finançament del transport públic perquè hi hagi suficients recursos per poder fer aquesta transició, tant per part de la mobilitat urbana com la mobilitat de llarga distància. Conscients de la difícil aritmètica electoral al Congrés per a l'aprovació de qualsevol llei, hem volgut **mantenir converses amb el govern espanyol i amb**

[1] Transport & Environment, Alianza por el Clima, ECODES, AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España), ConBici, Consejo de la Juventud, Fundación Renovables, Fundación nuevo modelo energético, Ecologistas en Acción, Greenpeace, Federación de Consumidores y Usuarios CECU, CCOO, UGT, UGT, Eco-union i la PTP.

[2] Els acords de París, concretats a nivel estatal amb la Llei de canvi climàtic i transició energètica i el pla que la desenvolupa, el Pla Nacional Integrat d'Energia i Cima 2021 - 2030

tots els partits necessaris per a l'aprovació de la llei, per traslladar-los les nostres inquietuds i veure on podem trobar punts d'interès comú. També hem organitzat diversos **debats públics** sobre la llei amb representants de les diferents forces polítiques presents al Congrés.

El darrer debat es va produir en una de les sales annexes al Congrés el passat 15 d'abril, amb molta assistència de públic, i s'hi va posar de manifest que existeix **la possibilitat d'una entesa entre els diferents partits** que dugui a millorar l'actual text de la llei.



I ara què?

La negociació de la llei, que es presentava de forma urgent a principis d'any, ha perdut velocitat arran de les darreres convocatòries electorals, les eleccions gallegues, basques i catalanes i també les eleccions europees, per **l'escenari d'incertesa que podien obrir els seus resultats**, especialment en el cas de les eleccions catalanes, que haurien pogut variar els suports de l'actual govern de l'Estat. Un cop estabilitzat el govern la situació canvia, i és previsible que la seva acció política comenci a desplegar-se en tots els aspectes, entre ells l'aprovació d'aquesta llei.

Els senyals que envia el govern en matèria de mobilitat sostenible són contradictoris: per citar-ne dos exemples; per una banda, **les inversions en el ferrocarril de proximitat** marxen a bon ritme després de molts anys d'infrafinançament; i per l'altra, el govern es resisteix a implantar els compromisos europeus en matèria de **peatges a les vies interurbanes**.

També és cert que en aquesta legislatura el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible s'ha reforçat amb **persones que tenen una trajectòria reconeguda en la implantació de polítiques de mobilitat sostenible**, com és el cas del mateix ministre i la gestió que va desenvolupar durant el seu càrrec anterior com a alcalde de Valladolid, la nova secretària general de transport terrestre, **Marta Serrano**, o el nou secretari general de mobilitat sostenible, **Álvaro Fernández**.

Tots ells tenen una sensibilitat demostrada cap a la mobilitat sostenible, però el punt de partida en aquesta nova legislatura ha estat la tramitació del mateix text existent, un text que, sens dubte, resulta insuficient per assolir els reptes pendents en mobilitat sostenible. Resta veure, doncs, la voluntat real del Ministeri per **introduir canvis efectius en la llei i l'ajuda que puguin aportar la resta de grups en aquest procés**.

Sagalés presenta l'electrificació de la línia 330, la primera del Vallès Oriental

Sagalés

Sagalés

El diumenge 17 de març, Sagalés va presentar, a la seva seu de la Roca del Vallès, **la primera electrificació d'una línia interurbana de bus al Vallès Oriental**. L'objectiu d'aquesta iniciativa és millorar la mobilitat pública sostenible, en aquest cas de la línia 330, que connecta quatre municipis clau del territori: **Mollet del Vallès, Paret del Vallès, Lliçà de Vall i Granollers**.

Les característiques del nou servei les van detallar la consellera de Territori, Ester Capella, juntament amb Ramon Sagalés, conseller delegat de Sagalés. "Amb la millora d'aquesta línia d'autobús, reafirmem el nostre compromís per oferir un transport públic de qualitat i sostenible, incorporant les millors tecnologies per minimitzar l'impacte mediambiental", va expressar Sagalés durant la presentació.



Nous vehicles 100% elèctrics

La línia 330 incorpora a la seva flota **3 unitats de vehicles interurbans (Classe II) marca BYD**, model B-13, de 13,27 metres de llargada i capacitat per acollir 56 passatgers (a més del conductor), amb 45 seients i 11 llocs drets. Els nous autobusos estan **totalment adaptats per a persones amb mobilitat reduïda** i disposen d'una plaça per a cadira de rodes.

Són vehicles 100% elèctrics amb dos motors de 150 kW a l'eix posterior, un a cada roda. Compten amb 12 packs de bateries de LFP (liti-ferrofosfat) distribuïts per optimitzar-ne el centre de gravetat: **2 a la part baixa posterior, 6 al sostre i 4 més a l'alçada de la segona porta**. En total, tenen una capacitat de 422 kWh d'energia embarcada i una autonomia real d'aproximadament uns 300 km, amb algunes variacions segons la línia d'operació.

La **comoditat dels usuaris** és un dels factors prioritaris d'aquesta millora, amb **tres sistemes de climatització independents**: un pel conductor, un per la zona de passatgers i un tercer per a les bateries. A més, els autobusos estan equipats amb **ports USB a totes les places** per poder carregar qualsevol dispositiu electrònic, i amb **pantalles a l'interior** per informar els usuaris sobre les parades, combinacions i altres informacions de servei rellevants.

Pel que fa a l'impacte ambiental, els nous vehicles **realitzaran uns 80.000 km anuals**, consumint fins a 29.000 litres de gasoil i generant 110,18 tones de CO₂, 302,94 kg de NO_x i 7,45 kg de partícules PM10. Tenint en compte el conjunt del servei, es preveu que els tres vehicles generin 330,54 tones de CO₂, 908,82 kg de NO_x i 22,35 kg de partícules PM10.

Un sistema de càrrega innovador i eficaç

L'electrificació de la línia 330 no només representa una millora en la flota, sinó que també destaca per una infraestructura de càrrega innovadora i eficaç. Sagalés ha instal·lat **3 carregadors d'una mànega de la marca Jema**, model SIGMA 150, amb una potència de 150 kW. **Només en 3 hores, cada carregador té capacitat per carregar del 0 al 100% un vehicle**, assegurant així un servei eficient i una rotació ràpida.

Per fer front a l'increment del consum elèctric, **s'ha instal·lat un centre de transformació de 1.000 kVA**, amb capacitat per doblar aquesta potència i permetre la instal·lació de més carregadors en el futur. En

aquest sentit, ja s'han preparat les canalitzacions per acollir 9 carregadors més. Amb el sistema de gestió Smart Charging es podran arribar a connectar **fins a 20 busos elèctrics simultàniament**.

També s'han instal·lat a la seu de Sagalés **diverses plaques solars** amb una potència de producció d'energia de 20 kW, que cobriran les necessitats de subministrament dels serveis generals de la nau. Amb aquestes plaques, es produiran més de 17 MWh a l'any, la qual cosa suposa aproximadament el 70% de l'energia que es consumeix al dia i l'altre 30% prové de l'energia verda contractada.



Una iniciativa a debatre

La iniciativa de Sagalés suposa un **increment substancial de la flota**, passant **de dos vehicles dièsel a tres unitats totalment elèctriques**, i pretén donar una resposta positiva a les necessitats dels usuaris, augmentant la freqüència del servei i **la cobertura horària, que ha passat a establir-se en 30 minuts, durant gairebé tot el dia**. El 2023, la línia 330 va desplaçar **un total de 209.711 viatgers**.

Fins ara, la línia s'operava amb 20+20 expedicions de dilluns a divendres (dies feiners), exceptuant el mes d'agost. **Amb la introducció dels nous vehicles, el nombre d'expedicions ha augmentat a 28+28**. Per als feiners d'agost, es passarà de 10+10 expedicions a 23+23, un total de 26 expedicions més.

Pel que fa als dissabtes, diumenges i festius, que s'operaven només amb 6+5 expedicions, es passa a dotar la línia de 21+21 expedicions els dissabtes i 19+19 expedicions els diumenges.



Visitem l'Espai Via Mètrica!

Tot passejant per la història de la línia Llobregat-Anoia



Carles Garcia Ureta
Tècnic PTP

El passat diumenge 26 de maig vam repassar **la història de la línia Llobregat-Anoia de FGC a la visita a l'Espai Via Mètrica**, situat al costat de l'estació de Martorell Central. L'espai es va crear arran de la necessitat de disposar de **tot el material històric de la línia Llobregat-Anoia en un mateix espai que servís com a museu**. Fins llavors, les diverses locomotores, vagons i automotors s'havien anat guardant en estacions, tallers i dipòsits escampats per tota la xarxa, però no va ser fins a l'any passat que es va poder dur a terme aquesta tasca de **reunir tota la col·lecció** en un sol espai. Actualment, l'espai conté **17 vehicles, entre locomotores, automotors, cotxes de viatgers o vagons de mercaderies**.

La línia Llobregat-Anoia és **una de les línies ferroviàries més antigues de Catalunya**, amb una història que es remunta a finals del segle XIX. Originalment construïda per facilitar el transport de mercaderies i passatgers entre la ciutat de Barcelona i les indústries del Baix Llobregat i l'Anoia, aquesta línia ha jugat un **paper fonamental en el desenvolupament econòmic i social de la regió metropolitana**. Amb el temps, la línia ha vist nombroses millores i modernitzacions, però sempre ha mantingut el caràcter singular i la importància històrica.

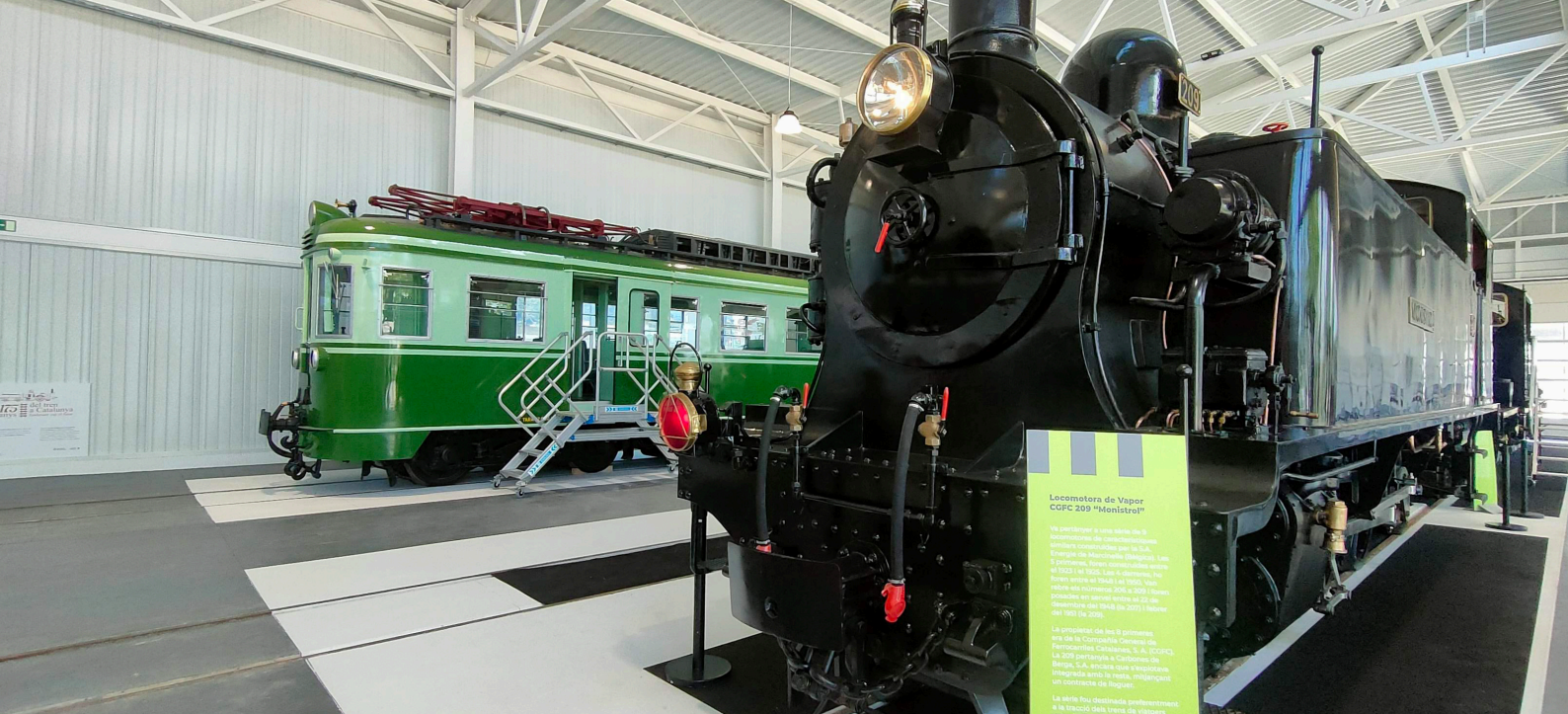
Martorell Central, ubicació d'aquest espai museístic, històricament hi ha jugat **un paper clau**, en ser el

punt d'enllaç entre la línia d'ample ibèric cap a Barcelona i Tarragona amb les línies d'ample mètric cap a **Igualada, Manresa i, fins a l'any 1973, el Berguedà**. L'any 1919, la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes hi va establir la seva base d'operacions, tot i trobar-se fora de les línies principals. És per això que, a partir dels anys seixanta del segle XX, pateix un declivi en favor de l'estació de Martorell Enllaç, i no recuperarà la seva importància fins a l'any 2007, quan **en motiu de les obres de la línia d'alta velocitat es fa passar la línia general cap a Barcelona per aquest intercanviador amb Rodalies**.

L'Espai Via Mètrica és més que un museu; és un testimoni viu de la història ferroviària de Catalunya. La col·lecció de vehicles inclou alguns dels exemples més representatius de la tecnologia ferroviària que ha operat a la línia al llarg dels anys. Entre les peces més destacades de la tracció a vapor, hi podem trobar les **locomotores 106 "Garratt", o la mítica 206 "Monistrol"**, que fins recentment havia traccionat diversos trens històrics.

També es poden veure algunes locomotores dièsel que han sigut claus en la transició cap a una època més moderna del transport ferroviari a l'eix del Llobregat, com la **locomotora 1003**, de les últimes que van recórrer la línia fins a Olvan o Guardiola de Berguedà, o un exemplar de les potents **locomoto-**





res dièsel de la sèrie 254, que fins fa molt poc remolcaven els trens de potassa des de les mines de Súria fins al Port de Barcelona. Igualment, la tracció elèctrica també ha viscut una evolució en els últims 100 anys. Des de la **locomotora 304 "Patxanga"** fins a l'**automotor 211.04 "Copito"**, es pot veure com les prestacions sota catenària també han anat millorant amb el pas del temps.

En aquest viatge pels vehicles disponibles a l'Espai, no ens podem oblidar del **material remolcat**. D'una banda, es pot apreciar com els viatges en trens de passatgers ha viscut una clara evolució, **des dels cotxes de viatgers sense bogies fins a les ja esmentades UT 211. O bé també, la sofisticació dels cotxes de mercaderies**, que cada vegada han anat protegint millor les mercaderies i adaptant-se a les càrregues a transportar.

A més de la col·lecció de vehicles, l'Espai Via Mètrica també ofereix **una sèrie de plafons, objectes i vídeos que permeten conèixer millor el passat de la línia** i que serveixen per complementar perfectament la visita a l'Espai.

La creació de l'Espai Via Mètrica ha estat possible **gràcies a la col·laboració entre FGC i diverses entitats locals** que han aportat recursos i coneixements per fer realitat aquest projecte. Aquest tipus d'iniciatives demostren **la importància de preservar el patrimoni industrial i de fer-lo accessible al públic general**. La història de la línia Llobregat-Anoia és una part integral de la història de Catalunya, i és fonamental que les noves generacions tinguin l'oportunitat de conèixer-la i apreciar-la.

En definitiva, la visita a l'Espai Via Mètrica no és només una oportunitat per veure de prop algunes de les peces més importants del patrimoni ferroviari català, sinó també per **comprendre el paper que ha jugat el ferrocarril en el desenvolupament de la nostra societat**. Des de les primeres locomotores de vapor fins als moderns automotors elèctrics, cada vehicle exposat a l'espai explica una part d'aquesta interessant història.

Per a qualsevol persona interessada en el ferrocarril, la tecnologia o la història de Catalunya, **l'Espai Via Mètrica de Martorell Central és una visita imprescindible**.



La reforma de la C-245

La mobilitat activa guanya protagonisme



Carlos Ortí

Secretari Catalunya Camina i
soci de la PTP

MOBILITAT ACTIVA: Vianants i bicicleta

La transformació urbana dels 13 km de la C-245 ha permès millorar en conjunt l'anomenada **mobilitat activa o mobilitat dolça**. En conjunt, la nova urbanització ha permès dotar d'una continuïtat a un fet tant habitual com intrínsec a l'ésser humà com el **desplaçament a peu** i també tenir present la **bicicleta** en un intent de normalitzar el seu ús més enllà d'un vehicle lligat a l'oci.

En qualsevol cas, al disseny pesa encara aquesta visió de **l'ús cotxecèntric de l'espai públic**, la qual cosa comporta que allò que s'ha volgut vendre des de les diferents administracions com a **"avingudes metropolitanes"** que prioritzen el transport públic (ja hem vist que **l'oblit del tramvia en aquest eix** ha estat un greu error) i els desplaçaments actius no és ben bé del tot cert. La prova és que **no s'ha tocat o disminuït l'espai dedicat al motoritzat**: encara més, s'ha ampliat fins i tot l'oferta d'aparcament de vehicles a la calçada.

A Viladecans, per exemple, veiem com **l'oferta d'aparcament al costat muntanya de l'avinguda de la Generalitat**, entre l'avinguda Josep Tarradellas i l'avinguda Riera de Sant Llorenç, és de **2 cordons + 1 en semibateria o 4 cordons**; o com les rotondes, per prioritzar la fluïdesa del trànsit, obliguen a situar els **passos de vianants i també el pas de les bicicletes i VMP** lluny de l'eix natural de la via.

Vianants

La **gran millora** ha estat en relació amb els desplaçaments interurbans, concretament entre **Cornellà, Sant Boi i Viladecans** i entre **Gavà i Castelldefels**, on s'ha creat una infraestructura nova i específica.

En alguns punts s'ha acabat amb una **indisciplina viària permessa** amb total impunitat: és el cas de Sant Boi de Llobregat, amb vehicles aparcats a la vorera tot just davant de passos de vianants. **A Viladecans encara trobem el "corralito" al vianant a banda i banda en aquest cas versió motos en vorera**, aparcades a l'entrada-sortida de la factoria Roca, a l'avinguda de la Generalitat, davant la inacció total del cos policial local.

Entre Gavà i Castelldefels, destaquen un parell de ponts **sobre el Torrent del Matar i la Riera dels Canyars**. Tot just són punts on **l'amplada de la Bicivia es fa més estreta** (potser per estalviar durant la construcció?) i **desapareix la diferenciació carril bici / espai per caminar**, passant tot a ser un únic espai.

També **s'ha millorat la permeabilitat a banda i banda del nou eix** mitjançant la creació de nous passos de vianants que, conjuntament amb una nova il·luminació uniforme i l'arbrat, fan que el conjunt sigui més amable per als desplaçaments a peu. Respecte al **verd urbà i les zones d'ombra**, alguns trams dels espais pels desplaçaments actius als municipis de Viladecans i Sant Boi presenten un estat òptim, res a veure amb la resta, amb gens d'ombra.

Un cop més, **a algunes parades d'autobús l'accessibilitat no ha estat ben planificada: els elements públics** col·locats en sentit perpendicular a l'eix de la calçada expulsen al vianant a l'extrem de la vorera – on la **proximitat al trànsit motoritzat i l'exposició als tubs d'escapament i el material particulat** augmenta la perillositat– en comptes de tenir permeabilitat total pels dos costats de la parada i en alguns casos provoca **"línies del desig"** creades espontàniament per les persones usuàries per arribar-hi.



Pas superior de la nova infraestructura per la mobilitat activa sobre la riera dels Canyars, al terme municipal de Gavà. Es pot observar l'estretament de la zona de pas, que han de compartir vianants i ciclistes o persones usuàries de VMP.

Bicicleta

La nova infraestructura ciclista de 7,5 km s'ha executat sempre com a carril bidireccional i no se separa en cap moment al llarg de tota la Bicivia, la número 7. En conjunt, aquest carril bici **canvia 3 cops de costat respecte a l'eix rectilini de la C-245**. Fins i tot, hi comparteix una part a la calçada, concretament a Viladecans, des de cruïlla de l'avinguda de la Generalitat amb la plaça de la Vila fins a la intersecció de la mateixa avinguda amb el carrer Pi i Margall.

Tot i això, trobem que el carril bici **presenta un parell de punts negres** en haver ocupat vorera a **Sant Boi de Llobregat** (entre la rotonda de Sant Ramon i el tanatori, quan es podia haver construït pels laterals, en calçada i convenientment senyalitzats verticalment i horitzontalment, a banda i banda de la via, trencant així la bidireccionalitat) i **Viladecans** (entre el carrer d'Antonio Machado i el passeig de la Marina). Aquestes situacions generen conflicte amb els vianants allà on no n'existia, una actuació que resulta impròpia d'aquests temps. Igualment, destaquem **les diferents solucions que s'han provat a 3 de les 5 rotondes de Sant Boi** on cap d'elles passa per la calçada: vorera bici, pel mig, expulsió fora de l'eix de la via.

El resultat final és **molt millor que l'estat inicial**, quan no era possible pedalar sense assumir riscos personals sobre la integritat física del ciclista. Val a dir que aquest nou vial és també aprofitat pels VMP. Les primeres dades indiquen **una mitjana d'entre 500 (Sant Boi) i més de 1100 (Castelldefels) usos** en els

diferents punts de comptatge que s'han establert en aquest eix, segons les dades que ens ha facilitat l'Oficina Metropolitana de la Bicicleta.

Aquesta inversió i aposta per la bicicleta contrasta amb **la postura del consistori de Castelldefels**, liderat pel PP, que vol **eliminar el carril ciclista de l'avinguda de la Pineda que enllaça el tram urbà de la C-245 amb la platja** i que ha generat un moviment ciutadà i veïnal de protesta.

Parem, també, especial atenció a les **zones d'interacció entre vianants i persones usuàries dels VMP i bicicletes** on es troben una parada de bus i el carril bici. Com a norma, aquest carril va tot just per darrere de la parada; en algun cas amb un color diferent (Gavà) i un cebrejat es crida l'atenció de tots els actors. Per volum, destaca el **punt de parada 106377** (Rambla Estació, 13 línies, incloent-hi 2 de nocturnes); Viladecans (**108665**, 9 línies de bus, incl. 2 nocturnes) o Castelldefels (**100428**, 6 línies diürnes, incl. 2 nocturnes). Aquesta interacció, la manca de costum i la diferent velocitat poden provocar algun ensurt que entre tots hem de ser capaços de minimitzar.

Actualment, ja està tot executat, excepte el pas sobre el riu Llobregat a Sant Boi, vinculat a les obres de la nova autovia B-25 que s'estan duent a terme. En definitiva, en conjunt **una intervenció urbanística necessària i positiva i, al mateix temps, una oportunitat d'or perduda per haver ampliat la xarxa tramviària que hipotecarà durant uns lustres la comarca**.



Carril bici a la vorera a un dels trams de Sant Boi. Es pot observar que el que era abans una vorera per a gaudi del veïnat s'ha convertit en un espai hostil per al vianant.

BiciHub, centre de referència de la mobilitat sostenible i l'economia social a Barcelona



Situat a Barcelona, **BiciHub és el primer centre de referència de la mobilitat sostenible a l'Estat Espanyol**, especialitzat en la promoció de la bicicleta com a transport urbà. BiciHub també se centra en l'**Economia Social i Solidària (ESS)**, tot fomentant la intercooperació i la gestió comunitària amb una **perspectiva feminista transversal**, buscant implicar agents locals i el veïnat en el seu desenvolupament.

BiciHub es troba al barri del Poblenou, a l'**edifici Can Picó (carrer Pere IV, 58-60)**, una antiga nau industrial construïda el 1907 per Miquel Picó i catalogada com a Bé d'Interès Urbanístic Patrimoni Industrial del Poblenou. Inicialment utilitzada com a despatx, residència de la família Picó i magatzem de carbó i terres refractàries, als anys 80 va ser ocupada per l'empresa de transports 'Comarcas Catalanas SA'. El 2007, l'edifici va passar a ser de propietat municipal i va restar en desús fins al 2015, quan l'Ajuntament de Barcelona **el va cedir a la cooperativa Biciclot**.

El mateix any, **la cooperativa Barabara es va unir al projecte**. Amb el suport econòmic del consistori, ambdues cooperatives van dur a terme la reforma de l'edifici, finalitzada el 2018. Un cop instal·lades a Can Picó, **van contactar amb més de vint entitats interessades a formar part del projecte**. El febrer de 2018, es va iniciar un procés participatiu que va concloure a l'octubre, definint un pla de treball, governança i participació. **El 2019, BiciHub es va constituir com una associació de segon grau**, amb el compromís de vint entitats per conformar l'Associació del BiciHub. Així, el projecte es va posar en marxa amb el suport de l'Ajuntament, entitats de mobilitat sostenible, ESS i la comunitat del Poblenou.

El model impulsat pel BiciHub busca **fomentar l'apoderament comunitari mitjançant la bicicleta**. Les accions col·lectives generades milloraran les condicions de vida de les comunitats locals, **establint connexions entre organitzacions socials i altres institucions**, com l'Ajuntament. L'objectiu és **consolidar-se com un espai de referència de la bicicleta i l'ESS** a diferents nivells territorials (barri, districte i ciutat) i socials (processos de teixit de xarxes i formació col·lectiva). Aquests espais de referència són clau per a la visibilització, promoció i difusió de la mobilitat sostenible i l'ESS, tant en l'arrelament territorial

com comunitari. BiciHub vol esdevenir una eina de canvi cap a una ciutat inclusiva, feminista, solidària i ecològica.

Estiu Cooperatiu de Sant Martí 2024

L'experiència de l'edició 2023 de l'Estiu Cooperatiu de Sant Martí ha permès conèixer millor les necessitats i realitats del territori, facilitant el suport a activitats econòmiques arrelades que redueixen desigualtats socioeconòmiques i són complementàries a les polítiques públiques de promoció econòmica. **L'edició 2024, celebrada durant els passats maig i juny**, va buscar visibilitzar l'ecosistema de l'ESS de Sant Martí, vinculat a un circuit econòmic i de mercat social alternatiu a l'economia de mercat tradicional.

Les activitats d'aquest últim **Estiu Cooperatiu de Sant Martí 2024** van ser dirigides al veïnat del districte i a persones i organitzacions participants del mercat social del districte. Així, vam aconseguir **atraure i generar coneixement sobre l'ESS** entre les persones no familiaritzades amb aquest model econòmic, tot incrementant el nombre potencial de consumidores i usuàries del mercat social. També vam fer que **persones ja actives en el mercat social s'interessessin per la iniciativa**, donant a conèixer propostes i iniciatives socioeconòmiques del territori. Especialment, l'objectiu era **apropar les persones joves al sector de l'ESS i els seus valors**.





BiciHub Surt al Carrer (Rambla del Poblenou)

BiciHub va **sortir al carrer per donar a conèixer el seu ecosistema**, vinculat a l'ESS del districte, la mobilitat sostenible i la bicicleta, amb activitats per a persones de totes les edats.

Biciclot: Cooperativa fundadora del BiciHub, dedicada a la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport ecològic, econòmic, saludable i sostenible. Van muntar un recorregut d'obstacles en bici per nens, una activitat molt exitosa.

Lemur: Associació que busca reduir desigualtats, promovent processos participatius per millorar la qualitat de vida i la resiliència comunitària. Van crear un espai lúdic performatiu per infants, que van gaudir experimentant amb materials quotidians.

Karin du Croo: Ciclista, il·lustradora i dissenyadora de la plataforma Dibuja y Pedalea, va organitzar un taller de creativitat amb materials reciclats, atraient petits i grans.

La Isidreta Ràdio: Ràdio de barri nascuda al Casal de Ca l'Isidret, va emetre un programa en directe amb persones vinculades al BiciHub, compartint els seus projectes.

Escola del BiciHub (diversos espais del districte)

Cada setmana es van dur a terme xerrades, taules rodones, tallers i més activitats al voltant de quatre eixos temàtics: **mobilitat sostenible, consum cooperatiu i de proximitat, habitatge cooperatiu i cultura**. Entre les activitats, cal destacar:

Què es cou a la Cuina Comunitària de Ca l'Isidret?: Jornada de col·laboració amb el Casal de Ca l'Isidret per compartir experiències de cuines comunitàries.

Com està la mobilitat sostenible al districte?: Taula rodona amb experts com Gemma Simón i Mas, Genis Domínguez, Montse Garcia i Marta Casar, discutint sobre mobilitat sostenible.

Sujeto: Actuació teatral a càrrec de cia BROTS d'uTOpia Barcelona, impactant i emotiva.

Nit d'Estiu: Recorregut per Sant Martí explorant la història de l'habitatge, amb guies experts i l'acompanyament dels tabals de Son Llacuna.

L'Habitatge a Sant Martí: Projecció de curtmetratges i debat sobre l'accés a l'habitatge, amb experts i representants d'experiències d'habitatge cooperatiu.

Acte de Cloenda (Sala Beckett)

L'acte de cloenda va ser un **espai per reflexionar sobre els temes tractats durant l'Estiu Cooperatiu de Sant Martí**, pensant en els reptes de futur per al barri i la societat, tot gaudint de bona música i companyia.



Com anem d'infraestructures?

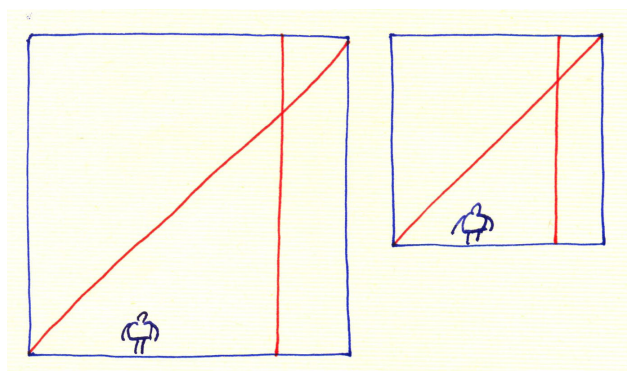


Manel Larrosa
Arquitecte

Podem **comparar la dotació de carreteres, o de ferrocarrils, entre diversos territoris o països**, tenint en compte que les poblacions i dimensions de cadascun són sempre molt diverses? Planegem que és plenament factible fer-ho, talment com comptem llits d'hospital, o places escolars, per cada mil habitants.

Presentem una mesura, en el marc europeu, de **dotació** de xarxes viàries d'autopistes (i autovies) i de ferrocarrils. L'índex combina **quilòmetres de xarxa per milió d'habitants i per kilòmetre quadrat de superfície**. És una mitjana geomètrica o ponderada, que a la Unió Europea s'ha fet servir alguna vegada i que conté un cert valor de llei geogràfica, que ara no ens estendrem a justificar, però que permet **comparar situacions denses amb poc denses**, grans amb menudes.

Intuïtivament, es fonamenta en l'esquema adjunt, molt simple, que ens diu que, per exemple, **1 milió d'habitants en els dos territoris següents, assoleixen la mateixa dotació, ja que ordenen el seu país (el poden recórrer o organitzar) de la mateixa manera**. Seria la mateixa dotació, però cadascun amb un nombre diferent de kilòmetres de xarxa i amb un cost tampoc coincident.



En escoles, hospitals i altres serveis en calcular les dotacions podem referir-nos a places o despesa per habitant, però en xarxes viàries i de ferrocarrils hem de tenir en compte **la magnitud superficial dels territoris i la seva població** i fer-ho de manera combinada. És el que ens permet l'índex mencionat, la fórmula del qual seria $I = \text{longitud de xarxa} / (\text{població} * \text{superfície})^{0,5}$. L'índex seria el quocient entre els quilòmetres lineals de la xarxa en qüestió, dividida per la real quadrada del producte de la població i la

superfície. Podem expressar la longitud de la xarxa en quilòmetres lineals, la població en milions d'habitants i la superfície en quilòmetres quadrats.

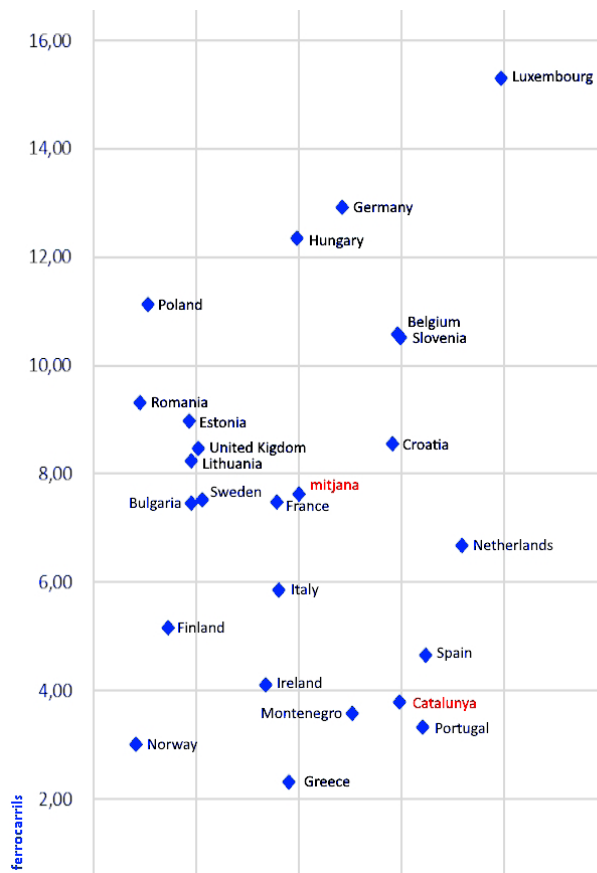
Els índexs, ordenats per a un conjunt de països europeus, i de major a menor dotació d'autopistes (i autovies) i de ferrocarrils presenten la següent taula:

	Índex autopistes	Índex ferrocarrils
Luxemburg	3,97	15,31
Països Baixos	3,60	6,68
Espanya	3,24	4,65
Portugal	3,21	3,32
Eslovènia	2,99	10,53
Catalunya	2,98	3,79
Bèlgica	2,96	10,59
Croàcia	2,92	8,55
Montenegro	2,52	3,58
Alemanya	2,43	12,93
mitjana	2,00	7,63
Hongria	1,99	12,35
Grècia	1,90	2,32
Itàlia	1,80	5,86
França	1,79	7,48
Irlanda	1,68	4,10
República Txeca	1,51	16,94
Suècia	1,06	7,52
Regne Unit	1,03	8,48
Bulgària	0,95	7,45
Lituània	0,95	8,25
Estònia	0,94	8,98
Finlàndia	0,73	5,17
Polònia	0,53	11,12
Romania	0,45	9,31
Noruega	0,41	3,01

Font: Eurostat, elaboració pròpia. Dades europees de 2022, i excepcionalment en algun cas de 2021, segons les dades contingudes a la font. Manquen països, per manca d'alguna de les dues, o d'ambdues dades. Hem inclòs Catalunya a efectes de comparació, tot i que la nostra situació no és gaire diferent de l'espanyola. El valor de la mitjana dels estats és el dels valors presents a la taula, no el de la seva agregació com si fos un sol territori.

	Índex autopistes	Índex ferrocarrils
República Txeca	1,51	16,94
Luxemburg	3,97	15,31
Alemanya	2,43	12,93
Hongria	1,99	12,35
Polònia	0,53	11,12
Bèlgica	2,96	10,59
Eslovènia	2,99	10,53
Romania	0,45	9,31
Estònia	0,94	
Croàcia		8,55
Regne Unit	1,03	8,48
Lituània	0,95	8,25
mitjana		7,63
Suècia	1,06	7,52
França	1,79	7,48
Bulgària	0,95	7,45
Països Baixos	3,60	6,68
Itàlia	1,80	5,86
Finlàndia	0,73	5,17
Espanya	3,24	4,65
Irlanda	1,68	4,10
Catalunya	2,98	3,79
Montenegro	2,52	3,58
Portugal	3,21	3,32
Noruega	0,41	3,01
Grècia	1,90	2,32

La representació gràfica dels valors de la taula il·lustra encara millor el perfil que han pres els diferents països a l'hora d'estructurar-se interiorment amb xarxes de comunicacions viàries i ferroviàries.



La conclusió és molt evident, a **Catalunya ens situem en cotes altes de xarxa viària i baixes en xarxa ferroviària**. Aquí hi juguen dècades d'història i opcions que comencen en el segle XIX, pel que fa a ferrocarrils i des de la postguerra mundial per a les autopistes. Alguns països s'han incorporat ràpidament a la dotació mitjana d'autopistes, però **la dotació ferroviària no s'improvisa**, és més històrica.

El balanç ens indica que **si volem ser més europeus, hem de convergir en ferrocarrils**, ja que alguns ens queden molt lluny, com Alemanya o tot el centre d'Europa, però és que quasi tots ens superen, ja que quedem també endarrerits respecte als meridionals com Itàlia i França. I una altra evidència seria que els països europeus, amb els quals ens emmirallem, **es construeixen més amb ferrocarrils que amb autopistes**, ja que en la vertical (ferrocarrils) els valors de dotació són molt més elevats (índex extrem de quasi 17) que en horitzontal (xarxa viària, amb quasi 4). És a dir, **hi ha més de quatre cops més de xarxa ferroviària que viària bàsica**.

En la mesura que l'índex compta vies de ferrocarril podem considerar que en les autopistes no separem

mai els dos sentits, cosa que en ferrocarrils sí que fem, ja que n'hi ha de via única o de via doble (i de més), per la qual cosa, com a mínim, **la dotació europea sempre dobla en ferrocarrils la de les autopistes i autopistes**.

I sí, a Catalunya la dotació d'autopistes ens l'hem pagat majoritàriament per **peatge directe, o a l'ombra**, per tal d'assolir una dotació que, en el context espanyol, tampoc no se situa a la mitjana sinó per sota. Com tampoc anem sobrats de ferrocarrils, tot i l'esforç que es va fer al segle XIX. Totes aquestes autopistes i ferrocarrils, al llarg dels anys, han creat la seva pròpia demanda. Més enllà de les anàlises econòmiques que es fan en els estudis per a la implementació; aquí l'òrgan ha creat la funció, tot i que **en el nostre context sempre s'ha cregut més en xarxa viària que en ferroviària**.

Així, doncs, si hem de pensar el país en termes de futur, de saber on som i on són la resta de països europeus, assistim a una lliçó que ens permetria **planificar per crear un país diferent**, allunyats de la immediatesa de les anàlisis, les quals, sovint barroeres, acostumen a determinar massa sovint que no es justifiquen més ferrocarrils.

Anàlisi d'un servei

ESTACIÓ D'AUTOBUSOS DEL CAMP DE TARRAGONA



Connexió estació tren/estació bus:



Distribució i nombre d'andanes:



Informació a l'interior de l'estació ferroviària:



Informació a la zona d'estació d'autobusos:



Atenció a l'usuari:



Integració operativa a transport públic:



Integració tarifària a ATM Camp de Tarragona:



Data de la visita: 19/06/2024



L'estació de **Camp de Tarragona** s'ubica lluny dels nuclis de població als que dona servei, i qualsevol usuari que vulgui **accedir-hi en transport públic** des de la seva ciutat d'origen, ho ha de fer en autobús.

L'enllaç entre l'estació de tren i el punt de parada dels autobusos és clar, curt, intuïtiu i no requereix travessar cap carril de circulació de vehicles. El punt de parada dels autobusos disposa d'una àmplia coberta per a la protecció dels usuaris. El nombre d'andanes és suficient i la seva disposició és adequada per facilitar les maniobres dels vehicles.

A l'**interior de l'estació ferroviària** només hi ha una indicació de direcció per accedir als autobusos, però **no hi ha cap panell o pantalla** que indiqui les pròximes sortides. A la zona d'estació d'autobusos tampoc hi ha cap element que informi de les sortides d'autobusos (ni de trens), **només una petita cartellera**

amb els horaris de les diferents línies d'autobús en un format de difícil comprensió i amb una lletra petita. No hi ha punt d'informació, ni màquina dispensadora de títols de transport.

Els busos amb origen/destí a l'estació de Camp de Tarragona són únicament interurbans, i connecten amb les **estacions d'autobús de Tarragona, Reus, Valls i les poblacions de la Costa Daurada.** Trajectes curts fins a un barri qualsevol de les ciutats servides requereixen un transbordament dissuasiu. A més, **els horaris dels autobusos no estan coordinats ni amb els trens ni amb els serveis urbans** a les estacions d'autobús de destí.

Línies d'autobús incloses en el sistema integrat de l'ATM. No obstant això, no es pot adquirir cap títol integrat al recinte de l'estació, i només bitllets senzills a bord.





El consultori del Dr. Traffic

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

Comunicació a l'R3

La política comunicativa sobre la represa del servei a l'R3 després del robatori de cable a Montcada Bifurcació el passat 12 de maig ha estat poc convencional. El primer avis no va arribar per un comunicat de l'operador o per una nota de premsa de l'administració titular del servei, sinó per una piulada del ministre **Óscar Puente** anunciant-la pel diumenge 16 de juny. Uns dies després, en un comunicat molt prudent (fer empenyar el ministre és perillós), l'operador va aclarir que no, que aquell diumenge es destinaria a fer **proves comercials sense passatge** per comprovar el bon estat de les instal·lacions. Malgrat aquestes molt lloables comprovacions, aquell dilluns a la tarda unes agulles van fallar una altra vegada a Montcada Bifurcació i es van produir retards superiors a les dues hores. Simultàniament, la web de Rodalies indicava: "normalitat al servei". Potser sí.



C. Ciutat de Reus, 1

BUSPLANA	Estació d'autobusos	14:35
BUSPLANA	Estació d'autobusos	15:00
BUSPLANA	Estació d'autobusos	15:30
BUSPLANA	Estació d'autobusos	16:30
BUSPLANA	Estació d'autobusos	17:00
BUSPLANA	Estació d'autobusos	17:45
BUSPLANA	Estació d'autobusos	18:15
BUSPLANA	Estació d'autobusos	19:00
BUSPLANA	C/Brussel·les (marquesina al d...)	19:38
BUSPLANA	Estació d'autobusos	19:45
BUSPLANA	Estació d'autobusos	20:15
BUSPLANA	Estació d'autobusos	21:30
BUSPLANA	Estació d'autobusos	6:50

A on va aquest autobús?

Algun operador creu que l'excés d'informació és perjudicial per a l'usuari. Està d'acord amb geolocalitzar les parades a Google Maps, però dir a quina estació va cada autobús ja seria massa.

Autobusos lents a la ciutat de l'F1.

Malgrat que l'anunci del "paseillo" de la Fórmula 1 pel centre de Barcelona ha coincidit amb la publicació de l'informe que situa la velocitat comercial dels autobusos urbans de la ciutat sota mínims, fonts municipals han assegurat que de moment no pensen tirar endavant propaganda institucional amb el lema "Si el bus és un fracàs, agafa el cotxe i dona-li gas".



“Sembla que hi ha qui vol que la frontera, a més de ser mental, sigui també ferroviària”



Enric Balaguer i Iglesias

President de l'Associació d'Usuaris del Tren Train en Têt

Per què es constitueix l'associació i quina és la problemàtica d'aquesta línia?

Train en Têt es constitueix l'any 2002 com a resposta als problemes que tenia la línia: manca de fiabilitat, material vell (ens arribava tot el material que a París retiraven del servei)... En aquell moment la línia perillava, ja que l'Estat francès optava pel tancament de les línies dites “secundàries”.

I quina és la situació actual?

Ha millorat quan l'administració regional ha assumit la competència en matèria de transport públic. La regió ha fet inversions, han arribat uns nous vehicles més còmodes i fiables, s'ha instaurat el bitllet a un euro per a qualsevol trajecte i tot plegat ha fet que la demanda hagi crescut sensiblement. Això no obstant, tenim encara problemes de fiabilitat: quan l'operador SNCF necessita personal o material a una de les dites línies principals, sovint s'agafa d'aquí. Tampoc la freqüència és òptima, ja que el sistema de senyalització BAPR només permet vuit circulacions per sentit diàries.

De fet, la línia va estar tancada a conseqüència de l'accident de Millars...

Durant 1066 dies! Emparant-lo en la investigació judicial, es va perllongar un tancament amb una voluntat clara que es convertís en definitiu. La represa del servei va ser una de les lluites més importants de la nostra associació. Finalment, coincidint amb el nomenament de l'alcalde de Prada Jean Castex com a primer ministre, els impediments van desaparèixer i es va poder reobrir en pocs dies...

A Vilafranca la línia convencional connecta amb el tren de via estreta cap a la Cerdanya. El Tren Groc està condemnat a ser només una línia turística?

No ho hauria de ser, i de fet sovint des de l'administració es parla que ha de ser una línia per als habitants del territori. Ara no ho és: tres hores per 63 quilòmetres no és admissible. Caldria una reconversió cap al model de les línies de

muntanya suïsses, però aquest canvi no es fa. Les paraules no van acompanyades de fets.

Anem cap a una altra direcció: com tenim les relacions transfrontereres? Per què és tan difícil anar en tren de Perpinyà a Figueres?

La situació és molt dolenta! Hi ha un munt de connexions de Perpinyà cap al nord, o de Figueres cap al sud; però molt poc servei entremig: males connexions a Portbou, i pocs serveis per túnel del Pertús. Hi juga en contra el cost del peatge del túnel del Pertús i, sobretot, el desinterès dels operadors en el trànsit transfronterer. Per millorar-ho, proposem que els regionals francesos arribin fins a Figueres, enllaçant allà amb la línia d'alta velocitat. Això permetria intercanvis d'estudis, de feina... Però sembla que hi ha qui vol que la frontera, a més de ser mental, sigui també ferroviària.

I quan sentirem anunciar els trens en català a l'estació de Perpinyà?

Això té molt a veure amb la rigidesa de l'SNCF, encara que ho disfressa de problemes tècnics. No només això: la pronúncia d'alguns dels punts de parada, com Marqueixanes o Millars, es fa en una fonètica que no té res a veure amb la dels mateixos francoparlants d'aquestes poblacions. La regió és més sensible, de fet alguns trens s'anuncien les parades en francès i en català. Però a l'estació de Perpinyà, que gràcies a Dalí s'anomena “El Centre del Món” (així, en català), els avisos de megafonia són en francès i castellà... i no en català o en anglès.

Acabem amb la pregunta que tanca les entrevistes. Quina és la línia de transport públic de la teva vida?

Doncs sí, és la línia de tren de Vilafranca de Conflent a Perpinyà, i ho dic sempre en aquest ordre. Perquè de jove la feia servir per anar a estudiar, després per la mili i la feina. Com a familiar de ferroviari que soc, m'hi sento molt lligat. Ha estat amenaçada de tancament tot i ser l'eix de comunicació prioritari a la Catalunya Nord. La necessitem i l'estimem.



Segueix-nos a les xarxes:

transportpublic.org

info@transportpublic.org

682 65 94 83

[@transportpublic](https://twitter.com/transportpublic)

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



Associa't

transportpublic.org/actua