

MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

Número 78

2026



Caos ferroviari: crònica d'un desastre que ja haviem denunciat



El tren no pot ser
una loteria

P. 4-7

L'autobús urbà, molt més
que un mitjà de transport

P. 8-10

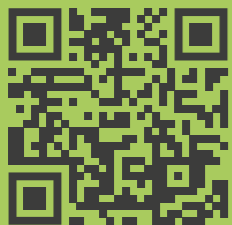
Aliances que sumen: primera
Jornada pel Transport Públic
AVPTP-PTP

P. 13-16

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
- 682 659 483

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:
PTP

Índex

Notícies breus sobre el Transport Públic	3
El tren no pot ser una loteria <i>Crisi de país i resposta col·lectiva</i>	4
L'autobús urbà, molt més que un mitja de transport <i>Bogotà i Medellín, dos models de transport públic radicalment oposats</i>	8
El pdM 2026-2031 apunta a la tecnologia, les dades, la inclusió social i el paper del bus	11
Aliances que sumen: primera Jornada pel Transport Públic AVPTP-PTP <i>Intercanvi d'experiències de la Plana, València, Barcelona i Esukadi amb mirada crítica i propositiva</i>	13
El Bicihub suma forces per transformar la mobilitat laboral quotidiana <i>Impulsem un canvi profund en la mobilitat urbana, portant la lluita per una mobilitat sostenible als centres de treball</i>	15
Anàlisi d'una línia de bus <i>Línies 760 i 761 de Sagalés</i>	18
Dr. Trafic <i>La xarxa d'autobusos de Palafrugell a l'estiu</i>	19
Entrevista <i>La mobilitat ha de ser una prioritat, també fora de l'AMB</i>	20

Notícies breus sobre el transport públic



Carles Garcia
Oficina tècnica

L'intens ritme d'inauguracions d'aquests dies

Entre els mesos de desembre de 2025 i gener de 2026 s'han produït un constant de millores al transport públic al conjunt del territori català, en gran part fruit de l'esforç que estan fent les diverses administracions per millorar l'oferta de transport públic. Així en destaquem, principalment, la creació del nou BRCat i la millora de la xarxa d'autobusos que connecten Girona i Salt, oferint una oferta cadenciada entre les diverses línies, l'augment de les expedicions al Pla del Bages, la modificació dels horaris de la línia de la Pobla i nou servei al migdia entre Lleida i Balaguer (**un "èxit PTP", per cert!**), l'entrada en servei de la nova concessió de bus entre Manresa i Barcelona, o la redefinició del bus urbà de Montcada i Reixac. Així sí que aconseguirem millorar la quota modal del transport públic!

Salvem l'estació de figueres (campanya de firmes)

Arran dels compromisos adquirits per les administracions per expulsar el ferrocarril convencional del centre de la ciutat, des de Defensem el Tren de l'Empordà s'ha iniciat una campanya de recollida de firmes per impedir aquest ferrocidi. Trobaràs el formulari a través de la web de la plataforma o a través del següent [enllaç](#).

El conjunt del transport públic bat rècords de validacions el 2025, mentre que Rodalies segueix amb la sagnia d'usuaris

Un any més, el conjunt del transport públic segueix batent rècords de validacions, no només pel fet que ens movem cada cop més, sinó també perquè més gent aposta pel transport públic per a realitzar els seus trajectes habituals. Més enllà de felicitar-nos per l'augment de demanda, cal instar a les administracions que mantinguin les inversions en la millora de l'oferta de transport públic, per tal de fer front als rècords de passatge any rere any, i evitar arribar a la saturació. Tot i els bons resultats, la demanda del servei de Rodalies segueix decreixent, i accentua una tendència a la baixa que ja es va iniciar el 2024. En aquest sentit, esperem que les inversions que s'estan duent a terme a tota la xarxa, així com l'arribada de nous combois durant aquest any, permeti recuperar els nivells de passatge previs a la pandèmia.

La creació de l'empresa Rodalies de Catalunya, un pas més per al traspàs del servei

I parlant de Rodalies, el passat 12 de gener es va constituir la nova empresa Rodalies de Catalunya, participada per Renfe i la Generalitat. Si bé la constitució d'aquesta nova empresa no millorarà el servei a curt termini, suposa un pas més per aquest llarg camí del traspàs del servei, i esperem que, a mitjà termini pugui millorar la governabilitat del servei.

Amb la col·laboració de:



Aquesta publicació és possible gràcies a:



El tren no pot ser una loteria

Crisi de país i resposta col·lectiva



Georgina Montesinos
Secretària de la PTP



Les darreres setmanes hem tornat a viure un col·lapse ferroviari que ja no es pot presentar com un seguit d'“incidències puntuals”. Tallades, retards, cancel·lacions, saturació i, sobretot, informació erràtica han convertit Rodalies —i també serveis d'Avant i Mitjana Distància— en una experiència imprevisible per a massa gent. Quan el tren cau, no cau només “un servei”: cau l'accés a la feina i als estudis, es desmunten rutines de cures i es deteriora la qualitat de vida. I això, en un país que es vol cohesionat i competitiu, és inadmissible.

El més greu és que no parlem d'un episodi aïllat. És l'últim capítol d'un patró conegut: fragilitat, descoordinació i responsabilitats que s'escolen. El mal temps pot tensionar el sistema; el col·lapse no pot ser la normalitat. Quan una incidència “petita” desencadena una reacció en cadena i deixa milers de persones sense alternativa real, el problema no és l'episodi: és la resistència del sistema i com es gestiona.

Hi ha un indicador que fa mal: Rodalies és l'únic servei de transport públic a Catalunya que perd usuaris

mentre la resta en guanyen. Això és pèrdua de confiança. I quan la confiança cau, el servei també cau socialment: la gent deixa de planificar-hi la vida.

La meteorologia no és l'origen del col·lapse; el que ha fet és posar en evidència i accelerar un problema estructural: manca d'inversió sostinguda, manteniment insuficient i una xarxa massa sovint al límit.

Des de la PTP ho diem clar: **no podem acceptar** que el sistema ferroviari funcioni amb incidències com a rutina. No és mala sort, ni “el que toca”: és la conseqüència d'anys de decisions que han tensat la infraestructura i d'una governança que massa vegades actua com si l'excepció fos permanent. I quan, davant qualsevol risc, la resposta operativa acaba sent “**parar-ho tot**”, el cost social és descomunal: el tren és un servei essencial i no es pot gestionar com si fos opcional.

A més, el bus no pot fer de substitut improvisat del tren. Rodalies mou uns volums diaris que no es poden absorbir amb quatre reforços d'última

hora. Una aturada general pot semblar prudent sobre el paper, però en la pràctica castiga especialment qui no té alternativa (feines precàries, estudiants, persones que fan cures) i tensiona una xarxa d'autobusos que no està dimensionada per assumir aquest impacte.

I a tot plegat s'hi afegeix un factor que ho empitjora: governança fragmentada. Titularitat del servei, operador i gestor de la infraestructura estan separats, la coordina és directe: menys fiabilitat, recuperació més lenta quan hi ha incidència i una sensació d'impunitat operativa que la ciutadania ja no està disposada a normalitzar.

Les solucions no arriben, calen mesures concretes amb calendari i traçabilitat, obertes a tothom per poder reclamar quan les coses no s'estiguin fent bé.

La sortida no pot ser un nou cicle de declaracions genèriques i cessaments buits. Necessitem un paquet de mesures verificables que combini seguretat i continuïtat, i que permeti recuperar la confiança amb fets.

- **Primer:** canviar el marc mental operatiu. Davant d'un episodi de risc, la resposta ha de ser reobertura progressiva per trams segurs, serveis mínims encara que siguin lents, i talls limitats estrictament als punts amb risc. Si convertim el “parar-ho tot” en el protocol de facto, assumim que el sistema no sap gestionar la complexitat, i això és exactament el que cal corregir.
- **Segon:** transparència operativa immediata. Demanem una llista pública completa de trams amb limitacions o afectacions, amb el motiu, la mesura aplicada (limitacions temporals de velocitat, tall parcial, inspecció) i una data de resolució. Sense visibilitat, les limitacions es cronifiquen, el servei es degrada i el relat que “sempre és així” es fa real.
- **Tercer:** “punts crítics” amb doble resposta: actuació d'emergència i actuació definitiva, amb calendari. Si el diagnòstic parla de talussos, drenatges, murs i trams inestables, la ciutadania ha de poder veure què es fa, quan es fa i com es tanca l'expedient perquè no torni a passar el mateix al cap de sis mesos.
- **Quart:** comandament integrat en emergència i criteris clars de reobertura. Cal traçabilitat de decisions: llistats, inspeccions i qui deci-

deix què i per què. Això no és burocràcia: és governança de seguretat aplicada a un servei essencial.

- **Cinquè:** informació a l'usuari fiable i coordinada. La desinformació expulsa gent del transport públic i, en crisi, multiplica el dany: no només per l'afectació puntual, sinó perquè converteix el desplaçament en una experiència imprevisible.

En paral·lel, cal abordar el fons: canvis profunds en com el gestor d'infraestructura organitza i controla el manteniment i les obres, reduint l'extrema subcontractació i assegurant control real des de l'inici fins a la posada en servei. Sense aquest gir, seguirem fent molta obra i obtenint poca fiabilitat.

No podem continuar normalitzant que el sistema ferroviari de Catalunya funcioni amb incidències com a rutina.

No és “mala sort”: és la conseqüència d'anys de decisions que han tensat la xarxa fins al límit i d'una governança que, massa sovint, arriba tard, comunica malament i corre darrere dels fets.





La meteorologia no millorarà; al contrari, tindrem més episodis intensos. El que és inacceptable és que l'impacte sigui sistemàtic i que la resposta arribi sempre a posteriori, amb improvisació i informació que no quadra: el relat sempre és reactiu. Només s'encén el debat quan el col·lapse ja és portada i, quan baixa la pressió, tot s'esvaeix fins a la pròxima crisi. Doncs no. Rodalies no és una notícia d'última hora: és la infraestructura quotidiana que vertebrava el país. I la confiança és un actiu fràgil: quan la gent deixa de creure que arribarà, el servei s'enfonsa també socialment.

El que reclamem és un canvi de fase: passar de "gestionar el dany" a garantir resiliència. Això vol dir manteniment preventiu de debò, finestres de treball planificades, protocols robustos per recuperar servei i transparència per saber què falla, on falla i què es farà –amb calendari– perquè deixi de fallar.

Perquè si els trens s'aturen, la gent no pot "posar-hi paciència" indefinidament. El transport públic és un dret i una política climàtica, sí, però sobretot és un servei bàsic. I els serveis bàsics o funcionen, o no són serveis.

A les 17 h, la manifestació convocada per plataformes d'usuaris va arrencar a l'Estació de França –un punt carregat de simbolisme, també per la proximitat del centre de control d'Adif– i va enfilat Via Laietana fins a plaça Sant Jaume, on es van fer parlaments i es va llegir un manifest reclamant un servei digne i fiable.

Els mitjans destaquen un missatge compartit: no parlem d'"un dia dolent", sinó d'un problema estructural que erosiona cohesió, competitivitat i benestar. Durant la marxa, el malestar es va traduir en consignes i testimonis molt explícits. A Betevé, participants resumien el sentiment amb frases com "Ja no confiem en Rodalies" i "És un desgavell", i posaven el focus en la falta d'informació i la sensació d'abandonament.

També s'hi va repetir una idea convertida en consigna: "Anem tard a la vida". I el manifest assenyalava la desinversió i la necessitat d'un canvi profund en la gestió per recuperar fiabilitat i seguretat.

"Les solucions no arriben, calen mesures concretes amb calendari i traçabilitat, obertes a tothom per poder reclamar quan les coses no s'estiguin fent bé."

Sobre la participació, hi ha el ball habitual de xifres: 3.000 segons Guàrdia Urbana i fins a 10.000 segons organitzadors; d'altres mitjans situen la mobilització en "milers" i remarquen que va ser una de les dues grans protestes del dia a Barcelona, amb marcs i lemes diferents.

Alguns mitjans diuen que "ha estat un fracàs". Entre les dues manifestacions del dia 7 de febrer, 40.000 persones van sortir al carrer. La pregunta real no és si han estat o no un fracàs, és una altra: si Rodalies funcionés, quanta gent hauria d'haver sacrificat un dissabte per demanar el que hauria de ser normal? Moltes persones que voldrien haver vingut no van poder, sigui per manca de transport o bé per falta de forces. Rodalies ens està robant més que el temps.

Des de la PTP vam sortir al carrer perquè el que està en joc és que el transport públic ha de ser una garantia i no una loteria: quan un servei essencial no assegura ni fiabilitat ni informació, la resposta no pot quedar en la queixa individual ni en la resignació. La societat civil té dret –i també deure– d'exigir canvis concrets, programats i verificables, en manteniment, operació i comunicació.

Si els trens estan quietes, nosaltres ens mobilitzem

I dissabte 7 de febrer, Barcelona ho va deixar clar al carrer: la indignació pel caos de Rodalies ja no és un murmuri, és una denúncia pública i organitzada.



L'autobús urbà, molt més que un mitjà de transport

Bogotà i Medellín, dos models de transport públic radicalment oposats

Bogotà

La ciutat de Bogotà té 8 milions d'habitants i si hi sumem la seva àrea metropolitana se superen els 11 milions. Tot i que ja hi ha projectes d'implantació d'una xarxa de metro i la primera línia ja està en construcció, avui en dia aquesta metròpoli basa tot el sistema de mobilitat de transport públic únicament amb el BRT i autobusos convencionals. La xarxa de BRT té el conegut nom de TransMilenio. Aquest sistema es basa en una potent infraestructura dedicada i segregada (tot i que no totalment) de carrils bus i estacions per on circulen autobusos estàndard, articulats i biarticulats.

La comprensió de la xarxa és complexa i poc intuïtiva, tot i que sí que té una lògica. Es compon en diferents corredors, identificats amb una lletra, i cada corredor té diferents línies, amb números, que identifiquen el règim de parades. Degut a la gran quantitat de serveis i autobusos que hi ha, el règim de parades de cada línia pot ser molt diferent dins d'un mateix corredor, aquest fet pot obligar a realitzar força transbordaments entre l'origen i la destinació.

Les principals parades i estacions es componen de diferents mòduls, anomenats "vagones", per a

que s'hi puguin estacionar diferents autobusos simultàniament. Curiosament, aquest fet fa que les estacions siguin més llargues que una estació de metro, fet que incrementa molt significativament el temps d'accés al transport des del carrer.

El sistema està al límit de la capacitat, amb grans aglomeracions de persones als autobusos i estacions durant gran part del dia.

Medellín

La ciutat de Medellín té poc més de 2,5 milions d'habitants, però compta amb una excel·lent xarxa de transport públic amb diferents modes de transport adaptats a les diferents realitats orogràfiques de la ciutat. Hi ha dues línies de metro convencional cobrint dos grans eixos de demanda. També compta amb una línia de tramvia (amb tecnologia Translohr) amb una segregació pràcticament total de la resta de vehicles. A més, existeixen 6 línies de "Metrocable", un sistema de telefèrics integrats a la xarxa de transport públic que permet donar cobertura a barris de difícil accés. Complementàriament a aquests modes de transport mencionats, també existeixen línies de BRT.



Josep Maria Olive
Vocal de la junta de la PTP



L'experiència del visitant quan es mou en transport públic per Bogotà o per Medellín és molt diferent. A Medellín ens trobem amb una xarxa ordenada, jerarquizada i amb modes de transport ràpids i de gran capacitat.

El sistema de TransMilenio de Bogotà, en canvi, està clarament infradimensionat per donar resposta a les necessitats de mobilitat d'una gran capital de més de 8 milions d'habitants. Només modes de transport massiu com el metro pot donar resposta a aquestes necessitats i oferir un transport de qualitat, com han implantat altres ciutats properes com Medellín o Quito.

La sessió de l'Escola de Transport Públic va deixar clara una idea: l'autobús és una peça estructural del paisatge urbà, sempre condicionada –i alhora reforçada– pel context de mobilitat de cada ciutat..

Així encetava la darrera escola Josep M. Olivé amb una anàlisi comparativa: Las Palmas de Gran Canaria i Bilbao tenen poblacions similars, però la primera necessita 250 autobusos i la segona 140. El motiu? La presència –o absència– de metro, tramvia o ferrocarril. Una lliçó poderosa: planificar autobusos sense mirar el sistema és perdre la fotografia real.

Les xarxes urbanes poden ser denses i intuïtives, com l'ortogonal de Barcelona, o tan fragmentades com per impedir que l'usuari entengui la seva pròpia ciutat. Els corredors radials, les línies

tangencials o les perimetrals tenen funcions i comportaments de càrrega molt diferents, i només quan conviuen en equilibri, construeixen una xarxa que respon a la demanda. L'exemple de Logronyo, amb una línia quasi perfecta i de càrrega simètrica, contrastava amb altres casos en què la demanda "cria" a dividir el servei en dues línies clarament diferenciades.

anomenada Aragó, va inaugurar aquesta sèrie de L'estrella conceptual de la sessió, però, va ser la relació entre oferta i demanda. Les fórmules bàsiques –temps de volta, freqüències, velocitat comercial– són simples, però darrere hi ha un missatge que convé repetir: si oferim massa poc, expulsem passatgers; si oferim massa, generem línies deficitàries sense cap guany social. **Les gràfiques de càrrega projectades reflecteixen molt bé com una línia parla del seu municipi**: si connecta barris vulnerables, si és un reforç cap a una estació, si serveix una zona d'oci o si és un pont entre municipis veïns.





No es va deixar de banda la importància de categoritzar els vehicles: des del microbús de barri fins al biarticulat, passant pels estàndards de 12 metres o els Low Entry. No és un detall menor: triar un classe III per a un servei plenament urbà és un error de base; triar-ne un d'insuficient pot desencadenar saturació sistemàtica.

Finalment, es va remarcar que entendre la demanda implica mirar més enllà del recompte de passatgers. Les matrius O/D, les enquestes, la desestacionalització i la lectura crítica de les càrregues permeten interpretar què necessita realment una ciutat i com evoluciona. I, sobretot, serveixen per no confondre "demanda observada" amb "demanda real": **hi ha línies que semblen buides perquè no n'ofereix prou; o que van plenes perquè la seva capacitat és insuficient.**

Avui completem la sessió de l'escola de transport públic amb dues ciutats exemple: **Bogotà i Medellín, dos models de transport públic radicalment oposats**

Les dues ciutats més importants i poblades de Colòmbia han optat per dos models de mobilitat de transport públic radicalment oposats. Mentre la capital, Bogotà, ha apostat pel TransMilenio, una potent xarxa de BRT (Bus Rapid Transit), Medellín, la segona ciutat del país, ha apostat per un transport públic més diversificat amb metro, tramvia, telefèric i, també, el BRT. Tot i que Me-

dellín té menys d'un terç de la població que Bogotà, té un sistema de transport públic molt més potent i amb modes de gran capacitat i velocitat comercial, un model molt similar a qualsevol ciutat europea. No és d'estranyar, doncs, l'orgull amb què la ciutat de Medellín fa bandera del seu sistema de transport (en part per contraposar-se al model de la capital).



El pdM 2026-2031 apunta a la tecnologia, les dades, la inclusió social i el paper del bus



Guillem Vall

Cap del servei de Mobilitat de l'ATM

El nou Pla Director de Mobilitat de l'ATM de Barcelona es comença a elaborar de la mà d'administracions, empreses, professionals, entitats i ciutadani professionals, entitats i ciutadania

Amb l'inici d'any, el Pla Director de Mobilitat 2020-2025, que ha servit per guiar i marcar la forma de moure'ns a la Regió de Barcelona aquest darrer lustre, passa el relleu a un full en blanc. Un full en blanc amb molt camí per recórrer i moltes possibilitats que es va començar a guixar el passat desembre amb la jornada inicial del Pla Director de Mobilitat 2026-2031, un document que té el repte de copsar tots els canvis i reptes que la societat ha experimentat els darrers anys, i que l'ATM de Barcelona, com sempre, té l'encàrrec d'entomar.

Aquests darrers 5 anys, el més impactant que ha viscut el món ha estat la pandèmia de la Covid, que més enllà de les pèrdues humanes i l'afectació a empreses, famílies i sèries estadístiques, ha transformat la forma amb com ens relacionem i, sobretot, com ens movem. Però també, en l'àmbit local, cal destacar la sequera continuada que hem patit durant més de tres anys, que també ha condicionat com planifiquem la mobilitat dels pròxims temps.

Més enllà de valorar allò amb què sí que hem pogut avançar, i retreure'ns allò amb el qual no hem pogut, el que toca és fer un esborrany d'on ens agradaria arribar l'any 2031 i quines són les propostes, ambicions i objectius que ens marquem de cara al nou pdM.

El nou pla director de mobilitat tindrà impacte en la planificació de la mobilitat de 12 comarques del país que contenen més del 70 % la població en un territori que ja no pot créixer més. El repte de gestionar la capillaritat dels usos dels espais urbans i de baixa densitat és un dels grans impulsos del document que ara comença, especialment quan des del desembre del 2025 podem i hem d'entendre la mobilitat com un dret.

El nou document marc de planificació es realitzarà amb totes les parts involucrades partint de

la necessitat de dotar-nos d'una millor en l'eficiència en els recursos destinats a la mobilitat, a reforçar la governança amb nous elements que la reforcin amb un context d'una societat cada cop més digitalitzada i a on compartir dades ha de ser un imprescindible. I per això, més enllà del govern de la mobilitat i la dada, ha de comptar amb un marc legal que acompanyi les actuacions d'acord amb els grans reptes, tant en l'àmbit social com ambiental.

Els treballs del nou pdM volem que pivotin sobre 5 elements bàsics que han de permetre el disseny i la planificació d'una mobilitat:

- Saludable i sostenible, que fomenti el transvasament d'usuaris a una mobilitat amb menys impacte ambiental i amb menys consum energètic per fer front a l'emergència climàtica. Al mateix temps, que també fomenti la mobilitat activa per tal de minimitzar els costos socials del sedentarisme.
- Eficient i productiva, per afavorir l'optimització socioeconòmica del sistema que mantingui i incorpori nous llocs de treball amb especial èmfasi en les noves tecnologies, l'economia circular i la innovació.
- Segura i fiable, amb l'objectiu de reduir l'accidentalitat i millorar la percepció de seguretat de tots els perfils de persones en tots els modes de desplaçament.
- Inclusiva i equitativa, que garanteixi aquest dret a la mobilitat per tothom, incorporant la perspectiva de gènere i d'edat en tot el sistema de mobilitat.
- Intel·ligent i digital, que faciliti la digitalització i automatització de la mobilitat per compartir dades i informar millor a la ciutadania.



Aquest enfocament es fixa una sèrie de reptes als quals hem de fer front: per una banda, a escala global i ambiental, amb l'objectiu d'accelerar en la transició energètica amb la reducció de les emissions (locals i globals), que exigeix reduir desplaçaments en vehicle privat i consolidar l'electrificació de tota la mobilitat; d'altra banda, amb la mirada posada en la resiliència per fer front a períodes de crisi sanitària o meteorològica.

Des d'un punt de vista més local, el nou pdM contempla els reptes de l'impacte de l'entrada de ple en la integració multimodal amb un nou sistema tarifari i canvis en el model de transport interurbà amb la mirada, a mitjà termini, de la liberalització ferroviària i la compleció del Pla Rodalies.

A nivell més genèric i tecnològic, l'impacte de la IA, el vehicle autònom i les innovacions que ens estan arribant i a les quals no li posem nom, encara que ben segur canviaran la forma en com ens movem i ens relacionem. I aquí entra de ple el repte dels nous models productius i laborals, amb l'augment del teletreball (i reducció de viatges) i noves pautes de consum (amb l'augment del comerç electrònic i el repte majúscul de la logística urbana)

I a escala social, és evident que la planificació de la mobilitat i del dret a la mobilitat l'hem d'atendre tenint en compte l'origen (amb la clàssica dicotomia urbà-rural) i les diferències i les necessitats de tota la ciutadania. La perspectiva de gènere i d'edat ha de ser un element clau, vertebrador i imprescindible, com ho ha de ser també l'atenció a les diversitats funcionals, tant físiques com cognitives.

En definitiva, és evident i clau que aquest conjunt de reptes que es dibuixen es basen en una millora de la governança, un augment de la coordinació entre tots els ens implicats i una eficiència de la planificació, i per assolir aquest repte caldrà:

- Reforçar el missatge comunicatiu i apropar-nos a tots els usuaris.
- Millorar el vincle entre l'urbanisme i la mobilitat per incloure els principis de mobilitat sostenible des dels inicis del plantejament dels plans urbanístics i territorials.
- Alinear el pdM amb les estratègies per contribuir al territori amb zero emissions el 2030/2050.
- Capil·laritzar les mesures del pdM als PMU.
- Articular i promoure la corresponsabilització per part d'empreses i altres agents clau.
- Millorar el sistema finançament del TPU.
- Millorar en la gestió i difusió de les dades de mobilitat associades a la digitalització.
- Prioritzar territorialment i temàtica la implantació de les mesures per maximitzar l'eficiència.



Aliances que sumen: primera Jornada pel Transport Públic AVPTP-PTP

Intercanvi d'experiències de la Plana, València, Barcelona i Euskadi amb mirada crítica i propositiva



Carles Garcia
Vicepresident de la PTP



El passat 23, 24 i 25 de gener es va celebrar a Benicàssim la I Jornada pel Transport Públic, organitzada conjuntament entre l'Associació Valenciana pel Transport Públic (AVPTP) i la PTP. Va ser una jornada que va servir essencialment per conèixer-nos millor entre els socis de l'AVPTP i la PTP, amb activitats tant dinàmiques com formatives.

La major part de les activitats es van dur a terme al llarg del dissabte 24 i el diumenge 25 al matí. A continuació, us deixem algunes de les idees recollides i activitats més importants que es van realitzar al llarg de la jornada.

Visita al TRAM de Castelló de la Plana

Inaugurat l'any 2008, el TRAM de Castelló havia de ser el mode de transport públic que revolucionés la mobilitat a la Plana... però diguem-ho clar, no deixa de ser un trolebús (més bus que tròlei, sobretot tenint en compte que en els pròxims anys es desmantellarà la catenària) amb infraestructura separada que, com es diu en castellà, és un "quiero y no puedo".

Més enllà de la impressió general que ens va donar el servei (el dia que el vam utilitzar una part de la línia estava desviada per obres a la infraestructura, i

a més, hi havia desviaments a causa d'un esdeveniment esportiu), la línia connecta la Universitat Jaume I amb l'estació de tren, el centre de la ciutat i la població del Grau, amb intervals de 12 minuts els dies feiners i de 16 minuts els dissabtes i festius. Pel que fa a la infraestructura, cal destacar que la major part del servei és plataforma exclusiva d'aquest servei, de manera que la resta de línies de bus urbà i interurbà no poden utilitzar.

El transport públic a la Plana: passat i present

Un cop feta la part pràctica al matí, el Dr. Pedro Marco i en Martín Montón van inaugurar les formacions de tarda parlant sobre la història del transport públic a la Plana. La xerrada va relatar com ha evolucionat la xarxa, des de la Panderola (el carrilet que unia gran part de la Plana des de 1888 fins a 1963) fins al TRAM, passant per l'evolució de les línies d'autobús urbanes i interurbanes i les seves concessions al llarg de la segona meitat del segle XX. La xerrada va finalitzar amb l'esperança que les noves concessions d'autobús puguin millorar el servei a l'àrea metropolitana.

Projectes de futur de transport públic metropolità. Els casos de València i Barcelona

A continuació va ser el torn de Jaime Paricio i Pol Méndez, que van exposar els projectes de futur, tant les propostes oficials com les de la PTP i l'AVPTP, per a les capitals de Catalunya i el País Valencià, respectivament, i s'exposaren casos particulars d'ambdues xarxes.

Pel cas de Barcelona, es va parlar sobre l'augment de freqüències de la línia H12 de TMB, la connexió dels tramvies per la Diagonal o les solucions per a resoldre els colls d'ampolla a la xarxa de Rodalies. Pel cas valencià, es va comentar el recentment estrenat canó de vianants entre les estacions de Xàtiva i Alacant, o la modificació de les línies XX de l'EMT de València.

El transport públic a Euskadi

La jornada de dissabte va acabar amb un bon regust de boca, o potser amb un cert punt d'enveja... En Javier Castroviejo, l'Ekain Munduarte, en Gonzalo Ochoa i en Gorka Otaegi ens van fer una excel·lent taula rodona sobre el transport públic a Euskadi, tocant tots els modes de transport públic i a diverses escales de detall. La conclusió per part del públic va ser clara: si ens hem d'emmirallar en un cas d'èxit al transport públic, Euskadi pot ser una molt bona opció!

La nova llei de mobilitat sostenible

La jornada de diumenge va començar amb la xerrada sobre la nova Llei de mobilitat sostenible, a càrrec de Mercedes Vidal. A la presentació, es va anar desgranant quin paper hi hem tingut les entitats en la tramitació d'aquesta llei, quins elements i conceptes introdueixen per primera vegada en la legislació espanyola, com ara finançament del transport públic o l'impuls dels trens nocturns, i quines idees han quedat al tinter, com ara la revisió de les etiquetes ambientals de la DGT.

Presentació de la Guia Ibèrica d'Horaris de tren

Les jornades van concloure amb la presentació de la Guia Ibèrica d'Horaris de tren, a càrrec de Josep Maria Olivé i Martín Montón, coautors de la publicació. Aquest llibre serveix per consultar els horaris de totes les línies de tren de la Península Ibèrica, i un company de viatge indispensable per a qualsevol que s'aventuri a fer la volta a Espanya i Portugal en ferrocarril.



El Bicihub suma forces per transformar la mobilitat laboral quotidiana

Impulsem un canvi profund en la mobilitat urbana, portant la lluita per una mobilitat sostenible als centres de treball



El debat sobre la mobilitat a Barcelona ha estat en el centre des del primer Pacte per la Mobilitat de 1998 quan una trentena d'organitzacions, juntament amb l'Ajuntament, van formalitzar i adherir-se a aquest espai de participació i consens per treballar en la millora de la mobilitat i de la seguretat viària urbana. **El 2006 es va redactar el primer Pla de Mobilitat Urbana** per reduir l'ús del vehicle privat i començar a planificar un disseny urbanístic que posés les persones al centre i el transport públic i la bicicleta guanyessin cada vegada més terreny. Sota el paraigua del Pla Clima 2018-2030 que va ser pioner a Europa per la seva visió transversal unint en un sol marc les mesures de mitigació del canvi climàtic, adaptació, justícia climàtica i acció ciutadana, **les mesures per reduir emissions adopten un caràcter transcendental davant l'emergència climàtica d'una metròpoli** banyada pel Mediterrani amb un augment exponencial de les temperatures i la sequera. Amb el nou Pla de Mobilitat Urbana 2025-30 que aposta clarament

clarament per reduir l'ús del vehicle privat, incrementar l'ús de la bicicleta i el transport públic multimodal, transformar els desplaçaments laborals i consolidar la ciutat dels 15 minuts, Barcelona es troba en un moment clau.

Amb aquesta conjuntura, les entitats que treballem per a fomentar la mobilitat sostenible tant de proximitat, com en tot el territori, apostem perquè el canvi no sigui només institucional, sinó també quotidià i tangible. Al **Bicihub**, una associació sense ànim de lucre vinculada a l'Economia Social i Solidària **que impulsa la mobilitat sostenible des d'una mirada pràctica, comunitària i transformadora, treballem per esdevenir un espai de referència del món de la bicicleta**, un centre incubador d'idees, de projectes i d'aliances, encaminats a la implementació de la mobilitat sostenible a través del model cooperatiu i del teixit social. Amb seu al barri barceloní del Poblenou, en una antiga nau industrial, construïda el 1907 per Miquel Picó, el Bicihub és molt més que un espai vinculat a la bicicleta. És un centre d'activitats,

formació i serveis que acompanya persones, entitats i, cada vegada més, empreses, en el camí cap a una mobilitat més segura i responsable.

Un dels àmbits on estem enfocant la nostra energia és el de la mobilitat laboral. A Barcelona, milers de desplaçaments diaris tenen com a origen o destinació la feina. **Transformar aquests trajectes és clau si es vol reduir l'impacte ambiental del motor.** Aquí és on entren en joc els Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE).

Els PDE són instruments de planificació que analitzen com es mou la plantilla d'una empresa i proposen mesures per fomentar modes de transport més sostenibles. No es tracta només d'animar a anar en bici, sinó d'estudiar horaris, distàncies, accessibilitat en transport públic, possibilitats de compartir trajectes o facilitar infraestructures com aparcaments segurs per a bicicletes.

La recent aprovació de la Llei 9/2025 de Mobilitat Sostenible (aprovada el 3 de desembre de 2025 i en vigor des del 5 de desembre) **marca un abans i un després en la gestió de la mobilitat laboral en l'àmbit estatal.** Catalunya ja tenia una tradició avançada amb els PDE regulats per la Generalitat (Llei 9/2003 de Mobilitat) i l'ATM, però la llei estatal de 2025 endureix els controls. Les empreses de més de 200 persones treballadores hauran de registrar els seus plans i informes de seguiment a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM) cada dos anys i disposen d'un marge de 24 mesos des de l'entrada en vigor de la llei per tenir el PDE enllestit. Per a les empreses situades a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, els controls seran més rigorosos, ja que es troben en zones on el compliment dels objectius d'emissions és crític.

Des de Bicihub, la promoció i redacció de PDE s'ha convertit en una línia estratègica. Acompanyem a les empreses en tot el procés: diagnòsi inicial, enquestes a la plantilla, anàlisi de dades, propostes de millora i suport en la implementació de mesures. A més, vinculem aquests plans amb accions concretes com formacions en circulació segura, tallers de mecànica bàsica o programes d'acompanyament en itineraris casa-feina, perquè el canvi no quedi només sobre el paper.

El nostre catàleg de serveis inclou també formació a mida per a equips -des de cursos per aprendre a anar en bicicleta fins a sessions de circulació urbana segura-, subministrament de flotes de bicicletes d'empresa, instal·lació d'aparcaments i tòtems d'autoreparació, i activitats de dinamització com rutes en grup o serveis logístics de missatgeria.

a anar en bicicleta fins a sessions de circulació urbana segura-, subministrament de flotes de bicicletes d'empresa, instal·lació d'aparcaments i tòtems d'autoreparació, i activitats de dinamització com rutes en grup o serveis logístics de missatgeria.

No obstant això, el camí no és fàcil. Des d'una entitat de l'ESS, entrar al teixit empresarial suposa un repte. Les dinàmiques, els tempos i les prioritats sovint són diferents. Tot i això, **des de Bicihub tenim voluntat clara de posicionar-nos com a agent especialitzat en serveis de mobilitat sostenible**, amb un enfocament concret en la bicicleta com a eina de transformació urbana. Per fer-ho, treballem en xarxa amb un ampli ventall d'organitzacions vinculades a la mobilitat sostenible, l'educació viària i la ciclogística. Aquesta xarxa permet sumar coneixements, compartir experiències i reforçar el missatge que la mobilitat no és només una qüestió de desplaçament, sinó d'un canvi urgent de model de ciutat.

Barcelona encara té camí per recórrer si vol acostar-se a les xifres de moltes ciutats europees on la bicicleta té un pes molt més gran en els desplaçaments quotidians. L'índex Copenhagense la situa dintre del top 50 de les ciutats europees, però encara existeix una bretxa important entre l'ambició i l'execució tot i que es parla d'una maduresa global dintre del ciclisme urbà. Tot i això, el moment és propici: infraestructures en creixement, marcs normatius més exigents i una ciutadania cada cop més conscienciada. En aquest escenari, iniciatives com les de Bicihub ajuden a baixar la mobilitat sostenible del pla teòric al terreny real de les organitzacions i de les persones que, cada matí, decideixen com moure's per la ciutat.

En vols saber més?

Entra a la web del BiciHub i descobreix tot el que t'ofereix.



Anàlisi d'una línia de bus

Línies 760 i 761 de Sagalés

Fitxa tècnica

Operador
Sagalés

Tipus de servei
Interurbà

Nombre de línies
760 i 761

Amplitud horària
Laborables: de 4:56 a 23:00h (760), de 6:17 a 21:10 h (761)
Dissabtes: de 5:00 a 23:30h (només 760)
Diumenges i festius: de 5:00 a 22:30h (només 760)

Cadenciat
Sí, només entre Sant Joan i Manresa i 30 minuts entre

Manresa i Navarcles de dilluns a divendres.

Intermodalitat
Rodalies (R4 i RL4), FGC (R5 i R50), busos urbans, interurbans i exprés.cat.

Vehicles adaptats a PMR
Sí

Tarifació
Integrada ATM

Temps de volta
120 minuts (760), 90 minuts (761)

Velocitat comercial
14,34 km/h





El passat 1 de desembre es va posar en funcionament les noves línies interurbanas entre els municipis de Sant Joan de Vilatorrada, Manresa, Sant Fruitós de Bages i Navarcles. Aquestes línies permeten augmentar substancialment l'oferta de transport públic en aquest corredor, tant en freqüència com en amplitud horària. És, per tant, una excel·lent manera de donar una alternativa de mobilitat al Pla de Bages.

La línia 760 recorre l'eix central de Sant Joan de Vilatorrada, fins a arribar al complex del Congost. A continuació passa per l'estació de Rodalies i travessa el centre de Manresa, sortint del nucli urbà de la capital del Bages a través de la carretera de Vic, fent parada a tocar de l'estació d'autobusos, per anar cap a Sant Fruitós de Bages i, finalment, arribar al centre de la població de Navarcles. En sentit contrari, el recorregut és pràcticament idèntic. És una línia, per tant, que enllaça els principals pols de mobilitat dels quatre municipis.

La línia 761 té un caràcter diferent. En aquest cas, l'objectiu és connectar l'eix central de Sant Joan de Vilatorrada amb el campus universitari de Manresa,

Pl. Espanya, l'estació d'autobusos i d'FGC de Manresa-Alta, el principal centre comercial de Manresa i l'hospital Sant Joan de Déu.

És una línia sobretot pensada per la mobilitat de llargs a divendres, i complementa el servei que dona la línia 760 a Sant Joan de Vilatorrada.

» **Punts positius de les noves línies:**

- Recorreguts simètrics i rectilinis
- Amplitud horària
- Passa pels principals pols de mobilitat

» **Punts negatius de les noves línies:**

- Falta d'infraestructura dedicada
- Risc de quedar-se amb poca capacitat a curt termini



El consultori del Dr. Traffic

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

El top 3 millors cartells de la manifestació

La manifestació del passat 7 de febrer, a més de mostrar la indignació pel nefast servei, també va posar a prova la creativitat artística d'alguns dels usuaris. A continuació podeu veure les que més gràcia li van fer al Dr. Traffic, que evidentment, també es va anar a manifestar.



Una parada de tramvia enmig del no-res

A la línia 3 de Metro Liger, a Madrid, hi trobem la parada de Retamares, que dona accés a un paratge completament deshabitat d'una banda (amb un pont que sobrevola l'autovia paral·lela) i a una zona d'exclusió militar de l'altra. Llàstima que no hi hagi penjades a Internet les dades de demanda anual d'aquesta parada...

La Gran Via, plena d'autobusos

La crisi de Rodalies ha suposat un increment molt important en l'oferta de busos exprés que accedeixen a Barcelona per la Gran Via. Aquest fet se li suma, a més, el reforç de la línia H12, fent que hi hagi un bus pràcticament cada 3 minuts entre Glòries i Ciutat de la Justícia, atapeint encara més el ja saturat corredor de la Gran Via. Davant d'aquesta situació, a la PTP ho tenim clar: volem tramvia per la Gran Via!



La mobilitat ha de ser una prioritat, també fora de l'AMB



Carles Garcia Estany

Regidor d'Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Manresa

Què et va motivar personalment a assumir la regidoria de Mobilitat? Hi ha alguna experiència pròpia que t'hagi fet veure la mobilitat com una prioritat?

L'any 2023 estava treballant en la direcció de la construcció de la Línia 5 del metro de Toronto, em van venir a buscar per sumar-me en el projecte actual de l'alcalde Aloy. Va ser un senyal per tornar a Manresa després de 12 anys treballant a l'estranger. Per a mi, la mobilitat és una prioritat donat l'actual context de canvi climàtic i emergència habitacional especialment en ciutats com Manresa, fora de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Com et mous habitualment per Manresa? I pels desplaçaments interurbans per la comarca?

Dins de Manresa a peu o en el nou servei de lloguer de bicicletes Baik, modes ideals en ser una ciutat dels 15 minuts. En l'àmbit comarcal, en cotxe, i la connexió en Barcelona en bus o en tren.

Quina és, avui, la principal problemàtica de mobilitat que té la ciutat? I desplaçaments interurbans?

Encara seguim depenent molt del vehicle privat, tot i que amb el bus urbà l'any passat es van assolir els 3,4M viatges anuals, i la demanda segueix creixent any rere any. A nivell comarcal, l'oferta de transport públic és més limitada, que fa que la dependència del vehicle privat sigui més alta. Per altra banda, també hi ha una percepció de la falta d'aparcament dins de la ciutat, que hi estem mirant de trobar solució creant més espais d'aparcament, tant el perímetre de la ciutat com en els barris.

Trambages sí? Trambages no? Què opines del tramvia com a solució per recosir les xarxes ferroviàries existents a la ciutat?

Trambages sí. Tenim unes vies que ja existeixen per a mercaderies, i que electrificant-les podrien servir per a passatgers per arribar fins a Súria i Sallent. Tramvia també, però calen varies transformacions tant urbanístiques com socials perquè Manresa pugui encabir tramvies.

Com valores la posada en marxa de la nova concessió de l'e22?

El servei l'hauríem d'avaluar en condicions normals, ja que la crisi de Rodalies ha fet operar amb molta més

demanda. Un cop hagi acabat aquesta crisi, cal avaluar el servei amb més perspectiva. Hem vist un canvi respecte de l'anterior contracte, però encara hi ha marge de millora en molts aspectes, com ara la informació del servei en temps real o en afectacions programades.

Com valores la posada en marxa del Baik? El sistema és pioner de subscripció pública de bicicletes elèctriques, quines són les expectatives?

Ho valorem molt positivament. Estem parlant d'un servei per subscripció de llarga durada: la bici és teva, hi inclou assegurança i manteniment. També és un servei turístic, en què els visitants també el poden utilitzar per visitar els equipaments turístics i espais naturals. Són 200 bicicletes (160 per subscripció, 40 en servei turístic). Estem segurs que amb l'arribada del bon temps, la demanda augmentarà. Passat un mes de la posada en servei hi ha 40 persones utilitzant-les.

Quina decisió presa com a regidor de mobilitat t'ha costat més, i de quina et sents més orgullós?

El replantejament de la ZBE va ser una situació difícil, ja que ho enfocàvem d'una manera que un part de la població no hi estava d'acord. En canvi, em sento molt orgullós de les modificacions que hem anat fent progressivament del servei de bus urbà de Manresa, per tal de satisfer les necessitats dels diversos perfils de la societat manresana i que són un èxit i exemple de transport urbà del País.

Mirant cap al futur, com t'imagines la mobilitat de Manresa d'aquí a 10 anys?

D'entrada, m'imagino el tren comarcal ja en marxa, almenys en les seves primeres fases. Això implicarà una àrea de mobilitat metropolitana de Manresa més consolidada i ordenada. Per altra banda, millors connexions amb Barcelona, a una hora de tren mitjançant semidirectes.

I, per acabar, la pregunta amb la qual sempre tanquem l'entrevista: Quina és la línia de transport públic de la teva vida, i per què?

Depèn de l'etapa vital. Quan era petit, el bus escolar. A la universitat, l'R5. I a l'època adulta, l'LRT d'Eglinton de Toronto.



Segueix-nos a les xarxes:

transportpublic.org

info@transportpublic.org

682 659 483

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

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

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

