

EL FUTUR DEL TRANSPORT INTRACOMARCAL AL BAIX LLOBREGAT

LLUÍS CARRASCO MARTÍNEZ

Membre del grup GITE Baix Llobregat (Grup d'Impulsió a la Transició Energètica del Baix Llobregat)
i de la PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic)

Aquesta ponència analitza l'estat actual i el futur del transport intracomarcal al Baix Llobregat, una comarca amb alta autocontenció de mobilitat però amb un sistema majoritàriament radial i dependent del vehicle privat. Es posa de manifest la ineficiència de les infraestructures ferroviàries i tramviàries existents per als desplaçaments transversals, així com les desigualtats i deficiències en la xarxa d'autobusos derivades dels diferents models de gestió. La presentació aborda les barreres físiques i de coordinació, i proposa un pla d'acció amb un focus en la intermodalitat, el desplegament del tramvia, la reordenació dels autobusos i el foment de la mobilitat activa, amb l'objectiu de cohesionar el territori, millorar l'accés a oportunitats i avançar cap a un model més sostenible.

This presentation analyzes the current state and future of intracomarcal transport in Baix Llobregat, a region with high internal mobility but a predominantly radial system heavily reliant on private vehicles. It highlights the inefficiency of existing railway and tram infrastructures for transversal journeys, as well as inequalities and deficiencies in the bus network stemming from different management models. The presentation addresses physical and coordination barriers, proposing an action plan focused on intermodality, tram deployment, bus network reorganization, and the promotion of active mobility, with the aim of fostering territorial cohesion, improving access to opportunities, and advancing towards a more sustainable model.



MOBILITAT · TRANSPORT PÚBLIC · BAIX LLOBREGAT · SOSTENIBILITAT · INFRAESTRUCTURES · COHESIÓ TERRITORIAL
MOBILITY · PUBLIC TRANSPORT · BAIX LLOBREGAT · SUSTAINABILITY · INFRASTRUCTURE · TERRITORIAL COHESION

Quan parlem de mobilitat parlem de drets: dret a arribar a la feina a temps, dret a accedir a serveis bàsics, dret a moure's sense dependre del cotxe. Avui som aquí per parlar del futur de la mobilitat al Baix Llobregat. No es tracta només de millorar infraestructures, sinó de transformar la manera com ens movem, cohesionar el nostre territori i garantir un futur més sostenible i amb més oportunitats per a tothom. El Baix Llobregat és una comarca vibrant i complexa, amb una realitat pròpia que exigeix solucions de transport adaptades a les seves necessitats internes. És hora d'afrontar els reptes i aprofitar les oportunitats que tenim al davant.

1. Una comarca extensa i diversa, amb una mobilitat fragmentada

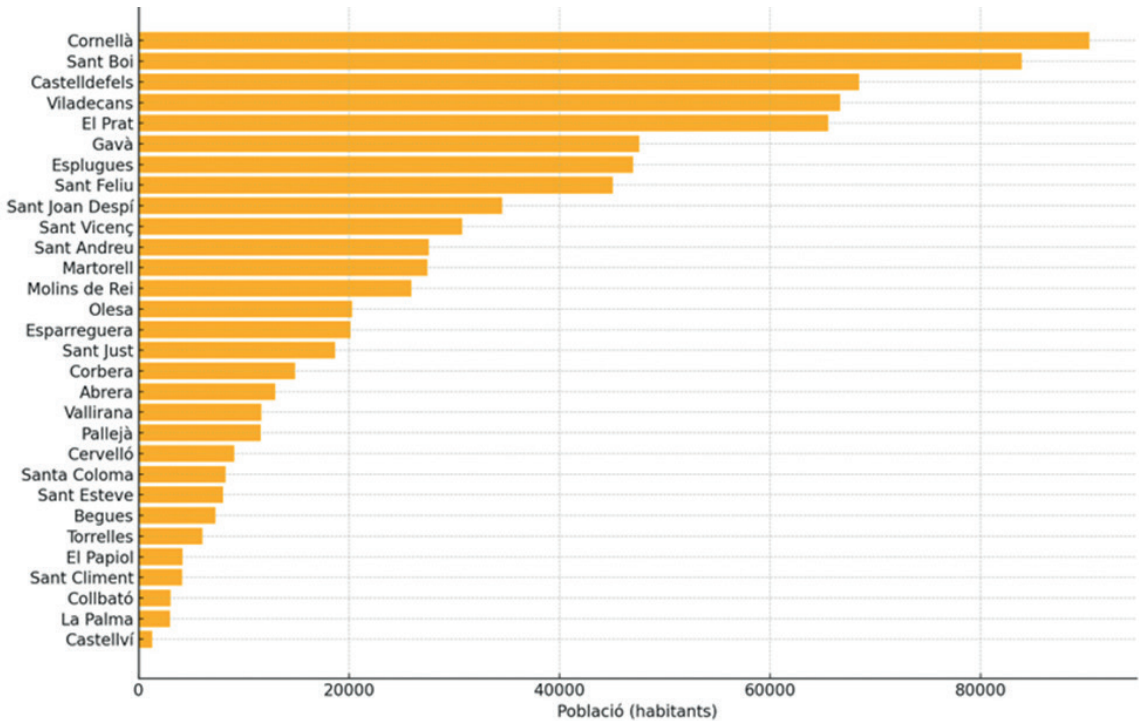
El Baix Llobregat és una comarca amb 30 municipis i més de 850.000 habitants. La seva geografia allargada, de nord a sud, i la presència d'eixos com el riu Llobregat i les infraestructures de mobilitat de gran capacitat (AP-7, A-2, C-32, línies ferroviàries) configuren un territori complex. Aquesta realitat fa que els desplaçaments entre municipis siguin habituals, però el sistema de transport públic no està adaptat a aquesta mobilitat interna. Aquest sistema sovint

obliga a trajectes innecessaris passant per Barcelona o a transbordaments poc eficients, malgrat que la destinació estigui a pocs quilòmetres dins la mateixa comarca.

Aquest model radial, centrat a abocar fluxos cap a la capital, limita les opcions de mobilitat sostenible dins de la comarca i fomenta directament l'ús del vehicle privat, amb les conseqüències negatives que això té per a la sostenibilitat.

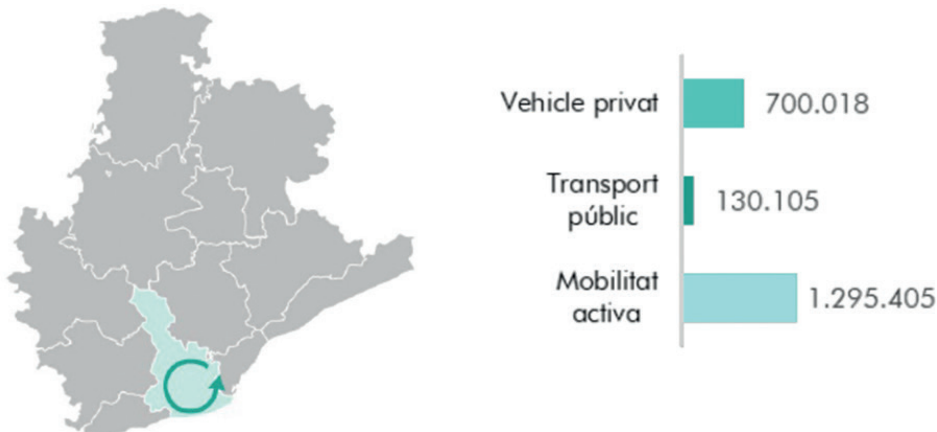
Pel que fa a l'oferta ferroviària, la comarca compta amb diverses línies de Rodalies i FGC. Les línies R1, R2 i R4 de Rodalies (Renfe) donen servei a municipis com el Prat, Gavà, Viladecans, Castelldefels, Sant Feliu, Molins de Rei i Martorell. FGC opera les línies S3, S4, S8 i S9, que connecten Barcelona amb Sant Boi, Sant Vicenç dels Horts, Pallegà, Quatre Camins, Martorell, Olesa i altres...

Població dels municipis del Baix Llobregat (INE 2024) - Ordenat de major a menor



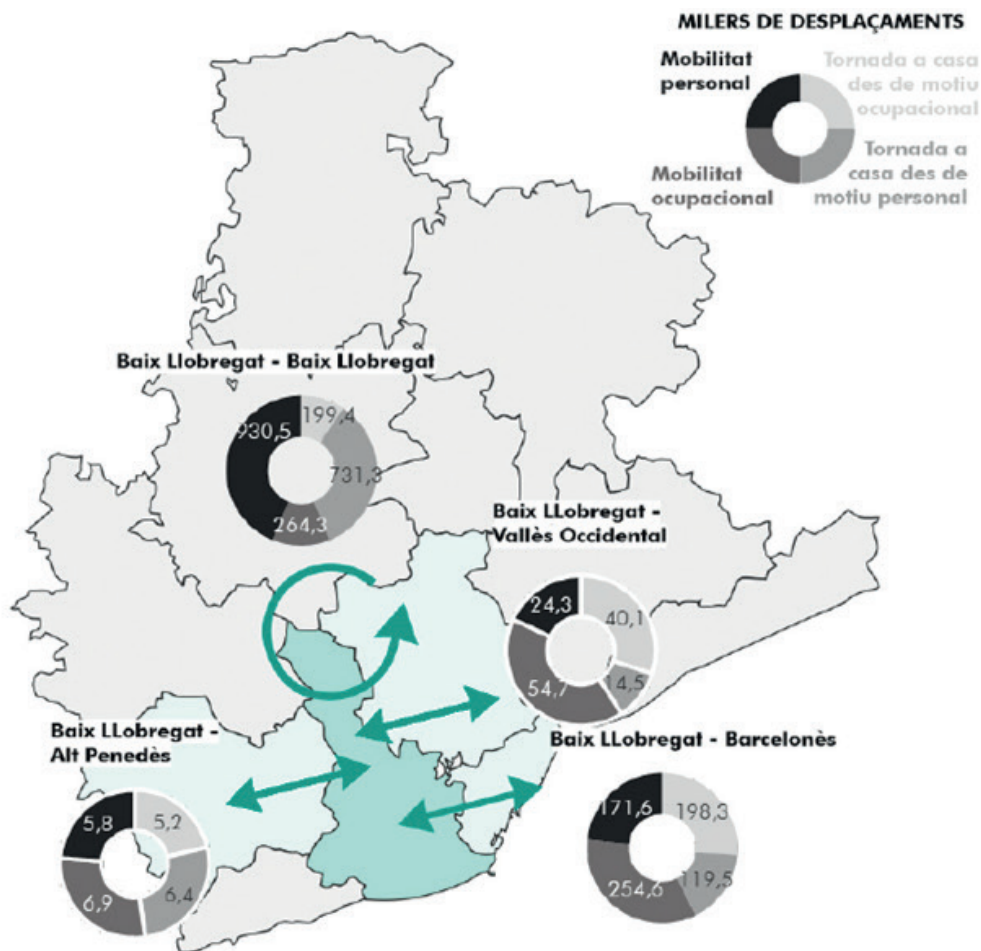
Gràfic 1: Població del Baix Llobregat per municipis (INE 2024).

Desplaçaments interns Baix Llobregat



Gràfic 2: Desplaçaments interns al Baix Llobregat per mode (2022) (SIMMB, 2022). Il·lustra la dominància del vehicle privat en la mobilitat interna motoritzada.

Baix Llobregat



Gràfic 3: Distribució dels desplaçaments del Baix Llobregat (SIMMB, 2022).

2. El paper de RENFE i FGC: una xarxa radial insuficient

El ferrocarril és un pilar fonamental del transport públic al Baix Llobregat. Les línies de Rodalies (R1, R2, R4) i FGC (S3, S4, S8, S9) vertebrun una part important de la mobilitat diària dels habitants de la comarca.

Tot i la potència de la xarxa ferroviària existent, la comarca es caracteritza per una estructura predominantment radial, amb orientació principal cap a Barcelona. Aquesta radialitat, si bé fonamental per a la connexió amb la capital, esdevé una barrera per a una mobilitat intracomarcal fluida i eficient, desatenent la demanda creixent de desplaçaments horitzontals. Hi ha mancances d'interconnexió entre línies i absència de serveis transversals que puguin enllaçar directament municipis de la comarca sense haver de passar per Barcelona. Aquesta situació obliga

els usuaris a fer rutes il·lògiques, sovint passant per Barcelona, i a suportar temps de trajecte excessius per moure's entre municipis veïns, fins i tot en distàncies curtes.

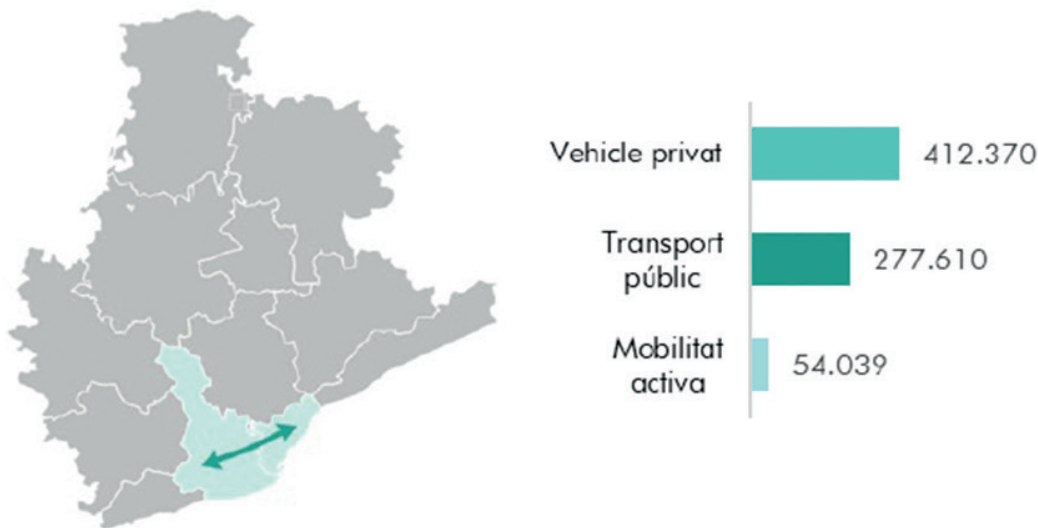
La línia R4, per exemple, és una de les més importants de Rodalies, però també una de les més saturades, i té pendents millores en estacions com Molins de Rei que permetin noves connexions i alliberar part de la seva càrrega.

La manca d'alternatives ferroviàries eficients amb comarques veïnes, més enllà de la limitada línia R8 (Martorell-Granollers), reforça la dependència del vehicle privat en els importants fluxos intercomarcals. Aquesta línia, tot i ser l'única opció ferroviària, té una freqüència baixa i no resol la necessitat de connectivitat directa entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental. En aquest sentit, la proposta de la

Generalitat d'estendre la línia R1 fins a Cerdanyola del Vallès (UAB) és un pas urgent i indispensable. Aquesta connexió Baix Llobregat - Vallès Occidental ha de posar-se en marxa amb celeritat, complementant-se amb els connectors ferroviaris necessaris amb les línies de FGC de Sabadell i Terrassa, per crear un eix verdaderament eficient que alleugi la càrrega radial i

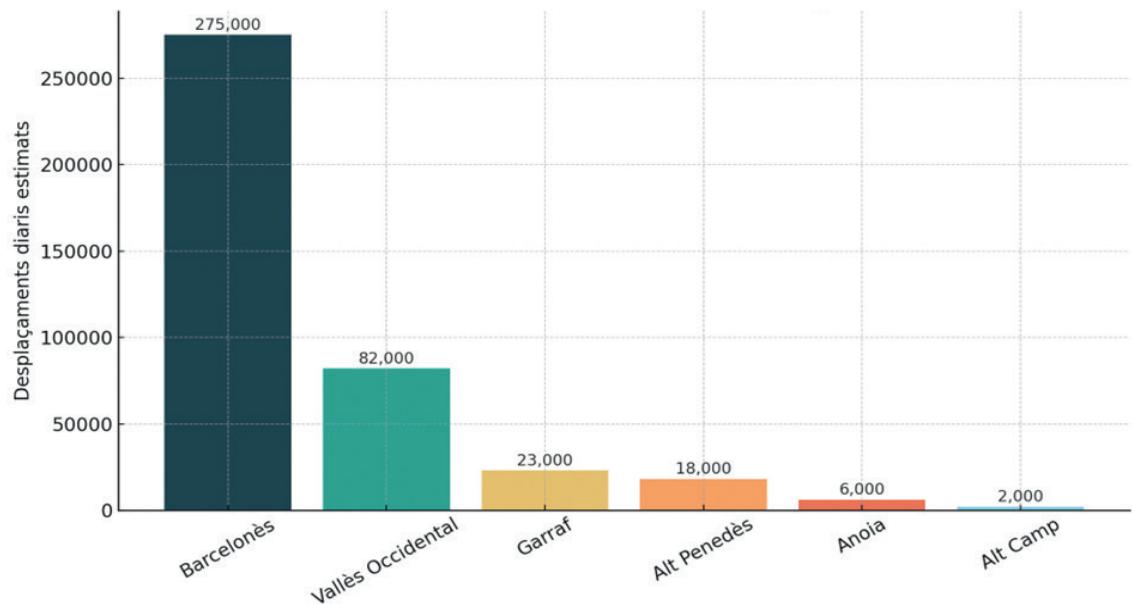
fomenti la mobilitat intercomarcal sostenible. Per tant, tot i l'elevada demanda i el paper fonamental que tenen RENFE i FGC en la mobilitat del Baix Llobregat, la xarxa ferroviària necessita una reorientació estratègica per respondre millor a les necessitats internes i transversals de la comarca.

Desplaçaments de connexió Baix Llobregat - Barcelonès



Gràfic 4: Desplaçaments del Baix Llobregat cap al Barcelonès per mode (2022) (SIMMB, 2022). Mostra la concentració cap a Barcelona i l'ús del vehicle privat.

Principals fluxos intercomarcals del Baix Llobregat (2022)



Gràfic 5: Fluxos intercomarcals del Baix Llobregat (2022) (SIMMB, 2022). Evidència la dependència del Barcelonès i la menor interconnexió amb altres comarques.

3. El tramvia: una oportunitat desaprofitada

El Trambaix va ser una fita important en la millora del transport públic a l'àrea metropolitana, aportant modernitat, accessibilitat i un compromís amb la sostenibilitat. Des de la seva inauguració l'any 2004, ha connectat eficientment Barcelona amb Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i l'entrada de Sant Feliu de Llobregat.

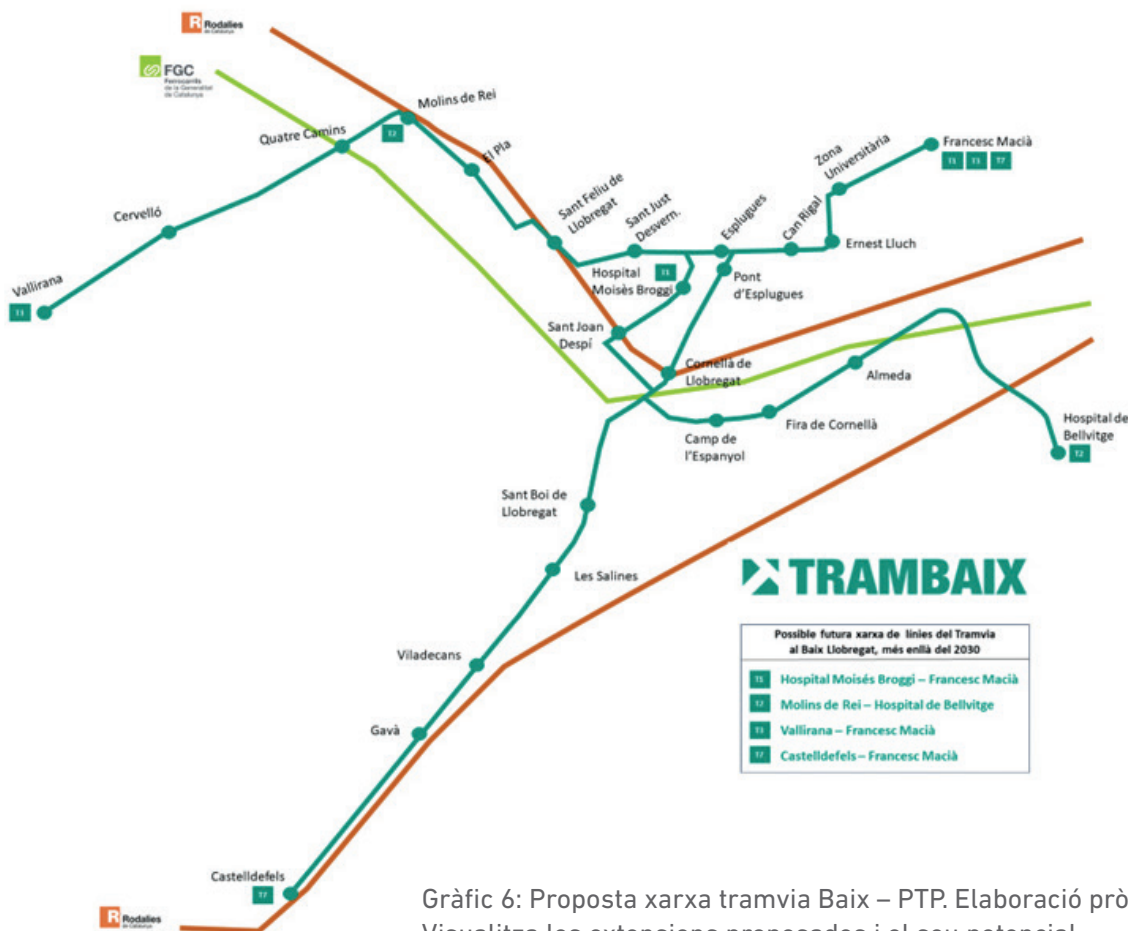
No obstant això, la seva implantació al Baix Llobregat és lamentablement limitada. Actualment, la xarxa només dona servei a Esplugues, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Cornellà, i l'entrada de Sant Feliu, amb connexió a la xarxa de metro a Barcelona, però no cobreix cap municipi fora de la primera corona metropolitana. Aquesta infraestructura, de caràcter modern, accessible i sostenible, té un potencial immens, encara desaprofitat, per vertebrar la mobilitat intracomarcal i convertir-se en un veritable eix de connexió transversal entre els sistemes ferroviaris i les poblacions clau.

L'oportunitat de transformar la línia d'autobús M-5 (Castelldefels-Cornellà) en un corredor tramviari,

que hauria pogut vertebrar eficientment el sud de la comarca, va ser una decisió lamentable que va costar congestió i va limitar la transició cap a una mobilitat més sostenible. Aquest error no pot repetir-se.

El tramvia té la capacitat de transportar grans volums de passatgers, reduir el trànsit rodat, disminuir la contaminació i millorar la qualitat de l'espai públic. La seva extensió cap a municipis com Sant Feliu, Molins de Rei, Sant Boi, Gavà, Viladecans, Castelldefels i Sant Vicenç dels Horts permetria, amb una visió més enllà del model radial actual, crear un veritable eix transversal que unís les línies de Rodalies i FGC, oferint alternatives de mobilitat directes i eficients. La imatge del gràfic 6 (Proposta xarxa Tramvia Baix – PTP) il·lustra el potencial d'aquestes extensions i com el tramvia podria ser una columna vertebral de la mobilitat comarcal, connectant de forma eficient els nodes ferroviaris i les àrees de major demanda.

En definitiva, el tramvia pot esdevenir una eina clau per relligar els diversos sistemes de transport ferroviari (Rodalies i FGC) i millorar la connectivitat entre els municipis del Baix Llobregat, oferint un servei eficient i respectuós amb el medi ambient.



Gràfic 6: Proposta xarxa tramvia Baix – PTP. Elaboració pròpia. Visualitza les extensions proposades i el seu potencial.

4. La xarxa d'autobusos: dualitat i desigualtats

La comarca té dues realitats administratives diferenciades: 16 municipis formen part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i 14 no. Aquesta divisió determina profundament el model de gestió del transport públic en autobús i genera una xarxa de dues velocitats, on la qualitat i l'eficiència del servei varien dràsticament segons el municipi de la comarca.

Dins de l'AMB, la xarxa és més densa, amb més freqüències i una millor integració tarifària i de serveis. A l'exterior, les línies són gestionades per la Generalitat de Catalunya, sovint amb menys recursos, menys freqüències i una planificació pensada més per connectar amb Barcelona que per vertebrar els municipis veïns entre si. Aquesta orientació radial desatén les necessitats de mobilitat intracomarcal, deixant descobertes connexions vitals entre pobles veïns o amb polígons industrials.

Aquesta dualitat genera desigualtats importants. Al Baix Llobregat Nord, la xarxa de busos interurbans cobreix municipis com Martorell, Olesa, Esparreguera o Sant Esteve Sesrovires, però ho fa amb línies de freqüència limitada i amb horaris que no sempre responen a les necessitats laborals o escolars. A més, moltes d'aquestes línies no estan ben coordinades

amb els horaris dels serveis ferroviaris, cosa que dificulta la intermodalitat.

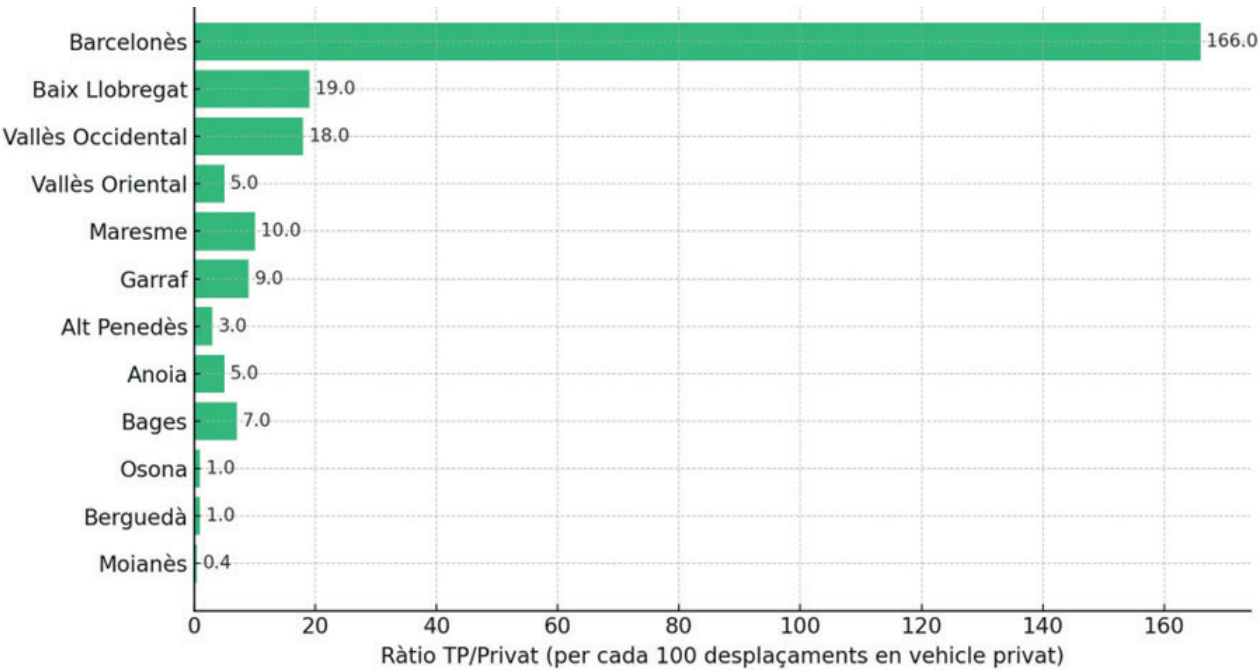
Casos emblemàtics com la línia M5 (Castelldefels-Cornellà) evidencien la falta d'ambició en la planificació de la xarxa d'autobusos. La decisió de mantenir un servei convencional en lloc d'apostar per una infraestructura de transport massiu com un tramvia amb plataforma segregada va significar una oportunitat perduda per vertebrar de manera eficient el sud de la comarca i reduir la dependència del vehicle privat en aquest eix de gran demanda.

Cal assenyalar també que, tot i que alguns municipis del Baix Llobregat Nord han estat incorporats a l'AMB, continuen tenint un nivell de servei inferior respecte de la primera corona metropolitana, malgrat compartir la mateixa zona tarifària.

Aquesta situació reclama una aposta decidida per ampliar i densificar la xarxa d'autobusos, especialment en l'eix transversal de la comarca i en les connexions entre barris i polígons d'activitat econòmica.

La futura renovació de les concessions d'autobusos de la Generalitat, el traspàs de les situades a la zona 2 a l'AMB i la posada en funcionament del carril Bus de la B-23 és una magnífica oportunitat per replantejar i millorar la xarxa existent.

Ràtio de desplaçaments interns en transport públic respecte a vehicle privat (per comarca - SIMMB 2022)



Gràfic 7: Ràtio de desplaçaments interns en transport públic respecte a vehicle privat (per comarca - SIMMB 2022). Evidència la baixa ràtio del TP al Baix Llobregat respecte del vehicle privat, especialment en comparació amb el Barcelonès.

5. La importància del sistema de gestió dels serveis d'autobús

Sovint, en utilitzar els autobusos, no som conscients del sistema de gestió que hi ha darrere de les diferents empreses operadores. Tanmateix, aquestes diferències són fonamentals i afecten directament la qualitat del servei que rep el ciutadà.

Al Baix Llobregat, aquesta realitat es fa palesa en la dualitat de models. La majoria de les línies concessionades per la Generalitat de Catalunya funcionen amb un sistema d'exploració "a risc i ventura". Això significa que, un cop complerts uns mínims de servei, les empreses no tenen obligació legal d'oferir-ne més. Aquest model es tradueix directament en serveis amb poques freqüències, l'absència de viatges en hores de baixa demanda i una cobertura insuficient els dissabtes, diumenges i festius. En conseqüència, els usuaris es veuen perjudicats perquè les empreses prioritzen garantir el seu marge de beneficis per sobre de la cobertura de la demanda.

En contrast amb això, la majoria dels serveis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) operen sota el sistema de "gestió interessada". En aquest model, és l'administració qui defineix els serveis que s'han de prestar i es fa càrrec dels possibles dèficits econòmics. Aquesta modalitat permet oferir un servei molt més complet i adaptat a les necessitats dels ciutadans, fet que explica la qualitat superior percebuda dels autobusos de Barcelona i la primera corona metropolitana respecte als d'altres territoris gestionats per la Generalitat.

El sistema de gestió és un factor determinant per a la qualitat del transport públic. Per això, és essencial que les administracions assumeixin el control en el disseny i la planificació dels serveis d'autobús, garantint que les modificacions i la mateixa xarxa s'ajustin a les necessitats reals de la ciutadania. Això s'ha de fer sense comprometre la viabilitat econòmica de les empreses operadores, però sempre prioritant l'interès públic per sobre del benefici privat.

És fonamental que el nou sistema de busos no es dissenyi des d'un despatx allunyat de la realitat del Baix Llobregat. Els ajuntaments, el Consell Comarcal i, sobretot, la ciutadania han de tenir un paper actiu en aquest procés, assegurant-se que les necessitats reals dels municipis es reflecteixen en el nou model.

La fi de les concessions actuals dels serveis d'autobusos de la Generalitat el 2028 és una oportunitat d'or per

redissenyar completament la xarxa. El 2025 és el moment clau per estudiar i esbossar la planificació d'aquestes línies. Aquesta finestra d'oportunitat no es pot deixar escapar per assegurar un servei de transport que sigui eficient, ràpid i accessible per a tothom.

6. El paper de les ZBE i la transició ecològica del transport

La creació de les Zones de Baixes Emissions (ZBE) és una mesura clau per reduir la contaminació atmosfèrica i millorar la qualitat de l'aire a les nostres ciutats. No obstant, la seva aplicació no pot ser vista de manera aïllada; ha d'anar necessàriament acompanyada d'un reforç tangible i efectiu del transport públic i de noves formes de mobilitat compartida i activa.

Actualment, les ZBE s'estan desplegant de manera desigual, sense una visió prou coordinada a nivell comarcal, cosa que genera incertesa i disparitat de criteris. Aquesta fragmentació pot penalitzar injustament ciutadans sense accés a alternatives de transport públic eficients.

En aquesta transició, és fonamental accelerar la renovació de les flotes d'autobusos cap a vehicles amb zero o baixes emissions. És imperatiu que la Generalitat de Catalunya impulsi i faciliti aquesta renovació en les zones sota la seva gestió, a la par de l'AMB, per garantir una transició ecològica uniforme i efectiva arreu de la comarca. La xarxa d'autobusos, especialment a les zones de baixa densitat o amb serveis més deficitaris, ha de millorar substancialment per oferir una alternativa real als vehicles més contaminants que quedaran fora de la circulació.

Només d'aquesta manera les ZBE es podran implementar amb èxit i equitat, assegurant que la ciutadania disposi d'alternatives de transport sostenibles i eficients.

7. Una mobilitat molt local, però amb dependència estructural de Barcelona

La mobilitat al Baix Llobregat es caracteritza per una realitat que, a primera vista, sembla positiva: un alt grau d'autocontenció. El 83,7 % dels desplaçaments generats a la comarca tenen origen i destinació dins de la comarca mateixa. D'aquests, gairebé el 60 % són desplaçaments estrictament locals (dins del mateix municipi), mentre que el 23,7 % restant són desplaçaments entre municipis veïns del Baix Llobregat.

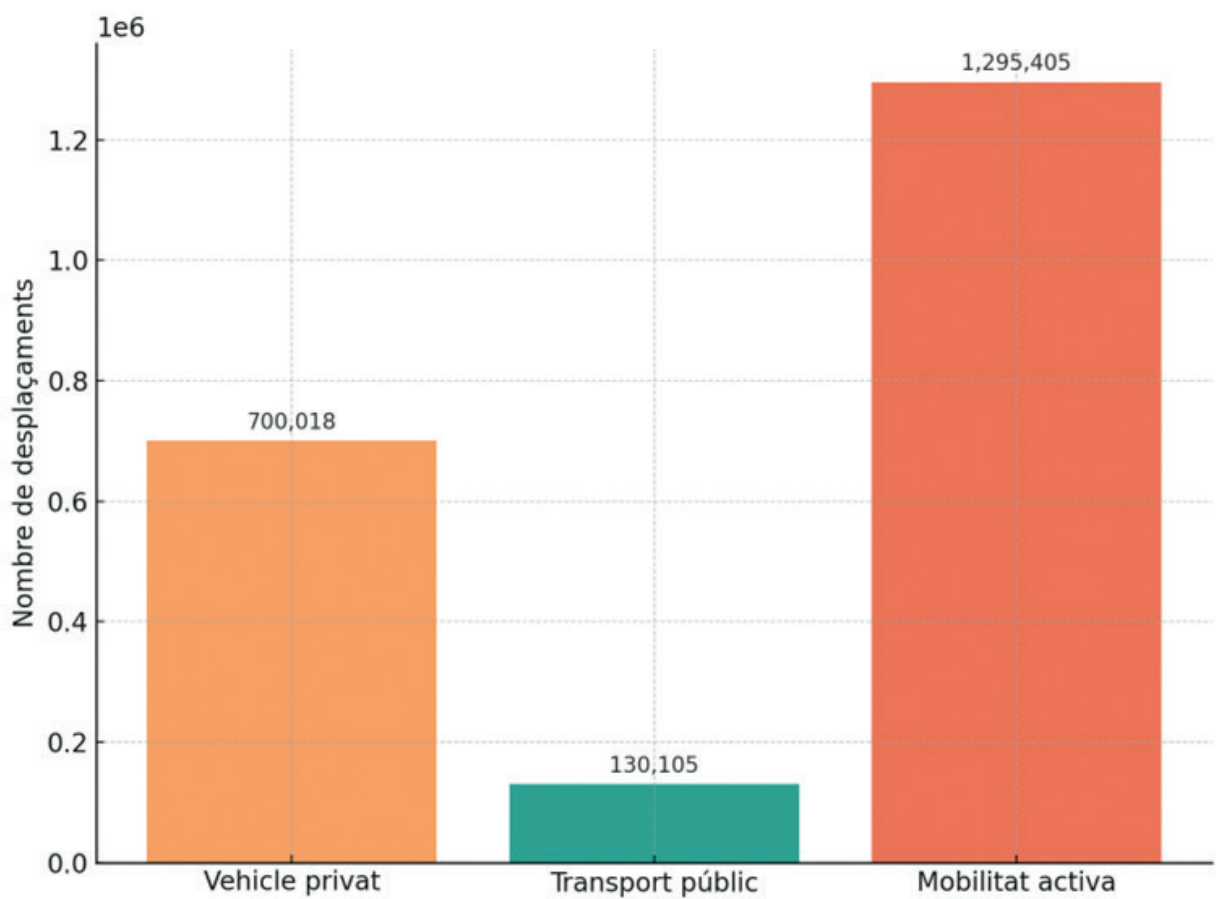
No obstant això, aquesta elevada autocontenció, lluny de ser un indicador de suficiència del transport públic intern, revela una clara i urgent demanda de connectivitat intracomarcal desatesa pel sistema actual. La manca de connexions directes eficients entre municipis veïns obliga moltes persones a utilitzar el vehicle privat per anar a treballar, fins i tot per a distàncies relativament curtes. Això no només genera congestió i emissions, sinó que també limita l'accés a oportunitats laborals dins la mateixa comarca.

La mobilitat laboral i d'estudis, tot i l'autocontenció, continua sent fortament radial, amb un gran nombre

de desplaçaments cap a Barcelona. Això és degut, en gran part, a la manca d'un transport públic eficient que articuli el propi territori comarcal.

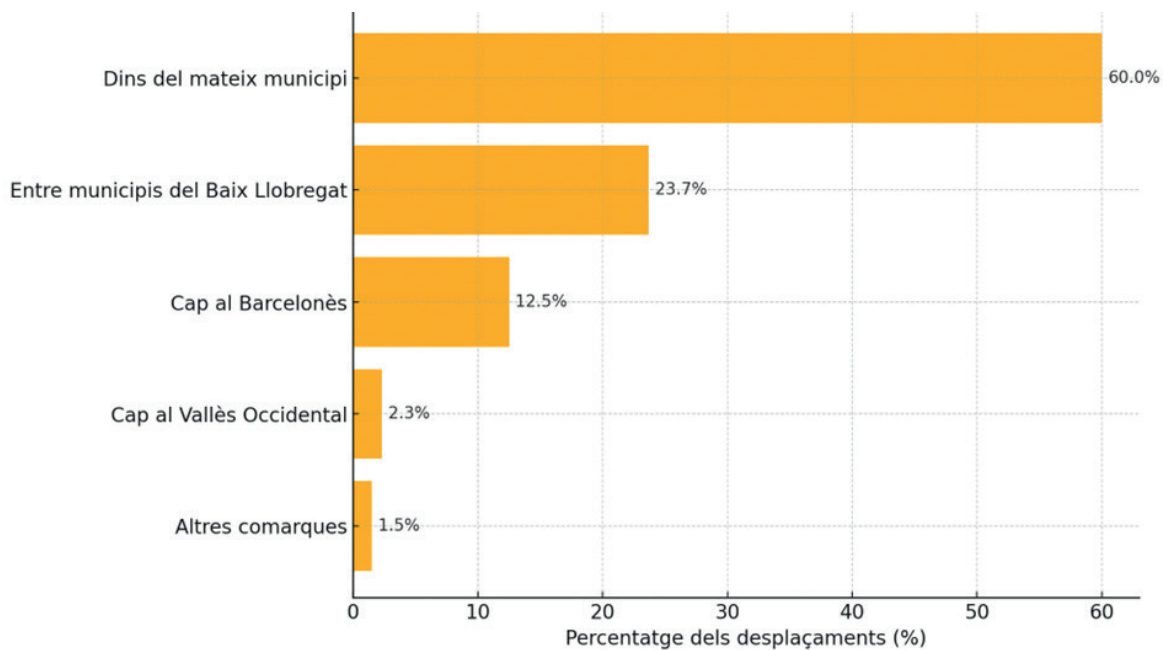
En definitiva, el Baix Llobregat, amb la seva estructura de "regió metropolitana dins la regió metropolitana", necessita un sistema de transport públic que reconegui la seva pròpia centralitat i complexitat interna. La realitat de l'autocontenció exigeix una aposta ferma per un transport públic intracomarcal que sigui ràpid, eficient i competitiu amb el vehicle privat. Només així es podrà transformar la dependència actual en una oportunitat de cohesió territorial i sostenibilitat.

Desplaçaments interns al Baix Llobregat per mode (2022)



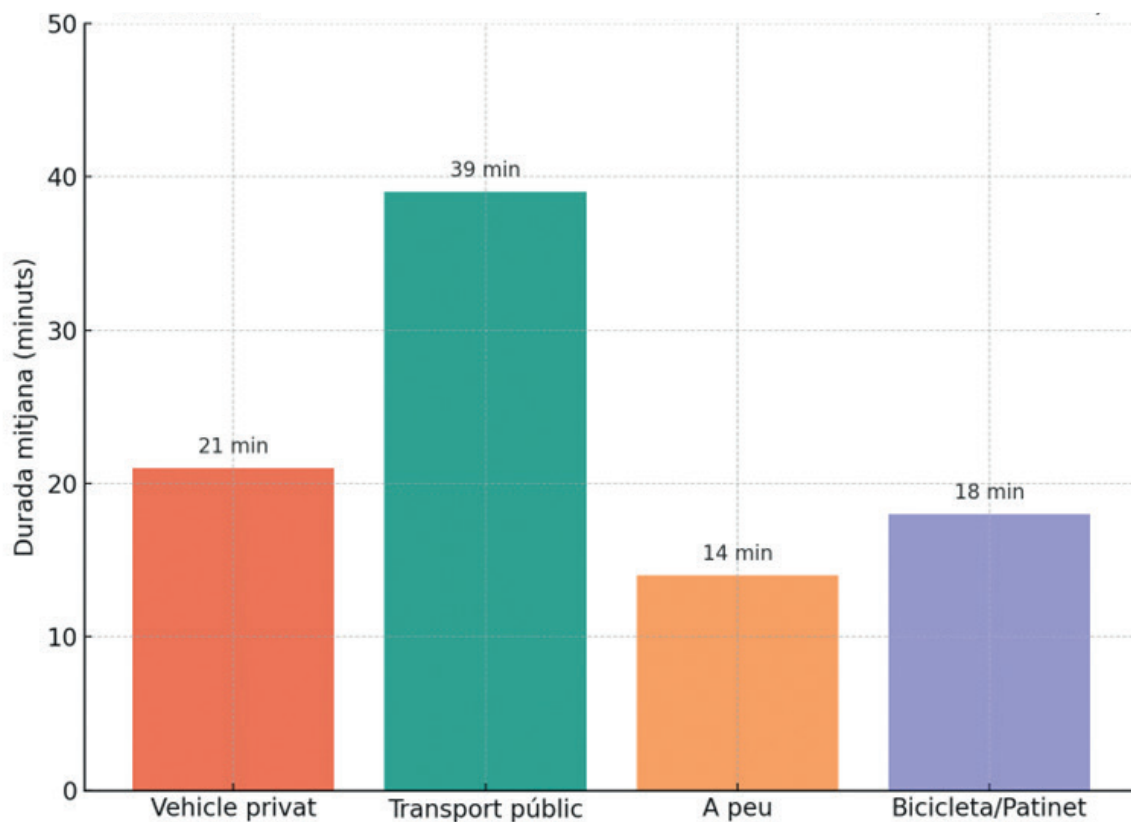
Gràfic 8: Desplaçaments interns al Baix Llobregat per mode (2022). Reitera la dominància del vehicle privat en els desplaçaments interns.

Distribució dels desplaçaments del Baix Llobregat (SIMMB, 2022)



Gràfic 9: Distribució dels desplaçaments del Baix Llobregat (SIMMB, 2022). Il·lustra l'alta autocontenció.

Durada mitjana dels desplaçaments al Baix Llobregat per mode (2022)



Gràfic 10: Durada mitjana dels desplaçaments al Baix Llobregat segons mode (2022). Demostra la major durada dels trajectes en transport públic, evidenciant la ineficiència.

8. Dificultats d'interconnexió i barreres per a la mobilitat transversal

La mobilitat al Baix Llobregat es troba amb importants barreres que dificulten una interconnexió eficient entre els seus propis municipis. La configuració geogràfica i la històrica manca de planificació de la xarxa intracomarcal han creat barreres substancials que impedeixen una interconnexió eficient entre els nostres propis municipis, condemnant sovint els trajectes transversals al vehicle privat.

La comarca està travessada per eixos viaris de gran capacitat (AP-7, A-2, C-32, etc.) i el riu Llobregat, que, si bé faciliten la connexió amb l'exterior, actuen com a autèntiques barreres internes. Això fa que desplaçar-se d'un municipi a un altre, fins i tot si són veïns, o creuar el riu, pugui ser un repte, sense alternatives de transport públic directes i ràpides.

A més de les barreres físiques, també hi ha barreres de gestió i coordinació. La manca de coordinació horària entre els diferents modes de transport (tren, autobús, tramvia) i la inexistència de veritables nodes intermodals plenament desenvolupats (punts on es pugui canviar de transport de forma ràpida i còmoda) desincentiven l'ús del transport públic, fent que els transbordaments siguin llargs i poc atractius. Això es percep clarament en trajectes com, per exemple, anar d'Esplugues a Sant Boi, on sovint cal passar per Barcelona per falta d'alternatives directes.

En resum, si bé la infraestructura de base ja existeix en gran part (línies ferroviàries, carreteres), la seva desconexió i la manca d'una visió transversal de la mobilitat impedeixen que esdevingui una autèntica xarxa intracomarcal. És urgent revertir aquesta situació amb inversions selectives i una planificació coherent que superi les barreres físiques i administratives per crear un sistema realment integrat.

9. Oportunitats de futur: noves polítiques i planificació per a un transport intracomarcal eficient.

El Baix Llobregat es troba davant una crucial finestra d'oportunitat per a una transformació radical de la seva mobilitat. La confluència de noves polítiques, eines de planificació i dates clau com la renovació de concessions, ens obliga a una aposta ferma per un transport intracomarcal eficient i sostenible.

La revisió del Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021-2030 i la revisió de la Llei de Mobilitat són eines que han d'incorporar plenament la visió i les necessitats específiques de la mobilitat intracomarcal del Baix Llobregat.

La finalització de les concessions d'autobusos interurbans gestionades per la Generalitat el 2028 no és una mera data administrativa, sinó una oportunitat ineludible per redissenyar de dalt a baix la xarxa, apostant per un model de gestió que prioritzi el servei públic sobre el "risc i ventura" i garantint connexions intracomarcals eficients i freqüents. Des de 2025, hem d'estar treballant en el disseny i la planificació detallada d'aquests nous serveis.

El desplegament de la xarxa tramviària, tal com il·lustra la proposta ja comentada, ha de ser una prioritat absoluta. La creació d'un eix transversal amb el tramvia a la N-340 és un projecte estratègic i transformador que vertebrarà la comarca, connectant nodes ferroviaris i centres de població clau.

Aquesta planificació ha de ser dinàmica i adaptable, amb mecanismes de revisió i avaluació que permetin ajustar el servei a les necessitats canviants del territori i els seus habitants.

Finalment, per assegurar l'èxit, cal una governança compartida i una estratègia comarcal de mobilitat. Aquesta estratègia ha de ser fruit d'una col·laboració incondicional entre l'AMB, la Generalitat i el Consell Comarcal, i ha de prioritzar la visió comarcal per sobre de les fronteres administratives, garantint una integració tarifària i operativa real.

10. Millorar la intermodalitat i la integració de serveis com a estratègia clau

La intermodalitat, definida com la capacitat de fer transbordaments ràpids i eficients entre diferents modes de transport, és la pedra angular d'un sistema de transport públic competitiu i atractiu. Sense una intermodalitat real, el transport públic es percep com a fragmentat, complex i poc competitiu davant el vehicle privat.

Actualment, al Baix Llobregat les oportunitats d'intercanvi entre tren, autobús i tramvia són limitades o poc optimitzades. Cal transformar els nodes ferroviaris existents (Martorell, Sant Boi, Cornellà, Sant Feliu, Molins de Rei, etc.) en veritables centres intermodals, on la connexió entre tren, autobús i tramvia sigui àgil i còmoda. Això implica no només infraestructura (plataformes properes, marquesines, informació), sinó també un disseny urbanístic que faciliti l'accés i la senyalització clara, així com serveis addicionals (aparcaments de bicicleta, punts de recàrrega de vehicle elèctric, etc.).

Més enllà de la infraestructura, la intermodalitat exigeix una integració real dels serveis: informació unificada i accessible per a l'usuari (horaris en temps real, planificadors de ruta multimodals), coordinació horària eficient entre les diferents línies i modes, i una tarificació que faciliti l'ús combinat dels modes sense penalitzar l'usuari pels transbordaments. Aquesta integració ha de superar les barreres administratives entre AMB i Generalitat, com s'ha esmentat anteriorment.

Una xarxa intermodalment dissenyada ha de garantir un accés eficient als principals pols d'activitat de la comarca, com els polígons industrials, hospitals, centres educatius i equipaments comarcals, molts dels quals avui són de difícil accés en transport públic. La creació de serveis a demanda o de microbusos de proximitat pot ser una solució complementària per a la 'darrera milla'.

En definitiva, una estratègia d'intermodalitat ben planificada i executada és essencial per maximitzar l'eficiència de la xarxa de transport existent, promoure la mobilitat sostenible i augmentar la quota de transport públic en els desplaçaments intracomarcals.

11. La mobilitat activa: un repte pendent per a una comarca cohesionada

La mobilitat activa —anar a peu, en bicicleta o amb patinet— és una peça indispensable per a un model de transport veritablement sostenible, que no només promou la salut dels ciutadans, sinó que redueix dràsticament la dependència del vehicle privat en trajectes curts i mitjans. Aquesta forma de desplaçament té un enorme potencial al Baix Llobregat, ateses les distàncies sovint assumibles entre els municipis i dins dels nuclis urbans.

Malgrat el seu potencial, la realitat és que les infraestructures existents per fomentar aquest tipus de mobilitat són encara molt deficientes al Baix Llobregat, especialment pel que fa a connexions intermunicipals segures i contínues. Tot i els avenços en la primera corona, és crucial assenyalar que l'AMB, malgrat tenir

competències en la segona corona metropolitana, encara no ha desplegat una xarxa de mobilitat activa contínua i segura que respongui a les necessitats d'aquests municipis, perpetuant la dependència del vehicle privat fins i tot per a trajectes de curta i mitjana distància. La comarca necessita una xarxa de carrils bici i rutes protegides que permeti la mobilitat activa de forma segura i eficient entre els seus 30 municipis, superant les barreres existents.

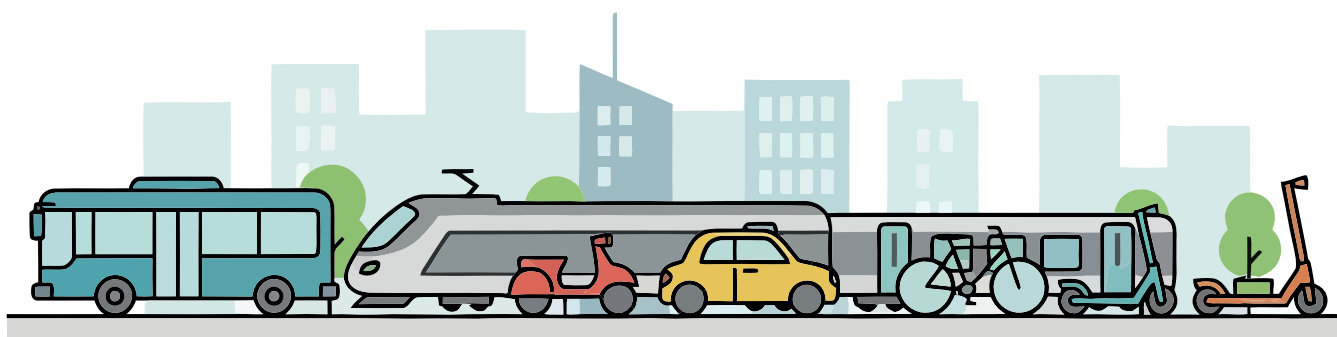
Les grans infraestructures viàries i el mateix riu Llobregat actuen com a autèntiques barreres, dificultant la connectivitat per a mitjans no motoritzats. Aquesta fragmentació de les rutes ciclistes i per a vianants en desincentiva l'ús i fa que, fins i tot per a trajectes de pocs quilòmetres, el vehicle privat sigui l'única opció percebuda com a segura.

És vital que institucions com el Consell Comarcal i la Diputació de Barcelona assumeixin un paper de lideratge en la coordinació i finançament d'una veritable xarxa comarcal de carrils bici i rutes protegides. Aquesta xarxa ha de ser segura, contínua i connectar els nuclis urbans amb els polígons d'activitat econòmica i els punts clau de la xarxa de transport públic.

Només així podrem descarbonitzar una part significativa dels desplaçaments, millorar la qualitat de l'aire i l'espai públic, i aconseguir un Baix Llobregat més cohesionat i saludable.

12. Com pot influir la millora del transport intracomarcal en la mobilitat laboral a la Regió Metropolitana de Barcelona?

La mobilitat al Baix Llobregat presenta una paradoxa: malgrat el seu alt grau d'autocontenció, la ineficiència del transport públic intracomarcal aboca milers de treballadors al vehicle privat per a desplaçaments diaris entre municipis veïns, generant congestió, pèrdua de temps i impacte ambiental. Aquesta situació no només afecta la qualitat de vida dels ciutadans, sinó que també té un impacte negatiu en la competitivitat



econòmica de la comarca. La manca de connexions directes eficients entre municipis veïns obliga moltes persones a utilitzar el vehicle privat per anar a treballar, fins i tot per distàncies relativament curtes.

La millora del transport intracomarcal, especialment mitjançant autobusos més freqüents i ben connectats, l'extensió del tramvia com a eix transversal i intermodal, i la creació de punts d'enllaç amb Rodalies i FGC, pot transformar profundament la mobilitat laboral. Això pot comportar:

- Una reducció dràstica de la dependència del vehicle privat, amb l'impacte positiu en emissions, congestió, qualitat de l'aire i l'espai públic que això implica.
- Un increment substancial de l'accés a oportunitats laborals dins la comarca, facilitant la contractació i el desplaçament a polígons industrials, zones logístiques i centres comercials, molts dels quals avui són de difícil accés en transport públic eficient.
- Una major cohesió econòmica i social entre el nord, el centre i el sud del Baix Llobregat, promovent el desenvolupament equilibrat del territori.

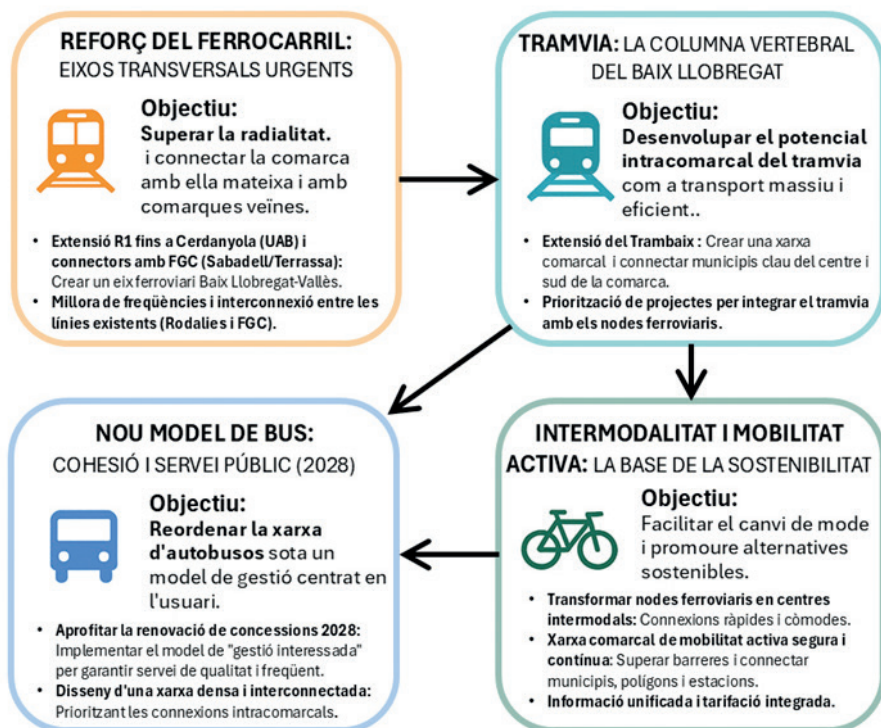
Una millor integració amb la resta de la Regió Metropolitana, ja que una xarxa interna més forta no

només millora les connexions amb les línies radials cap a Barcelona i altres comarques veïnes, sinó que posiciona el Baix Llobregat com un pol d'activitat més accessible, interconnectat i atractiu a nivell metropolità.

Aprofitar aquesta finestra d'oportunitat, amb la renovació de les concessions d'autobusos el 2028 i el desplegament d'infraestructures clau com la xarxa tramviària, és una responsabilitat ineludible per als nostres representants públics. Cal una visió metropolitana, però amb una base de planificació i participació clarament comarcal. La mobilitat del Baix Llobregat és el reflex del seu futur: una comarca connectada, sostenible i amb oportunitats per a tothom.

Conclusió

En definitiva, el Baix Llobregat té ara una oportunitat d'or per deixar enrere un model de mobilitat radial i fragmentat, i construir un sistema que realment serveixi les necessitats dels seus habitants. No és només una qüestió tècnica, sinó una aposta política per a la cohesió social, el benestar econòmic i la sostenibilitat ambiental. La vostra visió i el vostre compromís són indispensables per fer realitat aquest futur. Us convido a liderar aquesta transformació.



Gràfic 11: Elaboració pròpia. Proposta de grans línies d'actuació que, amb una visió comarcal i la col·laboració de l'AMB, la Generalitat, el Consell Comarcal i els ajuntaments, incloent la participació de la ciutadania, poden fer del Baix Llobregat un referent en mobilitat sostenible a la Regió Metropolitana.