

## , de dalt a baix

BAIX LLOBREGAT · LA SEGONA COMARCA MÉS POBLADA DE L'ÀREA METROPOLITANA ÉS LA QUE PRESENTA MÉS DEFICIÈNCIES

# L'odissea que suposa viatjar entre pobles contrasta amb l'accés fàcil a Barcelona

Directa Baix Llobregat  
baixllobregat@setmanaridirecta.info

El Baix Llobregat és una comarca que alberga més de 780.000 persones, repartides pels seus trenta municipis. Tot i estar travessada per múltiples vies de transport, en general, resulta més difícil anar d'un municipi a un altre -cosa que implica agafar més d'un tipus de transport públic- que no pas arribar a Barcelona. El primer condicionant és la seva estructura geogràfica, desenvolupada a través de la conca del riu Llobregat, que fa que les poblacions de la ribera es trobin a la ruta de les comunicacions de l'entrada sud a Barcelona i les de les muntanyes en un territori molt abrupte.

La multiplicitat de vials per arribar a Barcelona és un dels principals motius de les dificultats de mobilitat que hi ha d'un municipi a un altre

En general, el Baix Llobregat té una bona comunicació amb Barcelona, però aquesta virtut la trobem principalment amb la connexió entre Barcelona i les principals zones industrials de la comarca. D'altra banda, la multiplicitat de vials per arribar a Barcelona són un dels principals motius del seu esquarterament i de la dificultat de moure's d'un municipi a un altre de la comarca. El cas del Prat del Llobregat és molt il·lustratiu del panorama que es viu a certes zones de la comarca. En aquest



Pas de les vies de rodalies a Sant Feliu de Llobregat, que divideixen el municipi en dos

municipi, hi trobem el primer aeroport de Catalunya i el vuitè amb més tràfic de passatgers d'Europa l'any 2007, que reproduceix el model de transport de la comarca, on la majoria d'esforços són per connectar Barcelona amb la resta del món. Desplaçar-se des de l'aeroport al Prat suposa un recàrrec de diners, ja que Renfe cobra un bitllet més car i els busos que connecten amb Barcelona costen més diners i només s'aturen a la capital. Fins l'any passat, no existia cap bus que connectés l'aeroport amb el Prat i gran part del gremi de taxistes es nega a fer el trajecte fins al Prat perquè no surt a compte -una situació que ha provocat la queixa del consistori pratenc, sense gaire èxit.

Les línies de bus que passaven pel casc urbà del Prat només unien el municipi amb Barcelona. Així doncs, per agafar línies cap a altres pobla-

cions, calia anar a les parades de l'autovia de Castelldefels, a mitja hora caminant des del centre del poble. La primera línia que uneix poblacions del Baix Llobregat, la L10, fa el recorregut fins a Sant Just Desvern i passa per alguns barris de l'Hospitalet, Cornellà, Esplugues i Sant Joan Despí. També hi podem trobar comunicacions sense gaire sentit, com les que s'estableixen amb el poble veí de Sant Boi: en bicicleta, s'hi podria arribar en vint minuts, però -fins l'any passat- s'havia d'anar a buscar un bus als afores si no es volia fer parada obligatòria a Barcelona i canvi de tren, en virtut del centralisme ferroviari de les línies. És per això que anar als pobles de la riba esquerra del Llobregat en autobús suposa necessàriament fer un transbordament. Hi ha municipis, com Sant Boi, on el

transport públic per anar cap a altres pobles és acceptable, sempre que aquests estiguin en direcció a Barcelona. En canvi, per anar als pobles que es troben en altres direccions, la situació és molt diferent. És el cas esmentat del Prat o del camí cap a Sant Climent, que en cotxe dura deu minuts i, en transport públic, representa una aventura de prop d'una hora amb transbord inclòs. Per anar a Viladecans, Gavà i Castelldefels, hi ha un bus que, a l'estiu, queda petit a causa de la gent que va a la platja.

## Les comunicacions que incomuniquen

Totes les poblacions per on passen les vies de Renfe han estat dividides per aquesta mena d'infraestructures, fins al punt que poblacions com Cornellà o Sant Joan Despí s'han di-

vidit entre la part de dalt i la de baix. Quan es va construir la línia de Renfe de Barcelona a Molins de Rei (1854), les vies es trobaven a la perifèria dels nuclis urbans, igual que els Ferrocarrils de la Generalitat. Aquestes infraestructures han esdevingut un element d'atracció de població que ha obligat a estendre el nucli urbà més enllà de les línies de tren i a dividir-lo en dos. Les Rodalies de Renfe i els Ferrocarrils de la Generalitat són transports molt utilitzats a la comarca que, amb l'arribada del TAV, han vist disminuïda la seva inversió arreu del territori.

Totes les poblacions per on passen les vies de Renfe han estat dividides per aquesta mena d'infraestructures

Una altra qüestió és el paper de les remodelacions urbanístiques orientades a l'ordenació del trànsit i que dificulten la comunicació a peu dins els barris i les poblacions. És el cas de les rondes i autopistes o del transport privat Trambaix -que ha esdevingut un veritable cavall de Troia de l'especulació immobiliària ja que, al seu pas, s'han remodelat vials, s'han enderrocat patrimoni històric i s'han sobrevalorat noves urbanitzacions. A Esplugues de Llobregat, el veïnat ja s'ha cansat de reivindicar l'arribada del metro al barri del centre i, fa sis anys, va protagonitzar una oposició molt forta a l'arribada del tramvia, ja que es demanava un transport que comunicés la població amb Barcelona.

## > A peu o en bicicleta



Vista del Baix Llobregat des de la muntanya de Collserola, a Sant Feliu de Llobregat

El trasllats a peu o en bicicleta són imponents per la comunicació en determinats nuclis urbans, però han estat bandejats per les administracions, que prioritzen els passejos comercials o els carrils bici per passejar el diumenge. Un exemple d'això és Sant Boi, on hi ha un carril bici que només està actiu els diumenges de nou a dotze del migdia i un altre que no fa més de quaranta metres. A Esplugues s'han d'esquivar arbres, papereres o quioscos per sobre de la vorera, compartida amb les vianants. Avui dia,

és gairebé impossible desplaçar-se caminant o en bicicleta entre les diferents poblacions -com s'ha fet durant dècades- sense haver de travessar vies ràpides de diversos carrils i, moltes vegades, jugar-s'hi la vida. La majoria dels antics camins tradicionals han estat trinxats per les mateixes infraestructures que comuniquen amb Barcelona. Segons l'associació que es dedica a la promoció de la bicicleta Bici Baix Llobregat, a la comarca, "falten bons itineraris interurbans per bici", cosa que fa que poques perso-

nes puguin utilitzar la bicicleta diàriament per desplaçar-se a la feina o per anar a estudiar. Alhora, afirmen que "hi ha molts camins agraris que es podrien utilitzar si se senyalitzessin i s'acabessin d'arreglar els accessos" i que s'han d'aprofitar les reurbanitzacions de carrers per preveure itineraris per bicicletes. Asseguren, però, que el més important "és la participació del trànsit" i que alguns municipis encara treballen "només de cara al cotxe, sense contemplar una política global de mobilitat".

## > Els pobles oblidats del Baix Llobregat

La zona que comprèn Vallirana, Cervelló, Castellví de Rosanes, Corbera de Llobregat i la Palma és una de les més oblidades pel que fa al transport públic. En aquesta zona primordialment residencial, hi viuen més de 40.000 persones amb greus deficiències de transport, especialment pel que fa al públic. L'única alternativa existent al vehicle privat és l'autobús, controlat per una sola empresa i, fins fa poc -abans de la integració tarifària- amb uns preus molt elevats. Els intervals de trajecte d'aquests busos, a certes hores, acostumen a ser llargs, molt deficients en dies festius i totalment inexistent a la nit. A més, aquests busos circulen per les mateixes carreteres que els cotxes -és a dir, a zones que registren problemes de trànsit importants- i, per tant, es triga més temps viatjant en transport públic que no pas en cotxe. I aquesta és l'opció que prioritza un sector ampli de la població. Les diferents reclamacions i propostes de fer arribar algun transport ferroviari sempre s'han desestimats tot i que, en alguns municipis com la Palma de Cervelló, es va fer una reserva de terrenys, durant els anys 50, per una futura estació de tren.