

Propostes de millora de la xarxa de Rodalies de RENFE per incloure en el Pla de Rodalies de Barcelona



Febrer 2007

Recull de propostes ferroviàries de CCOO de Catalunya

Índex

- 1. Necessitats d'inversió en mobilitat de les persones al Vallès Occidental. Gener 2007**
- 2. Millora immediata de la coordinació horària R4-R7. Gener 2007**
- 3. Propostes de millora de la línia de rodalies Renfe R-10, el tren de l'aeroport. Desembre 2006**
- 4. Demanda d'increment dels serveis de la línia R-4 de Renfe rodalies a l'estació de Viladecavalls. Gener 2007**
- 5. Propostes ferroviàries extretes de les al·legacions de Comissions Obreres al Pla d'Infraestructures de Transport a Catalunya. Abril 2006**
- 6. Proposta de nous serveis de Rodalies Maresme-Vallès Oriental. Gener 2006**
- 7. Proposta de CCOO d'un nou tram de rodalies Renfe des de Barcelona Sants a la Terminal marítima. Octubre 2006**
- 8. CCOO de Catalunya es posiciona davant les decisions preses pel Ministeri de Fomento en relació al servei de rodalies de l'àrea de Barcelona. Gener 2007**
- 9. Aproximació a les problemàtiques d'accessibilitat als centres d'activitat econòmica des de les estacions de RENFE del Baix Llobregat i el Vallès Occidental. Juliol 2006**
- 10. Mesures per fomentar l'intermodalitat ferrocarril-bicicleta a la xarxa de Rodalies. Febrer 2007**

1. Necessitats d'inversió en mobilitat de les persones al Vallès Occidental. Gener 2006

Introducció.

Al Vallès Occidental vivíem, amb dades del padró de l'1 de gener de 2004, 786.036 persones que representaven l'11'5% del total de la població de Catalunya, més que qualsevol demarcació provincial que no sigui la de Barcelona: Tarragona i Girona tenien 674.144 i 636.198, respectivament, i molt més lluny quedava Lleida, amb 385.092 habitants. Representem una quarta part de la població de la província de Barcelona, descomptat el Barcelonès, una proporció major si en lloc d'excloure el Barcelonès excloguéssim l'àmbit de l'àrea metropolitana inclosa en la zona 1 del Sistema Tarifari Integrat, que inclou municipis d'altres comarques, entre ells Montcada.

D'altra banda, el Vallès Occidental manté una activitat econòmica, cultural i de tot tipus que, malgrat la influència inevitable de la proximitat de Barcelona, permet una certa autonomia de funcionament, amb les dos capitals de la comarca constituïdes en centres de referència.

Aquestes característiques determinen el plantejament de la proposta d'inversions en transport col·lectiu de persones que presentem. Cal aclarir que no parlarem només d'infraestructures, també ho farem d'inversions en serveis i material mòbil, limitant-nos sempre a la mobilitat de les persones, no les de mercaderies.

La proposta de CCOO aposta per un nou model de mobilitat sostenible, trencant amb la dinàmica de buscar solucions perquè es puguin moure més vehicles privats i amb la idea de què les grans infraestructures ho solucionen tot, per aquesta raó ens oposem al IV Cinturó o al túnel d'Horta (les dos infraestructures viàries contemplades al Pla Director a les que ens oposem) i fem plantejaments que moltes vegades són de petites intervencions en matèria d'infraestructures i, en canvi, de més inversions en línies de trens i autobusos i en material mòbil.

D'aquestes premisses parteixen les nostres propostes.

1.- Consideració del Vallès Occidental com Àrea Metropolitana.

El conjunt de proposta d'inversions en mitjans de transport públic i infraestructures descansa en la concepció de la comarca del Vallès Occidental com una Àrea Metropolitana amb característiques pròpies integrada en la Regió Metropolitana de Barcelona.

Això es així perquè existeix, tot i la cada vegada major relació amb Barcelona ciutat, una forta autocontenció en les dos principals ciutats de la comarca i el seu entorn més immediat. La gent que viu a Sabadell o Terrassa i treballa a la

mateixa ciutat o en la seva àrea d'influència més immediata és un percentatge molt superior al que es dona en les restants localitats de la Regió Metropolitana, amb la possible excepció de Granollers, i sembla en volum de moviments als que es donen en capçaleres d'àrees metropolitanes plenament acceptades com Girona o Tarragona, les dades de població ja han estat esmentades més amunt.

Però la reclamació d'aquesta Àrea Metropolitana inclou, fonamentalment, l'exigència d'una densitat i qualitat de transport públic adequat a la referida condició, no només envers les comarques veïnes i amb Barcelona sinó entre les poblacions de la comarca, entre elles i amb les dues capitals comarcals de manera molt especial. Sabadell i Terrassa han de ser el centre d'una xarxa comarcal de transport que tendeixi a oferir temps i freqüències de desplaçament comparables a les de Barcelona i la seva àrea d'influència més immediata.

2.- Fronts d'actuació

De la formulació precedent es desprenen quatre fronts diferenciats d'atenció, sense que aquest ordre indiqui cap tipus de prioritat:

1. Les comunicacions amb la ciutat de Barcelona. Malgrat que han estat les prioritàries durant molts anys encara existeixen dèficits considerables, gairebé sempre les propostes han anat en el mateix sentit, ampliar la capacitat de les xarxa viària destinada, casi en exclusiva, al vehicle privat: ampliació del carrils de la C-58, túnels de Vallvidrera, projecte de túnel d'Horta. Els grans projectes que al nostre entendre s'haurien d'impulsar apunten cap a un altre model, tenint com a eix la ampliació de l'oferta de transport públic.
2. Les comunicacions amb les altres comarques. El Vallès ha de tenir possibilitats de comunicació raonables i autònomes (es a dir, sense passar per Barcelona) amb les altres comarques, l'impuls del transport de mercaderies per ferrocarril i donar possibilitats reals al transport de viatgers en aquest mitjà pel trasllat a les comarques de la segona corona són la nostra alternativa al IV Cinturó i al model dels anys setanta que representa.
3. La connexió dels municipis de la comarca amb les seves capitals. La concepció d'àrea metropolitana que defensem implica bones comunicacions de tots els municipis de la comarca amb les seves dos capitals, apostem pel transport públic per aconseguir-ho, es tracta més d'intensificar i millorar el que ja existeix que no pas fer grans projectes nous, encara que alguns sí seran necessaris.
4. Tenir un transport públic amb elevada velocitat comercial, densitat de cobertura i freqüències de pas a Sabadell i Terrassa i entre aquestes

dues ciutats, de manera que estiguin en condicions de mantenir una identitat pròpia dins la Regió Metropolitana i no acabar desdibuixades per la forta influència de Barcelona.

3.- Propostes d'inversions.

Moltes de les propostes que presentarem no són cap novetat, estan contingudes en el Pla Director d'Infraestructures, han estat anunciades per organismes diversos o estan plantejades per altres entitats. L'objectiu es tenir el nostre document a partir de les aportacions pròpies i del que ja s'està treballant en altres àmbits.

Continuant amb la classificació feta a l'apartat anterior per sistematitzar les actuacions que creiem necessàries, tindríem les propostes que segueixen, tenint present que algunes de les iniciatives tenen incidència en altres fronts, per exemple, millorar la freqüència de trens de RENFE des de Barcelona cap a la comarca i en sentit contrari suposa millorar la interconnexió dels municipis de la comarca coberts per la línia.

1. Connexió amb Barcelona.

- Túnel de Montcada i Reixac en la línia de RENFE Barcelona-Manresa.

2. Connexió amb altres comarques:

- Línia orbital de ferrocarril, primer amb els trams Sabadell-Granollers (hi hauria prou amb una connexió amb l'estació del Baricentro des de la C4 actual) i Terrassa-Martorell i després completant el recorregut amb els trams Granoller-Mataró i Vilafranca-Vilanova.
- Desdoblament de la línia de RENFE Barcelona-Vic des de Montcada
- Completar la línia Martorell-Mollet.
- Habilitar l'estacionament del centre comercial Baricentro com aparcament dissuasori pels accessos a Sabadell i la seva àrea d'influència.
- Intercanviadors de la línia C7 de RENFE en Hospital General, Coll Favà i Barberà del Vallès (Baricentro)

3. Connexió entre els municipis de la comarca.

- Incrementar la freqüència d'aturades de la línia C4 a Vacarisses i Viladecavalls, habilitant aparcaments dissuasoris condicionats en aquestes estacions i posant en marxa autobusos llançadora entre aquestes i els nuclis dels municipis i els polígons industrials.

4. Comunicacions internes i intercomunicació de Sabadell i Terrassa

- Construcció de les estacions de Can Llong, a Sabadell, i La Grípià i Can Boada, a Terrassa, en la línia C4 de RENFE

A tot això cal afegir les actuacions orientades a millorar l'accés als polígons industrials en el conjunt del territori i les inversions per adequar i millorar el serveis de rodalies ja existents, a tall d'exemple adjuntem les propostes d'actuació en algunes de les estacions de rodalies de RENFE pròximes a polígons industrials.

Sabadell.

L'estació de Sabadell Sud està mal comunicada amb les empreses que es troben a la part contrària de la sortida actual de l'estació, passarel·la o cobertura de l'estació donarien sortida directa al polígon

Vacarisses.

Incrementar la freqüència, especialment en les hores d'entrada y sortida dels torns industrials. Posar en funcionament un servei d'autobús llançadora per comunicar l'estació amb el polígon de Can Torrella.

Viladecavalls.

Té els mateixos problemes de freqüència que l'estació de Vacarisses i la solució hauria de ser la mateixa. Habilitar el camí (pavimentació i enllumenat) que comunica amb el polígon de Can Mitjans, autobusos llançadora pel polígon de Can Trias

Castellbisbal.

L'estació enllaça amb el nucli urbà amb una línia d'autobús, en canvi, no te connexió amb les empreses ubicades a la marge dreta del riu, pròximes però amb dificultats d'accés, un autobús llançadora que creués el riu i oferís servei a aquestes empreses hauria de ser objecte d'estudi. En aquest cas les repercussions afectarien al territori del Baix Llobregat, encara que el punt de partida del servei fos al Vallès.

2. Millora immediata de la coordinació horària R4-R7. Gener 2007

1.-Els enllaços no haurien de superar un màxim de 5 minuts d'espera als punts intercanvi, a les estacions de Castellbisbal i Cerdanyola del Vallès. D'aquesta manera no només es farà més competitiva la línia sinó que es facilitarà la tasca dels autobusos d'aportació a Castellbisbal.

2. Ampliació dels horaris de primera hora del matí i nocturns No s'entén per quin motiu la R7, que funciona com extensió de la R4, no té la mateixa franja horària que aquesta línia. Els primers serveis matinals de la R4 funcionen sense la R7, perdent-se 7 possibles serveis combinats. En horari nocturn es deixen de realitzar 5 serveis d'aportació/recollida de la R7 cap a la R4. Les línies R4 i R7 haurien de tenir la mateixa franja horària de funcionament, ja que es preveu que el seu ús sigui gairebé sempre combinat.

3. Acabar ràpidament els intercanvidors de FGC sobre la línia R7, prevista al Pla Director de d'Infraestructures 2001 -2010 s'havien d'inaugurar dues noves estacions d'intercanvi amb FGC: una amb la línia de Terrassa a l' Hospital General i la segona amb la línia de Sabadell a Vulpalleres. Però malgrat la senzillesa i el baix cost d'aquestes obres d'infraestructures encara no han estat construïdes. Aquests intercanvidors assegurarien la millor connexió entre el Baix Llobregat i el Vallès ja que FGC uneix d'una forma més lineal Sabadell i Terrassa amb la nova línia, que l'estació Renfe de Cerdanyola del Vallès. La Generalitat de Catalunya i el Ministeri de Foment haurien de prioritzar la construcció dels dos intercanvidors amb FGC perquè la seva absència resta possibilitats i prestacions a la nova línia.

4. Cal completar la xarxa Castellbisbal Mollet A curt termini, enllaçar de forma directa el Baix Llobregat amb el Vallès Ampliant l'extensió actual dels serveis de la R1 cap a la línia R4 de rodalies, entre Molins de Rei i Barcelona es podria crear un servei Mataró - Molins de Rei - Rubí - Cerdanyola del Vallès , que tanqués el cercle que queda obert amb la R7 i permetés evitar el transbordament obligat entre aquestes dues comarques. A mitjà termini, obrir el tram restant entre Cerdanyola Universitat i Mollet Entenem que tant la línia R7 com els serveis actuals són la primera fase d'una xarxa que en el futur ha de comunicar amb més prestacions les comarques del Vallès Oriental, Occidental, Baix Llobregat i Alt Penedès.

3. Propostes de millora de la línia de rodalies Renfe R-10, el tren de l'aeroport. Desembre 2006

- Modificar l'horari dels primers trens que arriben a l'Aeroport procedents de Barcelona. Actualment el primer tren que arriba és el de les 5,45 del matí, això vol dir que molts treballadors i treballadores arriben tard al centre de treball, per tant caldria que el primer tren arribés a les 5 del matí. Igualment els últims trens haurien de tenir com a darrera sortida les 12 de la nit com si es tractés d'un servei de metro.
- Millorar la qualitat del servei, Incrementar la capacitat dels trens de la composició actual de tres unitats, a sis unitats. o incrementar els nombre de trens en les hores punta.
- Freqüències de pas dels trens de 15 minuts ja que els 30 minuts actuals són insuficients per a prestar un bon servei. Aquesta proposta només necessita material mòbil, és a dir més trens, sense necessitat d'intervenir en l'infraestructura.
- Coordinar a l'estació del Prat els trens de la línia C-10 amb els trens de la línia C-2 per a promoure el transbordament. Per a fomentar l'intercanvi entre línies ferroviàries i de bus totes els trens de la C-2 haurien de tenir parada en aquesta estació a diferència del que passa ara.
- Fomentar la intermodalitat de l'estació de França amb altres mitjans de transport perquè esdevingui un potent intercanviador i augmenti el número d'usuaris. Comunicar adequadament amb un accés directe l'estació de França amb l'estació de metro de la Barceloneta L4. Fer un perllongament del tramvia T4 des de l'estació de Ciutadella/Vila Olímpica fins a l'interior de l'estació de França. Finalment es podrien fer arribar alguns serveis de la línia de rodalies Renfe del Maresme C-1 per ampliar la cobertura territorial d'aquest servei.

4. Demanda d'increment dels serveis de la línia R-4 de Renfe rodalies a l'estació de Viladecavalls. Gener 2007

Des de fa un parell d'anys el nostre sindicat ha impulsat un seguit d'accions perquè es dignifiqui el servei de rodalies de l'estació de Viladecavalls. L'estació està a una cinc-cents metres del polígon Can Mitjans on es localitza la factoria Sony amb més de 2.500 treballadors. Per tant, podria ser una estació utilitzada per milers de treballadors i treballadores per desplaçar-se al seu centre de treball que ara només tenen l'opció del vehicle privat motoritzat.

Aquesta estació de la línia 4 de rodalies Renfe té greus problemes de freqüència, paren més trens al cap de setmana que els dies laborables, i d'amplitud horària. Per tant, s'hauria d'incrementar la freqüència de pas, especialment en les hores d'entrada i sortida dels torns industrials. Amb aquest objectiu Comissions Obreres ha promogut una carta dirigida als responsables de rodalies de Barcelona recolzada, també, per l'Ajuntament de Viladecavalls i la direcció de Sony. Les cartes van dirigides al Sr. Miguel Angel Remacha, Director de rodalies de Catalunya i el Sr. Juan Javier Pérez Sanz, Director general de servicios de cercanies. Incorporem una còpia de la primera d'aquestes cartes.

Estudi de justificació de l'increment de l'oferta de serveis a l'estació de Viladecavalls

Horaris d'entrada laborables	Horaris de sortida laborables	Horaris d'entrada dissabtes	Horaris de sortida dissabtes
6 h.	6h.	6 h.	13 h.
de 8 a 9,30 h.	14 h.	13 h.	20 h.
14 h.	de 17 a 18,30 h.		
22 h.	22 h.		

Quadre d'horaris de les empreses: Sony, Elenpunt i Egarlab

- D'aquests horaris la majoria de treballadors i treballadores del polígon Can Mitjans, més de 2.000, fan els torns de **6 a 14 h. i de 14 a 22 h.**¹ els dies laborables. D'aquests la gran majoria resideixen a **Terrassa** (46%) i **Sabadell** (30%) i en segon terme a **Barcelona** (9%) en conseqüència són potencials usuaris del ferrocarril. Els residents a **Manresa** (2%) són un gran minoria².
- Per a l'inici del torn a les **6 h**, el primer tren procedent de Barcelona arriba a l'estació Viladecavalls a les **6,54 h.** els dies laborables. En canvi el primer tren procedent de Manresa arriba a les **6,19 h.**

¹ Són el col·lectiu majoritari d'aquestes empreses: SONY 2.500 empleats, ELEPUNT 200 empleats i EGARLAB 100 empleats.

² Dades només de SONY.

- El tren en sentit Barcelona que surt de l'estació de Viladecavalls que s'apropa més a la **sortida de les 14 h.** surt a les **15,04 h.** els dies laborables. En canvi en sentit Manresa surt a les **14,31 h.**
- El tren procedent de Barcelona que arriba a l'estació de Viladecavalls i que s'apropa més a l'**entrada de les 14 h.** arriba a les **13,44 h.** els dies laborables. En canvi procedent de Manresa arriba a les **12,04 h.**
- El tren en sentit Barcelona que surt de l'estació de Viladecavalls que s'apropa més a la **sortida de les 22 h.** surt a les **22,20 h.** els dies laborables. En canvi en sentit Manresa surt a les **22,31 h.**
- Els trens que tenen parada a l'estació de Viladecavalls els dies laborables en el sentit Manresa són **12**, en canvi els dissabtes, diumenges i festius són **15**.
- Els trens que tenen parada a l'estació de Viladecavalls els dies laborables en el sentit Sant Vicenç de Calders són **12**, en canvi els dissabtes, diumenges i festius són **16**.

Sr. Miguel Ángel Remacha Fuentes
Director de Rodalies de Catalunya
Estació de Sants, Pl. Països Catalans, s/n
08014 Barcelona

Benvolgut senyor,

L'Ajuntament de Viladecavalls, l'empresa Sony i Comissions Obreres de Catalunya, conseqüents amb el nostre compromís amb el foment de la mobilitat sostenible i segura desl treballadors i treballadores, sol·licitem a l'operador ferroviari Renfe un augment significatiu del número de trens que paren a l'estació de Viladecavalls

Proper a aquesta estació es localitza el polígon Can Mitjans en el qual es concentren aproximadament uns 4.000 llocs de treball, dels quals la majoria pertanyen a la plantilla de l'empresa Sony. Actualment, aquesta estació de la línia C-4 de rodalies Renfe té unes freqüències de pas d'una hora i mitja, en el millor dels casos, i de dues hores en el pitjor durant els dies laborables. Evidenment, aquestes freqüències són totalment dissuasories i poc útils per aquests treballadors i treballadores.

Per aquest motiu proposem que els trens que passen per aquesta estació, però no s'hi aturen, hi facin parada els dies feiners, sobretot, en les franges horàries en que es concentren les entrades i sortides dels treballadors i treballadores del polígon Can Mitjans.

Tot plegat, amb l'objectiu d'afavorir l'ús del transport públic col·lectiu per a realitzar els desplaçaments quotidians a la feina d'aquests milers de treballadors i treballadores que ara es veuen obligats, per manca d'alternatives, a utilitzar el vehicle privat motoritzat. Tenint en compte que l'ús intensiu del vehicle provoca externalitats negatives en forma de problemes socials, econòmics i mediambientals que abarquen tot el conjunt de la societat, per la qual cosa és imprescindible endegar d'immediat mesures actives per fomentar la mobilitat en mitjans de transports sostenibles i segurs com el ferrocarril.

CCOO de Catalunya

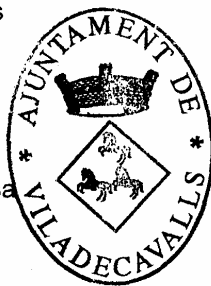
SONY


Sr. Llorenç Serrano i Giménez
Secretari de Salut, Ambient i Treball


Sr. Juan José Puig Valverde
Director de Recursos Humans

Ajuntament de Viladecavalls


Sr. Sebastià Homs i Padriosa
Alcalde de Viladecavalls



Viladecavalls, 20 de desembre de 2006

5. Propostes ferroviàries extretes de les al·legacions de Comissions Obreres al Pla d'Infraestructures de Transport a Catalunya. Abril 2006

Ramal ferroviari SEAT Martorell i polígon Can Amat d'Abrera

El baixador ferroviari permetria canviar el model actual d'accés al polígon dels treballadors de la fàbrica de SEAT i de les empreses del voltant, que està basat en el vehicle privat i en uns autobusos d'empresa finançats per la mateixa SEAT. Amb aquest baixador es pretén, doncs, oferir un mitjà de transport alternatiu en transport públic a una zona en la qual els continuats problemes de congestió fan palesa la necessitat d'un canvi en el model de transport. Es pretén aprofitar el ramal de mercaderies que s'introdueix a SEAT fins a la platja de vies i que, des de allà, s'allarga uns sis-cents metres fins a l'altura de l'edifici del magatzem central de recanvis. La proposta consisteix en la construcció de dos baixadors al costat oest de la planta de SEAT a Martorell, sobre el ramal de mercaderies de RENFE, més un baixador al polígon Can Amat, projecte GISA.

Per a la seva explotació es proposa la perllongació dels serveis de trens que arriben a Martorell, provinents de Barcelona de la línia 4 de rodalies. Portar a terme això implicarà analitzar una possible remodelació dels horaris de la línia, així com la utilització de trens especials per donar servei als treballadors del torn diürn, ja que l'inici d'aquest, a les 5.45, resta fora de la franja horària actual amb servei de tren.

Amb aquesta solució es donen dos accessos controlats a la fàbrica per a tots els treballadors que utilitzen el tren, fet que permet repartir bé els viatgers segons l'edifici on treballin i, al mateix temps, es dona servei al parc de proveïdors de Can Amat.

Una altra proposta és la construcció d'un baixador ferroviari a la línia R6 dels Ferrocarrils de la Generalitat entre les estacions de Martorell i Sant Esteve de Sesrovires. En concret, la solució proposada és un baixador al sud-est de la planta de SEAT. Amb aquest baixador es dona un accés a la zona de muntatge, el 44 % del total. Per a la resta es proposa muntar un servei de jardineres, en concordança amb els horaris d'arribada i sortida dels trens, que connecti el baixador amb els diferents accessos de la fàbrica.

Línia orbital ferroviària

El PITC proposa la línia orbital ferroviària que uniria a mode de circumval·lació les ciutats mitjanes de la regió metropolitana aprofitant part de la infraestructura existent. La línia s'iniciaria a Vilanova i la Geltrú amb una nova infraestructura que uniria aquesta ciutat litoral amb Vilafranca del Penedès, seguiria per l'actual R4 fins a Martorell, d'aquí sortiria un nou enllaç cap a Terrassa i, després, tornaria aprofitant el traçat ja existent de la R4 fins a Sabadell; d'aquesta ciutat sortiria un nou tram fins a Santa Perpètua de la Mogoda per

enllaçar mitjançant la R3 fins a Mollet del Vallès i posteriorment connectar amb la R2 fins a Granollers, des d'on es faria un nou tram per arribar fins a Mataró.

Aquesta línia tindria la funció de trencar amb la radialitat de les comunicacions de l'entorn de Barcelona permetent comunicar les ciutats de la segona corona metropolitana sense haver d'accedir a Barcelona. Al mateix temps, connecta amb transport ferroviari diverses ciutats mitjanes que no disposaven d'aquest servei com a alternativa a la xarxa viària, la qual cosa articularà el territori pel qual transcorrerà la nova línia. Finalment, pel seu recorregut pot ser una alternativa sostenible al Quart Cinturó.

Desdoblements de vies fèrries

Tal com proposa el PITC en l'apartat de les propostes ferroviàries creiem que ja és urgent fer el desdoblament de les vies fèrries de la R-1 d'Arenys a Blanes i donem suport a la prolongació fins a Lloret proposada en el pla. Ambdues propostes creiem que haurien de ser prioritàries i dur-les a terme en breu pel grau de saturació que té aquest tram de la línia i la demanda potencial del municipi de Lloret.

D'altra banda, proposem el desdoblament de la línia R-3 de Montcada a Torelló i, no solament fins a Vic com proposa el PITC, ja que el nord-est de la comarca d'Osona concentra una població d'aproximadament 50.000 habitants (Manlleu, Torelló, etc.) més els polígons industrials que també generen força mobilitat.

6. Proposta de nous serveis de Rodalies Maresme-Vallès Oriental. Gener 2006

En la dècada dels 90 el servei de rodalies de Renfe va sofrir una molt important metamorfosi que va suposar incrementar substancialment el passatge transportat. Dos van ser els factors que expliquen aquesta transformació. El primer és un dràstic increment en la freqüència dels trens. El segon és el col·lapse de la xarxa viària que va portar a molts conductors a explorar les possibilitats del ferrocarril.

Però avui el tren torna a estar col·lapsat en l'hora punta que va de 7 a 9 del matí i també en alguns moments de la tarda. El 75% dels trens que surten al matí de Badalona van a rebentar de passatge, van tan carregats com els metros de Barcelona en els trams centrals, amb la diferència que mentre que a Barcelona el viatge en aquestes condicions difícilment suportables pot durar 5 minuts, màxim 10, en el cas de Renfe fàcilment pot doblar d'aquests valors. Però la resta trens van també molt carregats. L'any passat es va fer públic que entre 1992 i 2003, mentre el passatge de rodalies Renfe de Barcelona s'havia incrementat en un 58% l'oferta de trens s'ha pràcticament congelat, amb només un petitíssim augment del 2 %. Per tant, greus aglomeracions perquè l'increment del 58% de passatge s'ha hagut de distribuir en la mateixa quantitat de trens.

L'alternativa a aquesta situació insostenible és la següent:

Increment de la capacitat de la línia R-1

No cal esperar a la construcció de la tercera via prevista en el PDI per incrementar la capacitat del corredor del Maresme. A més, aquesta tercera té greus problemes d'implantació per manca d'espai. El que s'ha de fer és convertir la línia R-1 en un veritable metro regional com tenen altres ciutats europees. Fer-ho és bastant fàcil i val pocs diners. Com sempre, es revelen més eficients i més fàcils les mesures de gestió que el formigó pur i dur. Freqüència dels trens en hora punta: cada 3 minuts amb parades alternes en les estacions de la línia. Cada estació tindrà una freqüència de 6 minuts, un valor que ja és típic de metro.

Velocitat: pràcticament es doblaria la velocitat, passant dels actuals 50 km/h a 75 km/h. El temps de recorregut, per exemple des de Mataró dins Barcelona – Clot – Aragó passaria dels 32 minuts a uns 23 minuts.

Capacitat: Tots els trens sense excepció han de ser de 6 cotxes en hora punta. Però a curt termini caldria introduir trens de dos pisos per a la qual cosa s'haurien de fer algunes petites reformes en els túnels de la línia que, entre Mataró i Barcelona són dos: el de Montgat. La capacitat d'un tren de dos pisos amb cinc cotxes és el doble i això permetrà que el passatge es traslladi en unes millors condicions de confortabilitat.

Inversió necessària: Naturalment caldrà fer una inversió: en nous trens, en canviar el sistema de regulació electrònica de la via perquè pugui admetre més trens, en adequar els gàlibs del túnels de la línia perquè puguin passar els trens de dos pisos i en millorar la bifurcació de Clot perquè alguns trens puguin anar pel túnel de Passeig de Gràcia, perquè el de Plaça Catalunya està saturat

Alternativa al túnel B-500

El túnel que proposa la conselleria de PTOP per sota de la Conreria té la mateixa filosofia que el túnel d'Horta, un increment de la capacitat, quatre carrils més, dos per sentit, entre la costa i el Vallès Oriental. Actualment, tant pel Nus de la Trinitat com pel Túnel de Parpers en la B-40 hi ha una bona molt bona comunicació en autovia. Com que estan saturant-se, es proposa incrementar la capacitat però sense peatge per a l'usuari. Si es fa aquesta obra, el que passarà és que d'aquí a deu anys, que és quan el petroli comenci a encarir-se, tot estarà saturat però amb el doble de trànsit. El fet que a diferència de Collserola el túnel proposat sigui sense peatge farà que es colmati molt més ràpidament. Millor abandonar aquest projecte i apostar per les alternatives sostenibles que són molt més econòmiques i ofereixen molta més capacitat i s'assegura que mai no es col·lapsaran.

A curt termini

Proposta: Creació d'una línia nova de rodalies entre Mataró i Granollers sense entrar a Barcelona i passant per l'actual infraestructura.

L'itinerari serà el següent:

Mataró – Badalona – Sant Andreu Comtal – Mollet- Granollers. La freqüència inicial seria un tren cada 15'. El temps de viatge entre Badalona i Granollers seria de 31 minuts si s'aturés a totes les estacions i de 24' si s'estalviés l'aturada a algunes estacions. Entre Mataró i Granollers el temps de viatge seria de 54 minuts amb parades a totes les estacions i de 35 si fos semidirecte.

Capacitat: Si fos en una composició de 3 cotxes d'un tren normal de rodalies la capacitat diària seria 10.000 places per sentit si fos amb una freqüència de 15' entre 6 del matí i 10 del vespre. Amb composició doble, seria de 20.000 places.

I si calgués incrementar encara més la capacitat, es podrien posar trens de dos pisos o doblar els freqüències amb la qual cosa es disposaria d'una capacitat de transport de 40.000 persones/dia per sentit, una oferta superior a la de qualsevol autopista. El fet que els trens no entrin als túnels de Barcelona assegura que mai no tindran problemes de capacitat disponible per circular.

Inversió necessària

La inversió consistirà únicament en incorporar més trens i en condicionar la via que va paral·lela al riu, entre Besòs i bifurcació Comtal, que es troba actualment en funcionament però pràcticament en desús. Ja veiem que amb una inversió mínima es dona una capacitat de transport superior a la de qualsevol autopista.

A mig termini

A mig termini es proposa introduir sobre aquest recorregut un parell de millores per augmentar la interconnexió amb la xarxa.

Nova estació a Barcelona, justament abans d'arribar al triangle ferroviari, per donar servei al barri de Bon Pastor i fer transbordament amb la L2 de metro, a l'estació de Verneda. Aquesta actuació no precisa moure o construir cap altra via. Només construir l'intercanviador.

Nova estació a Can Zam. Per a més endavant es proposaria que la via que va en sentit mar-muntanya, paral·lela al riu Besòs, saltés el riu per fer correspondència a Can Zam amb la nova línia 9 de metro, millorant l'efecte xarxa. Això suposaria crear la primera estació de Renfe a Santa Coloma de Gramenet.

7. Proposta de CCOO d'un nou tram de rodalies Renfe des de Barcelona Sants a la Terminal marítima. Octubre 2006

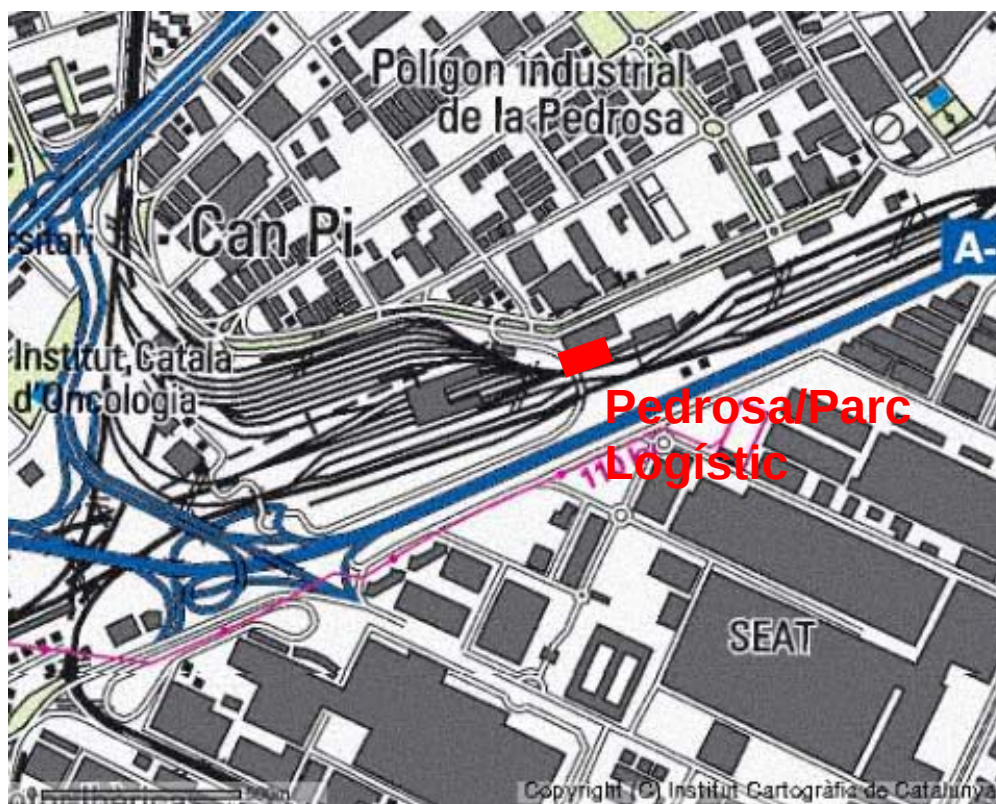
Des de Comissions Obreres de Catalunya proposem incorporar un nou ramal a la xarxa de rodalies Renfe Barcelona. Aquesta línia oferiria servei als treballadors i treballadores que accedeixen als seus llocs de treball del polígon de la Zona Franca, del polígon Pedrosa, de les noves activitats terciàries del barri de la Marina i del port de Barcelona. Això, garantiria la mobilitat dels nous residents del barri de la Marina de propera construcció en aquesta zona.

En concret la nostra proposta és per aprofitar una infraestructura ferroviària ja existent per al transport de mercaderies adaptant-la, també per al transport de viatgers. Per això alguna de les línies que actualment tenen el final en L'Hospitalet centre (R1 i R3) es podrien desviar a l'estació de Sants fent-les passar per l'estació de Bellvitge (Hospitalet de Llobregat) i posteriorment girar amb direcció a l'estació de mercaderies del Morrot (Barcelona) al peu de la muntanya de Montjuïc. A més, a l'intercanviador de l'estació de Sants tenen parada totes les línies de rodalies de Barcelona, dues línies de metro i varies d'autobús amb la qual cosa es donaria cobertura a un ampli territori.

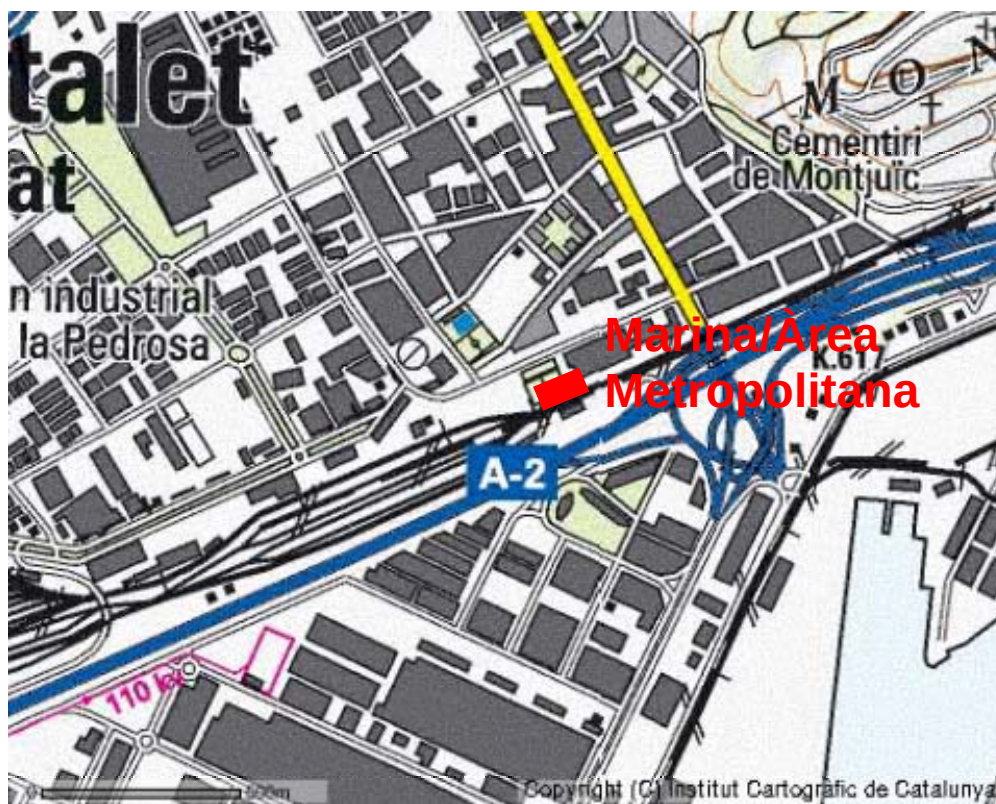
Amb aquesta prolongació de línia s'establiria una connexió ràpida des del centre de la ciutat a aquesta zona que concentra molta activitat productiva i, per tant, genera una elevada mobilitat quotidiana per motius laborals.

Per això proposem la obertura de quatre noves estacions o baixadors:

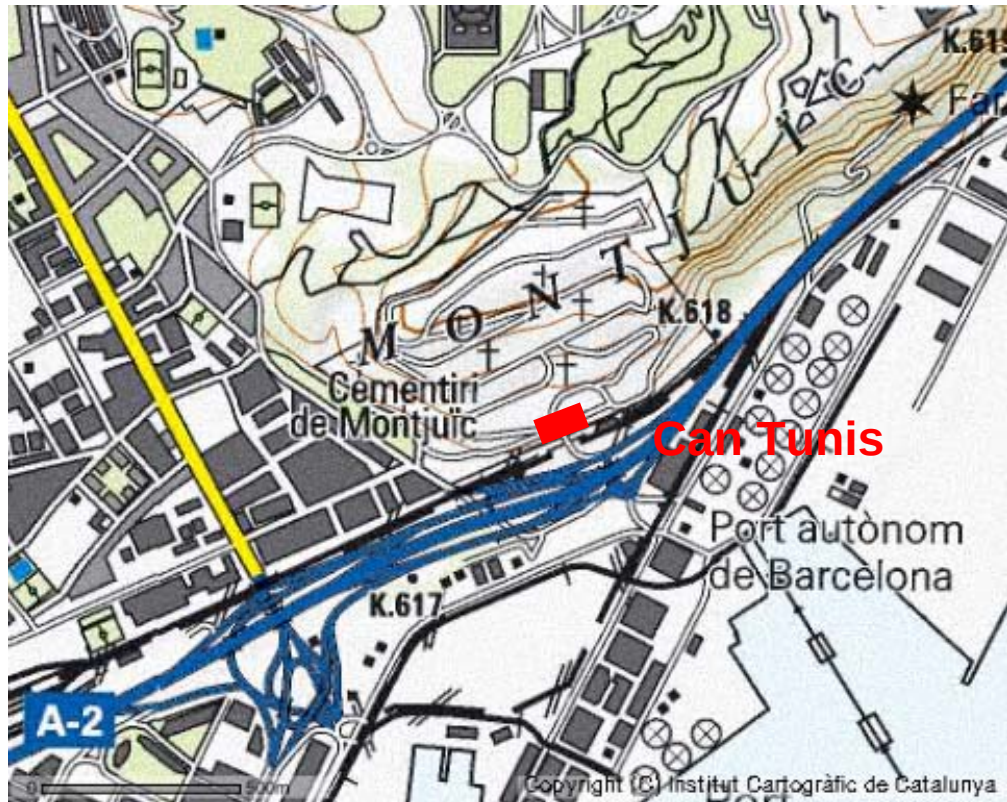
1. La primera estació, Pedrosa /Parc Logístic, estaria localitzada entre dues grans àrees d'activitat productiva, el polígon industrial Pedrosa i el Parc logístic de La Zona Franca. En el polígon Pedrosa treballen unes 10.000 persones i en el de la Zona Franca ho fan unes 50.000 persones, la qual cosa fa que aquest polígon sigui el més gran del sud d'Europa. Aquesta estació tindria un valor afegit al permetre la intermodalitat amb la línia 23 d'autobús i la futura estació de metro de la línia 9. Per accedir des de la estació fins al Parc Logístic hauria d'habilitar-se una passarel·la o un túnel per salvar els rails i la Ronda Litoral amb rampes i ascensors, per estar condicionat per a les persones amb mobilitat reduïda.



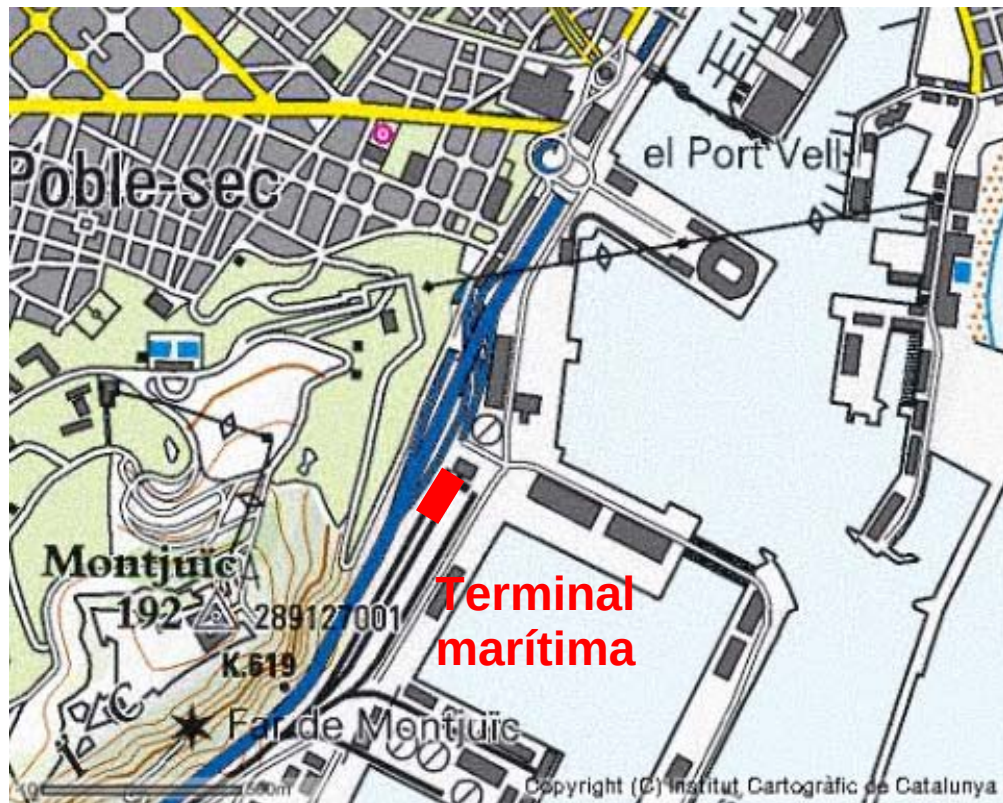
2. La següent estació hauria de localitzar-se entre el futur barri de la Marina i el complex d'edificis d'oficines que inclou les oficines centrals de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i de Transports Metropolitans de Barcelona. El futur barri de la Marina de Barcelona substituirà en el que actualment és un sector d'activitat industrial. El barri serà d'us mixt residencial i terciari. Una vegada finalitzat, segons els pronòstics de l'ajuntament, tindrà uns 24.000 habitants. Just al costat de l'estació hi ha l'IES de la Mercè de formació professional que compta amb 1.500 alumnes i 150 professors. Per accedir als terrenys de la Zona Franca s'haurà d'habilitar algun sistema d'accés en forma de passarel·la o túnel. Aquesta estació tindria servei d'intercanviador amb les línies d'autobús 23, 37, 109 y 21.



3. Un altre estació hauria d'ubicar-se al peu de la muntanya de Montjuïc a la zona de Can Tunis, entre el cementiri del Sud-oest i les instal·lacions portuàries. Aquesta estació tindria connexió amb les línies d'autobús 107 i 21. Per assegurar l'accés a les instal·lacions portuàries seria necessari construir un túnel per creuar la Ronda Litoral.



4. Finalment, l'última estació es localitzaria davant del Moll de Ponent del port i propera a la terminal marítima internacional de viatgers. Així doncs, aquesta estació donaria servei tant als treballadors del port, com dels vaixells i, també, al passatge d'aquestes embarcacions. Aquesta estació tindria connexió amb l'autobús de la línia 88 i amb el bus llançadora Portbus, que enllaça la ciutat de Barcelona amb les terminals marítimes dels creuers que amarren al Moll Adossat.



8. CCOO de Catalunya es posiciona davant les decisions preses pel Ministeri de Fomento en relació al servei de rodalies de l'àrea de Barcelona. Gener 2007

La prioritat han de ser pels trens de rodalies, el metro de tothom no per l'AVE el tren de la minoria.

El molt deficient servei ferroviari de rodalies renfe a Barcelona en els darrers dos anys i agreujat en les darreres setmanes ha comportat la primera víctima per mala gestió dels serveis ferroviaris, en la destitució fulminant del Director de Rodalies RENFE a Barcelona; Sr. Josep Manau., Aquesta destitució i no pot amagar la resta de responsabilitats tècniques i polítiques de la cadena de comandament superior de Renfe i Adif a Madrid i per tant pel propi Ministeri de Foment.

La situació crítica, abans de l'inici des obres de l'AVE, de la xarxa de rodalies a Barcelona era coneguda pels responsables dels Ministeri de Foment, atès que el darrer decenni renfe a incrementat el passatge en un 80% i les inversió realitzada a estat en aquesta període de tant sols el 5%, el que significat que la qualitat del servei s'hagi mermat en el transcurs d'aquests darrers anys, i siguin les aglomeracions, els retards dels trens, manca d'altres serveis o supressió de interventors, eliminació de punts d'expedició de títols de transport; la resposta a tot això pel Ministeri de Foment davant d'aquesta problema de mala qualitat dels serveis ferroviaris de rodalies ha estat que en comptes de invertir de forma prioritària en el manteniment de la xarxa ferroviària convencional de rodalies ,en incrementar els serveis ferroviaris, serveis de transport utilitzats per la majoria del població pel seu desplaçaments per motiu de feina o estudi, es d'apostar pe la construcció de l'AVE, el tren que sempre serà utilitzat pe una minoria de la població i que a més s'ha endut la major part de diners.

Davant de les mesures anunciades per la Ministra de Foment de d'incrementar l'arribada de nous trens de contractar nou personal per atendre les incidències del servei i la contractació de serveis de bussos, CCOO de Catalunya considera que la resposta feta per la Ministra, reconeix el mal estat en que es troba la xarxa de rodalies de renfe a Barcelona, tot i que es un avenç les mesures anunciades.

Al nostre entendre calen encara altres mesures als problemes de les rodalies de Barcelona:

1. Cal prioritzar les inversions ferroviàries en manteniment de les infraestructures de rodalies actuals
2. Adquisició de material mòbil per a incrementar la capacitat dels trens, i no substituir trens nous per vells fins que no estigui absorbida l'increment de viatgers.
3. Incrementar freqüències en hores puntes en C1, C2, C4 , C10, C3 i C7.
4. Coordinació d'horaris en les línies C4 i C7.

5. Incrementar el nombre de serveis ferroviaris de la C4 a Cornellà, Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei
6. Modificació dels primers trens que arriben a l'aeroport del Prat a partir de les 5 del matí.
7. Aturar trens a l'estació de Viladecavalls Vallès en horari d'activitat laboral del Polígon de Can Mitjans al Vallès Occidental. Nous serveis ferroviaris en estacions properes a Polígons Industrials.
8. Pla informatiu adreçat als usuaris.
9. Pla d'atenció als usuaris per a abonar els imports del bitllets fruit dels retards.
10. Compensació econòmica general als usuaris per la totalitat de serveis perduts.
11. Reintroducció dels serveis dels interventors als trens
12. Duplicar els nombre de punts de servei d'expedició de viatges
13. Que la redacció del pla de rodalies, posa l'accent en els serveis ferroviaris i no en les grans obres d'infraestructura.
14. Creació del Comitè d'usuaris a Rodalies Renfe, d'acord amb la Llei de Mobilitat de Catalunya.
15. Avaluació econòmica per part de l'ATM de les jornades perdudes i viatgers afectats pels constants incidències de renfe a Catalunya
16. Concertació amb els agents socials de Catalunya del Pla de rodalies Ferroviàries.
17. Intervenció dels agents socials sindicals en la taula de negociació del traspàs de renfe, entre estat i Generalitat.

9. Aproximació a les problemàtiques d'accessibilitat als centres d'activitat econòmica des de les estacions de RENFE del Baix Llobregat i el Vallès Occidental. Juliol 2006

Introducció

Aquest document pretén denunciar les males condicions en què es troben moltes de les estacions de Renfe de la xarxa de rodalies de Barcelona.

Hi ha un nombre elevat d'estacions que tenen dèficits clars per accedir-hi en condicions òptimes, sobretot quan es tracta de persones amb mobilitat reduïda, persones amb cotxets, gent gran, etc.

Alhora, diverses d'aquestes estacions estan pròximes a polígons industrials o àrees d'activitat productiva, però la seva connexió és inexistent o molt precària. Per aquest motiu, caldria garantir accessos segurs i confortables per als treballadors. Tot això amb l'objectiu d'incentivar l'ús del ferrocarril per acudir al lloc de treball com a alternativa eficaç a l'ús massiu i abusiu del vehicle privat.

D'altra banda, en dècades passades es van tancar algunes estacions o baixadors dels afores de Barcelona, però, a causa dels canvis de localització dels residents i de les empreses que s'han anat desplaçant del centre urbà a la perifèria, haurien de reobrir-se per donar servei a la demanda creixent.

Al mateix temps, es pot constatar que un bon nombre d'estacions tenen unes instal·lacions precàries i obsoletes i són poc confortables, la qual cosa perjudica ostensiblement la competitivitat del ferrocarril.

A més, per afavorir l'ús dels transports públics i altres modes de mobilitat sostenible, hauria de potenciar-se la intermodalitat, convertint les estacions de ferrocarril en intercanviadors amb autobusos o altres mitjans ferroviaris, així com habilitant carrils bici i aparcaments segurs per accedir-hi amb bicicleta. En resum, falta una visió global de la mobilitat que faciliti l'intercanvi entre diferents modes.

Finalment, alguns polígons industrials i parcs logístics estan localitzats prop de línies de Renfe de rodalies. Així, doncs, es podrien construir ramals de vies per accedir-hi i construir instal·lacions per realitzar la càrrega i la descàrrega de les mercaderies que tenen com a origen i destinació aquestes àrees productives. D'aquesta manera, es propiciaria el traspàs de mercaderies del camió al ferrocarril.

En conclusió, per tal de promoure l'ús de la xarxa de rodalies en bones condicions de seguretat, confortabilitat i comoditat, haurien de realitzar-se diverses intervencions amb aquest objectiu. Per això, a continuació presentem una selecció de casos en què hem detectat alguna de les problemàtiques descrites i, alhora, en proposem la solució.

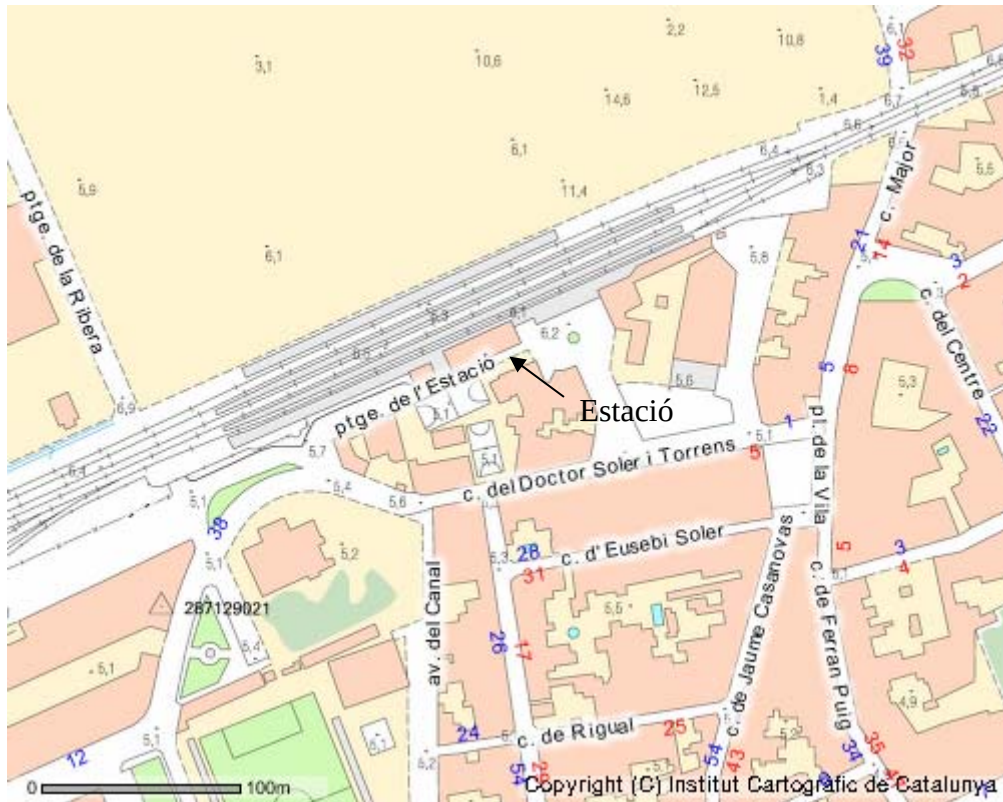
BAIX LLOBREGAT

1. Nom

Estació del Prat

2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-2 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilanova - Maçanet





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

Aquesta estació es troba en una situació provisional, per la construcció de la nova estació intermodal, que acollirà diferents modes de transport: AVE, rodalies, metro, etc. De fet, a hores d'ara es troba desplaçada uns 300 metres a conseqüència de les obres, i no se sap com quedaran els accessos definitius; actualment només hi ha un únic accés, que coincideix amb el nucli urbà, a la plaça Pintor Grau Sala.

Per l'altre costat de la via no hi ha cap mena d'accés, encara que, com hem dit, en un futur s'espera la construcció de l'estació de l'AVE, que podria deixar resolt el tema de l'accés. En aquest costat es troben els polígons industrials Ca l'Alaio i La Paperera, a 200-300 metres. També hi ha el centre comercial Carrefour.



Una andana molt reduïda i gairebé inexistent si tenim en compte la línia groga



La rampa d'accés per creuar les vies

4. Propostes

Encara que sigui una estació provisional, ha d'estar en condicions mínimes de seguretat: una andana tan reduïda com la que apareix en la foto és molt perillosa, sobretot en les aglomeracions que es produeixen en hores punta.

Igualment, la nova estació intermodal haurà de tenir les condicions òptimes d'accessibilitat, confortabilitat, comoditat i seguretat. I, alhora, haurà d'estar connectada en condicions òptimes amb les àrees d'activitat productiva pròximes i de nou desenvolupament.

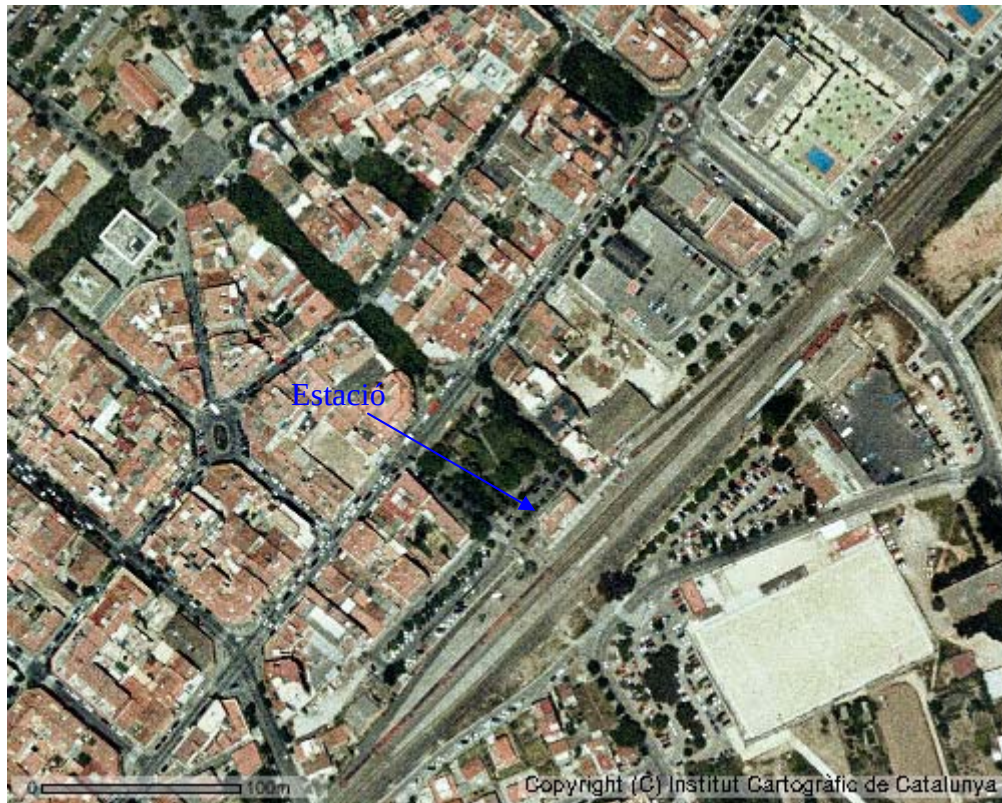
1. Nom

Estació de Castelldefels Centre

2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-2 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilanova - Maçanet





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

L'estació de Renfe de Castelldefels Centre es troba ubicada just a la part que divideix el nucli urbà residencial de la zona de serveis d'aquesta localitat (hotels, centres comercials, instal·lacions esportives, etc.).

L'accés directe a les andanes es fa per la zona urbana, per la plaça de l'Estació, a l'altra part de les vies, banda de mar. A uns 200 metres hi ha uns quants centres comercials com Champion, Caprabo, L'Ànec Blau i diversos hotels, que comprenen entre tots uns 600 treballadors. Per aquest costat l'accés es fa per un túnel mitjançant unes escales, i no hi ha rampes d'accés per a persones amb mobilitat reduïda.



Escales per accedir al pas subterrani per creuar les vies



Entrada al pas subterrani per creuar les vies

4. Propostes

Construir rampes d'accés per a persones de mobilitat reduïda, tant a les andanes com per passar d'un costat a l'altre de les vies.

1. Nom

Estació de Gavà

Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-2 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilanova - Maçanet

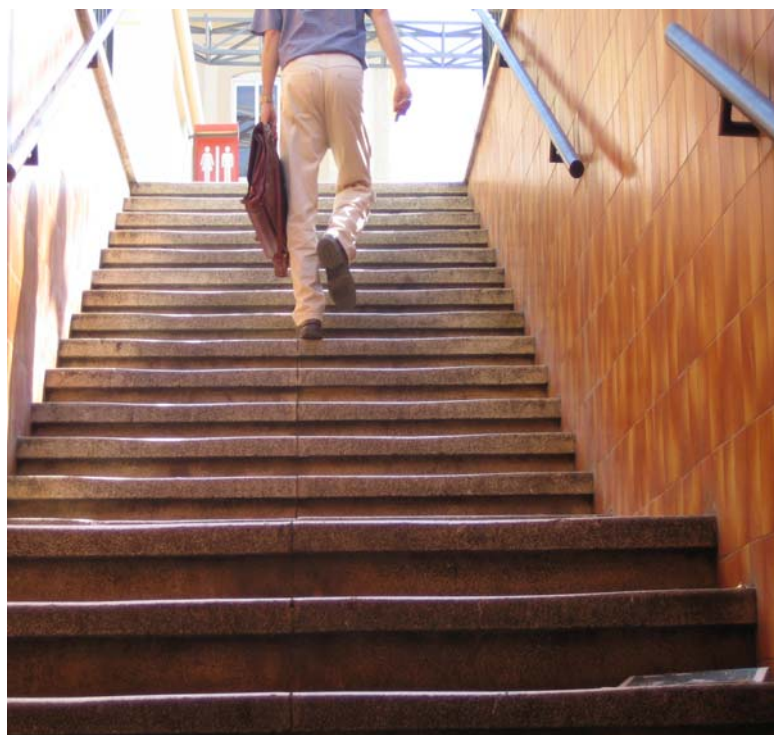




3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

Aquesta estació es troba entre la zona residencial i els polígons industrials de Gavà. L'accés a les andanes es fa per la zona urbana (plaça de l'Estació / rambla Lluch). Per l'altre costat l'accés és a través d'un túnel que connecta la població amb la zona industrial i amb les andanes de l'estació.

L'accés a través del túnel, tant a les andanes com a la zona industrial, s'ha de fer baixant o pujant escales i no hi ha rampes o ascensors per a persones de mobilitat reduïda.



Escales per accedir al pas subterrani per creuar les vies



El pas subterrani per creuar les vies

4. Propostes

Construcció de rampes d'accés, tant a les andanes com a la zona industrial, per a persones de mobilitat reduïda. Semàfor a la demanda al pas de vianants del carrer Barcelona per accedir al polígon Les Massotes.

1. Nom

Estació de Viladecans

2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-2 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilanova - Maçanet





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

En l'actualitat aquesta estació es troba despenjada del nucli urbà, encara que en el futur, fruit de l'expansió urbanística de la ciutat, podria quedar absorbida pel nucli urbà.

D'altra banda, aquest allunyament puntual del nucli urbà ha afavorit que la seva situació respecte a la zona industrial sigui ideal, ja que està ubicada a uns 100 metres del polígon Centre, i en el futur donarà servei al futur polígon Ca n'Alemany, on se situarà el Parc Aeri Industrial de Catalunya, dedicat bàsicament a l'aeronàutica.

Ara per ara, només hi ha un únic accés a la zona industrial, al costat dret de la via del polígon Centre, tot i que, coincidint amb la instal·lació del nou polígon a l'altre costat de la via, hauria d'estar prevista l'obertura d'un nou accés des de Ca n'Alemany.

No hi ha rampes d'accés a les andanes per a persones amb mobilitat reduïda, encara que sí que hi ha un ascensor.



Tanca que separa l'andana dels terrenys del futur polígon aeronàutic



Escales per accedir al pas subterrani per creuar les vies

4. Propostes

Construir rampes d'accés a les andanes per a persones de mobilitat reduïda.

1.Nom

Estació del centre de Cornellà de Llobregat, Baix Llobregat

2.Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-4 de rodalies de Renfe de Barcelona





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

L'estació de Renfe de Cornellà es troba dins el nucli urbà de Cornellà de Llobregat, prop d'una zona residencial i urbana. Es tracta d'una estació intermodal ferroviària perquè disposa d'estació del tramvia metropolità (Trambaix T-1 i T-2) i del metro (línia 5).

L'estació té problemes d'accessibilitat, ja que només té un accés directe a través de la plaça de l'Estació, on es troba la mateixa estació. En canvi, si es vol accedir des de la part contrària de l'estació, des del carrer Joan Maragall nord, s'han de creuar les vies per un pont que no està adaptat per a persones amb mobilitat reduïda, la qual cosa impossibilita l'accés a aquest col·lectiu. Alhora, dificulta ostensiblement l'accés per a tots els usuaris, perquè les vies del tren i el mur que les protegeix són una barrera si es vol accedir per aquest costat. Per accedir a l'andana que està just al costat del mur, venint d'aquest costat contrari de l'estació, cal pujar el pont, travessar-lo, entrar a l'estació i, finalment, creuar pel pas subterrani per sota de les vies.



L'accés a l'estació intermodal de metro i tramvia



Estació de Cornellà Centre amb el mur que dificulta l'accés a l'andana i la passarel·la al fons

4. Propostes

Proposem fer una nova obertura al mur que impossibilita l'accés a l'andana pel costat contrari a aquell en què es troba l'estació. D'aquesta manera, l'estació tindria una porta per cada costat de les vies, facilitaria l'accés a les andanes per tots dos costats i,

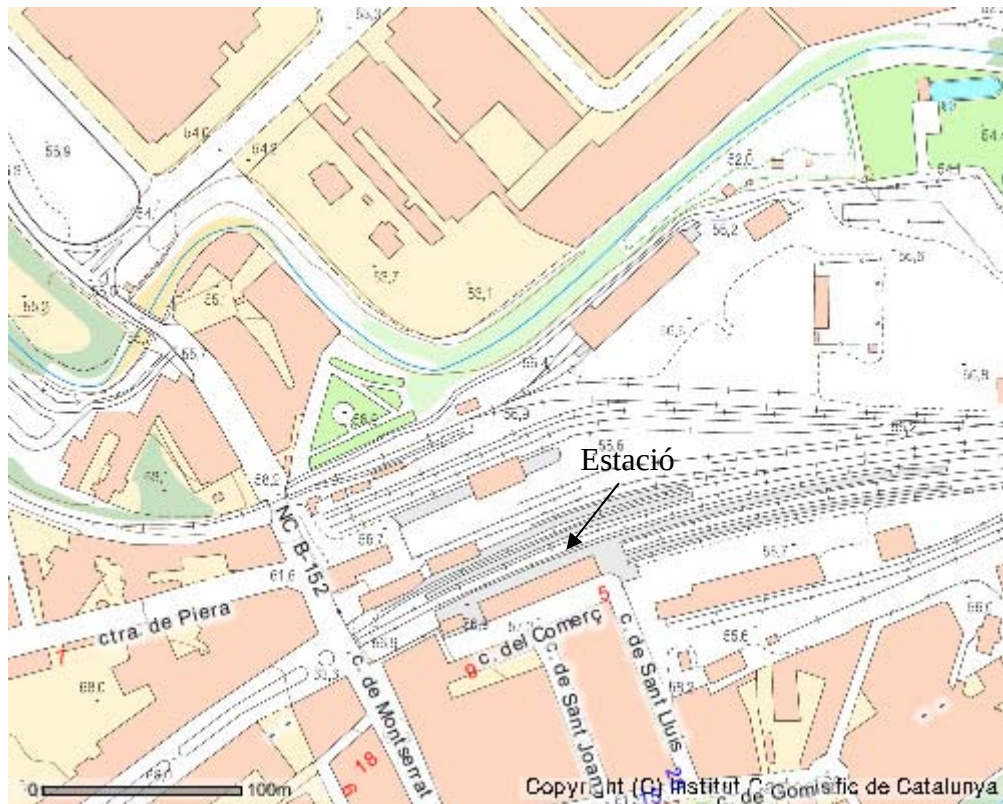
igualment, milloraria els intercanvis modals amb la resta de mitjans de transport que tenen parada en la mateixa estació.

1. Nom

Estació de Martorell

2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-4 de rodalies de Renfe de Barcelona





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

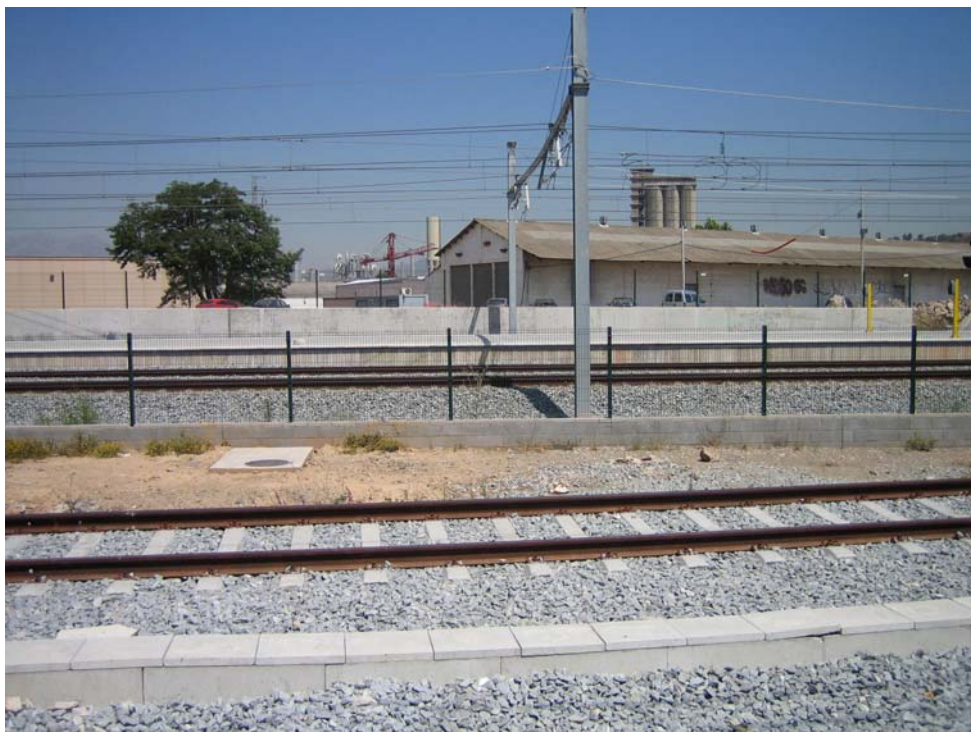
En aquesta estació només es pot accedir a les andanes pel carrer Comerç i pel carrer de Sant Joan. A l'altre costat hi ha una paret que les separa de la zona industrial (Solvay, Cerestar, etc.), que es troba a uns 200 metres. Aquesta zona està en obres per la nova estació de FGC.

No hi ha passarel·la ni túnels per accedir d'un costat a un altre de les andanes; el pas dels usuaris, com demostra la foto, es fa per les mateixes vies i a pocs metres d'un túnel, amb el risc que això comporta.

Tampoc no hi ha cap accés a la zona industrial contínua.



Pas per creuar les vies i el túnel ferroviari al fons



Tanca que separa l'estació de la zona industrial al fons

4. Propostes

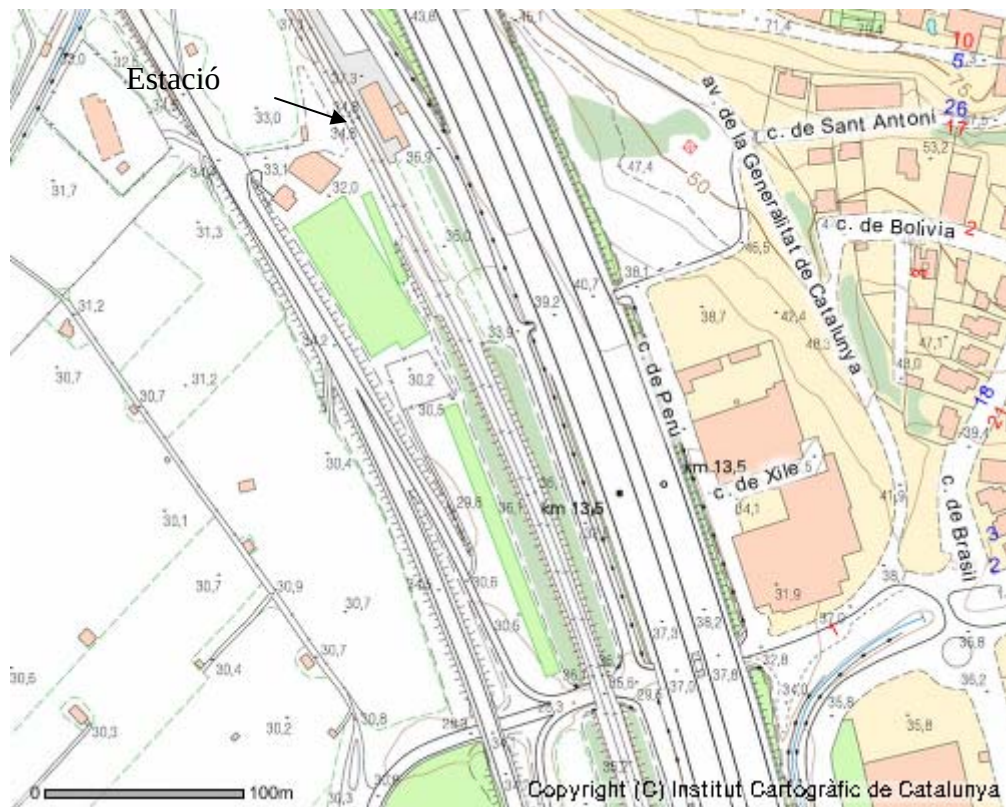
Fer algun túnel o passarel·la perquè les persones no hagin de creuar per sobre de les vies en canviar d'andana. Crear un accés des del costat direcció Vilafranca per accedir a les zones industrials.

1. Nom

Estació del Papiol

2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-4 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilafranca - Manresa





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

L'estació del Papiol es troba allunyada del nucli residencial i s'utilitza un autobús llançadora per connectar-lo amb l'estació. En canvi, la zona industrial es troba a uns 500 metres escassos, sense que hi hagi accessos per a vianants. Cal travessar dues carreteres sense semàfor ni pas de vianants.



L'estació al fons i, en primer terme, la primera via que s'ha de creuar



La segona carretera que s'ha de creuar per accedir al polígon industrial

4. Propostes

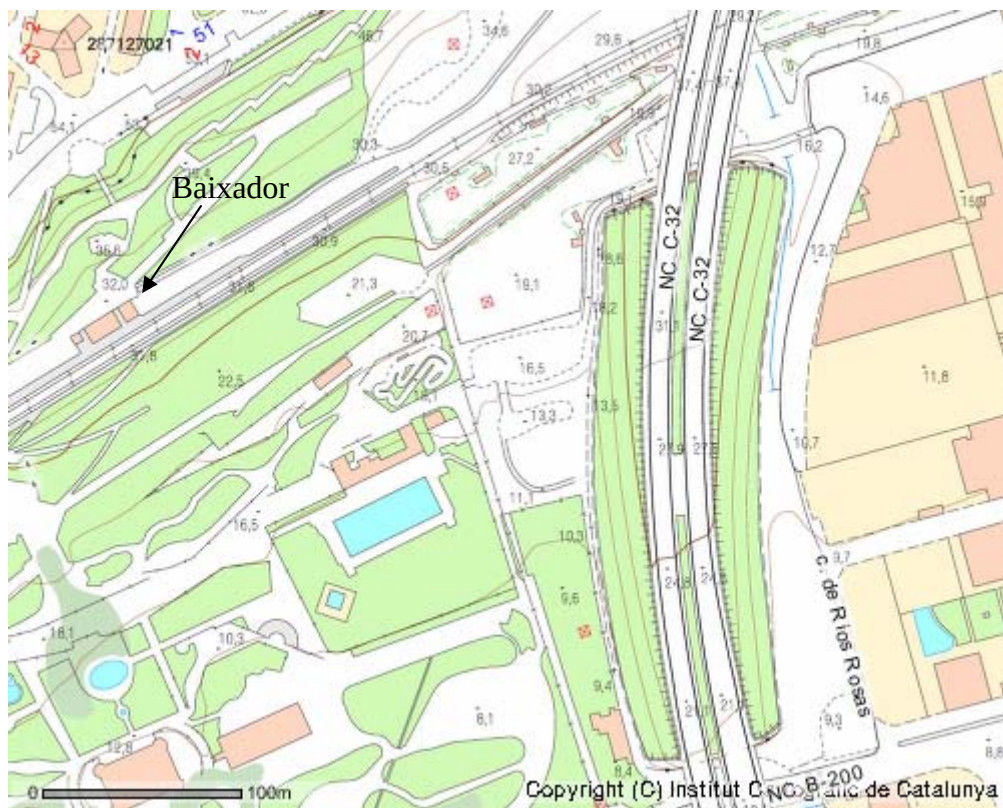
Habilitar un accés de vianants segur des de l'estació de Renfe fins al polígon industrial, que inclogui un pas de vianants i un semàfor a la demanda.

1. Nom

Baixador de Sant Ildefons, Cornellà de Llobregat

2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-4 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Manresa





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

En la dècada dels vuitanta aquest baixador deixà de prestar servei.



El baixador i les andanes sense servei



En primer terme, el baixador i, al fons, la zona d'activitat productiva d'Almeda

4. Propostes

Reobrir el baixador per donar servei al barri de Sant Ildefons (25.000 habitants) i al barri d'Almeda (6.000 habitants), que inclou la zona d'activitat productiva. En aquesta zona actualment hi treballen uns 10.000 treballadors, i es troba en fase de gran creixement.

VALLÈS OCCIDENTAL

1. Nom

Estació de Sabadell Centre, Vallès Occidental

2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-4 de rodalies de Renfe de Barcelona (Manresa – Vilafranca/Sant Vicenç)





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

L'estació de Sabadell Centre és a la plaça Antoni Llonch, just al costat de la Gran Via de Sabadell. En aquesta plaça també hi ha l'estació d'autobusos, on tenen parada els transports públics interurbans.

Aquesta estació disposa de dos accessos, un a cada costat de la Gran Via, però, com es pot veure en la foto, les persones amb mobilitat reduïda és impossible que puguin accedir a les andanes, ja que en aquesta estació no hi ha ascensor ni cap altre mitjà perquè puguin utilitzar aquest servei públic. Però, paradoxalment, un cop s'entra a l'estació sí que hi ha barreres automàtiques de validació de bitllets d'una amplada suficient per al pas de cadires de rodes.



Els dos accessos de l'estació Sabadell Centre

4. Propostes

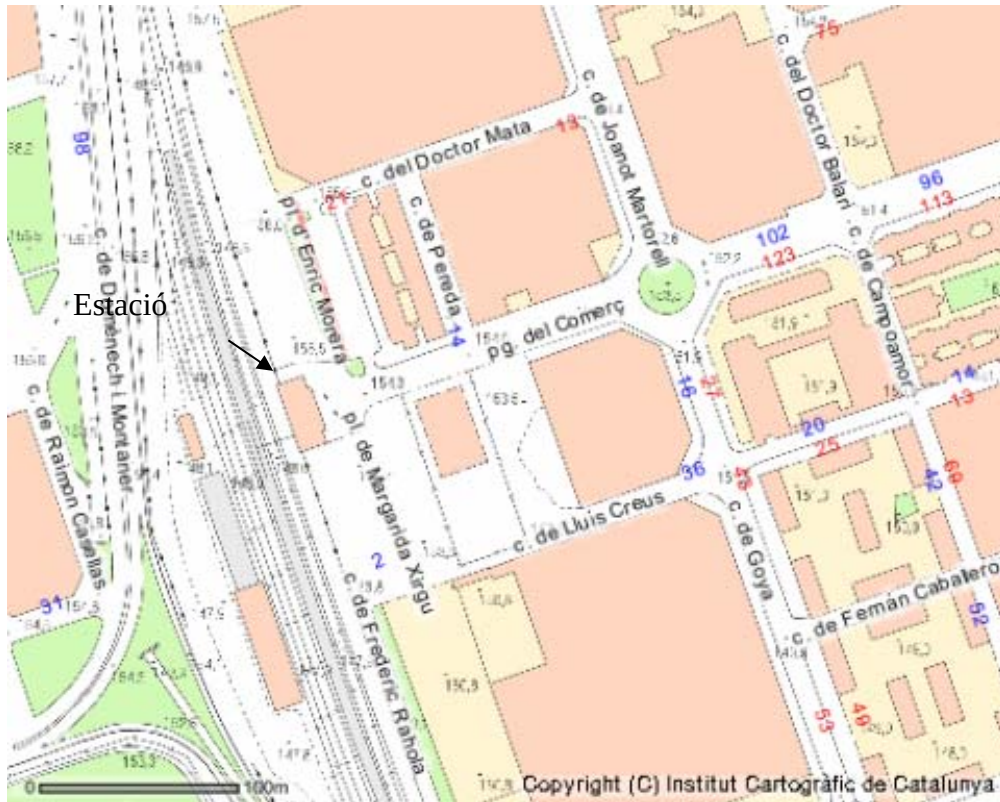
Dotar d'accessos o ascensors perquè les persones amb mobilitat reduïda puguin accedir fins a les andanes.

1. Nom

Estació Sabadell Sud, Vallès Occidental

2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-4 de rodalies de Renfe de Barcelona (Manresa – Vilafranca/Sant Vicenç)





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

L'estació Sabadell Sud és a la plaça Enric Morera, vora la qual, per la banda est, hi ha l'aeroport de Sabadell i la Gran Via. En aquesta plaça tenen parada els transports urbans de Sabadell.

L'accés a aquesta estació està situat a la plaça Enric Morera. Aquest accés no està preparat per a persones de mobilitat reduïda. Tampoc no té connexió amb la part est, on hi ha el polígon Can Torras i Can Llobet, encara que s'hi pot accedir per la zona destinada a mercaderies, però com que no està preparat i tenint en compte que creuar la Gran Via (travessia amb un gran volum de circulació) és molt perillós, les persones que poguessin utilitzar aquest servei, tal com està actualment, es veurien obligades a fer una volta d'entre 800 metres i 1 quilòmetre per arribar al seu destí. Per tant, es pot dir que no és un servei eficient per als usuaris i usuàries potencials.



Accés de l'estació Sabadell Sud, on es pot veure la impossibilitat d'arribar a les andanes per a les persones de mobilitat reduïda, i la falta de connexió amb la zona est.

4. Propostes

Construir accessos o ascensors perquè les persones amb mobilitat reduïda puguin accedir fins a les andanes. A més a més, instal·lació d'una passarel·la per connectar l'estació de manera normal i segura amb la zona est, perquè pugui ser utilitzada per persones que es desplacin al polígon industrial Can Torres i Can Llobet. També cal esmentar que aquest polígon és molt freqüentat a les nits i els dies festius, ja que hi ha un gran nombre de locals d'oci, el que es coneix com la «Zona Hermètica».

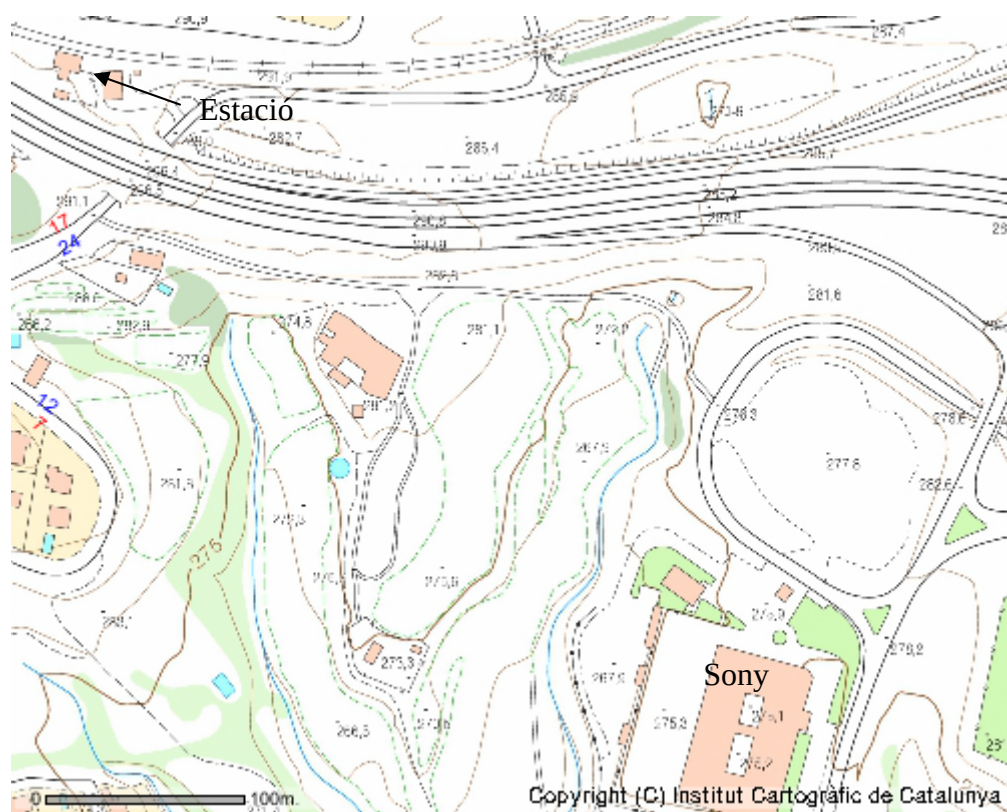


1. Nom

Estació de Viladecavalls

2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)

Línia C-4 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Manresa





3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

Hi ha una distància aproximada de 400 metres entre l'estació i la factoria Sony. El desplaçament a peu es fa per un camí de terra sense pavimentar i sense il·luminació.



En primer terme, l'inici del camí per accedir a la factoria Sony



El camí sense pavimentar que uneix l'estació amb la factoria Sony

4. Propostes

S'hauria de pavimentar el camí, per evitar que es converteixi en un fangar quan plou, i il·luminar, per millorar-hi la sensació de seguretat quan es fa fosc.

Altres propostes ferroviàries

Ramal ferroviari SEAT Martorell i polígon Ca n'Amat d'Abrera

El baixador ferroviari permetria canviar el model actual d'accés al polígon dels treballadors de la fàbrica de SEAT i de les empreses proveïdores (12.000 + 7.000 persones) del que està basat en el vehicle privat i en uns autobusos d'empresa finançats per la mateixa SEAT. Amb aquest baixador es pretén, doncs, oferir un mitjà de transport alternatiu en transport públic a una zona en la qual els problemes continuats de congestió fan evident la necessitat d'un canvi en el model de transport. Es pretén aprofitar el ramal de mercaderies que s'introdueix a SEAT fins a la platja de vies i que, des d'allà, s'allarga uns sis-cents metres fins a l'altura de l'edifici del magatzem central de recanvis. La proposta consisteix en la construcció de dos baixadors al costat oest de la planta de SEAT a Martorell, sobre el ramal de mercaderies de Renfe, a més d'un baixador al polígon Ca n'Amat, projecte GISA.

Per a la seva explotació es proposa allargar els serveis de trens que arriben a Martorell provinents de Barcelona, de la línia 4 de rodalies. Portar a terme això implicaria analitzar una possible remodelació dels horaris de la línia, així com la utilització de trens especials per donar servei als treballadors del torn diürn, ja que l'inici d'aquest torn és a les 5.45 i queda fora de la franja horària actual del servei de tren. Amb aquesta solució s'habiliten dos accessos controlats a la fàbrica per a tots els treballadors que utilitzen el tren, fet que permet repartir bé els viatgers segons l'edifici on treballin i, al mateix temps, es dona servei al parc de proveïdors de Ca n'Amat. Una altra proposta és la construcció d'un baixador ferroviari a la línia R6 dels Ferrocarrils de la Generalitat entre les estacions de Martorell i Sant Esteve Sesrovires. En concret, la solució proposada és un baixador al sud-est de la planta de SEAT. Amb aquest baixador es dona un accés a la zona de muntatge, el 44 % del total. Per a la resta, es proposa muntar un servei de jardineres, en concordança amb els horaris d'arribada i de sortida dels trens, que connecti el baixador amb els diferents accessos de la fàbrica.

Vallès Occidental

El servei de Renfe al Vallès Occidental té una sèrie de mancances que es podrien esmenar amb diferents actuacions, unes de molt simples i poc costoses i d'altres de més complexes i cares. Anirem població a totes aquelles poblacions on hem detectat dèficits i avancem propostes que creiem necessàries.

Sabadell. L'estació de Sabadell Sud està mal comunicada amb les empreses que es troben a la part contrària de la sortida actual de l'estació. La gran amplària de l'estació dificulta la solució de posar-hi una passarel·la, que podria ser una solució per a les empreses del polígon del sud-oest que estan més pròximes a l'aeroport, sense haver d'anar primer en direcció nord per després tornar enrere. En qualsevol cas, la solució ideal seria un autobús llançadora pel polígon esmentat i pel confrontant, ja de Sant Quirze, de Can Torres i Can Llobet.

Terrassa. Posada en marxa de les noves estacions de La Grípià i Can Boada. Aquesta última s'hauria d'ubicar més enllà de l'actual estació del Nord a Manresa, i s'hauria d'intentar que la freqüència dels trens fos la mateixa que per a la resta d'estacions de Terrassa; en cas contrari, posaria fi a un servei molt deficient, i tot això comptant que encara no s'ha redactat el projecte. L'estació de La Grípià, als afores de Terrassa en direcció a Sabadell, hauria de tenir places d'aparcament dissuasiu (unes 300) i s'ubicaria en una de les zones de la ciutat que més ha crescut els últims anys. L'obra porta un retard de 4 anys des de la primera data provisional d'inauguració (2001) i les obres, que havien de començar al principi de 2005, encara no han estat adjudicades (*Diari de Terrassa* d'11/01/05) i és segur un nou ajornament de la data d'inauguració que s'havia donat (final del 2005). Fóra bo en les noves estacions, cosa que és impossible en la ja existent per la seva ubicació cèntrica, habilitar-hi places d'**aparcament dissuasiu**.

Vacarisses. **Incrementar la freqüència**, especialment en les hores d'entrada i sortida dels torns industrials. És possible que només faci falta que parin alguns dels trens semidirectes que no tenen parada en aquesta estació en l'actualitat. Posar en funcionament un servei d'autobús llançadora per comunicar l'estació amb el polígon de Can Torrella.

Viladecavalls. Té els mateixos problemes de freqüència que l'estació de Vacarisses, i la solució hauria de ser la mateixa. A la llarga potser farà falta un autobús llançadora al polígon, que encara no està ocupat plenament. Com a mínim, s'hauria de condicionar la senda que ja han obert els pocs treballadors que utilitzen el tren per anar a treballar.

Sant Cugat del Vallès. Quan es posi en funcionament la línia que vindrà de Martorell en direcció a Cerdanyola, farà falta una comunicació amb autobús amb el centre urbà pel sud i, pel nord, una sortida i una connexió amb els polígons industrials que hi ha a banda i banda de l'autopista.

Per fer la connexió per la vessant nord s'ha d'habilitar una sortida de l'estació que salvi el desnivell entre les vies i el camí de Sant Cugat a Sabadell i el carrer de l'Alcalde Barnils, uns quatre metres. Però això no tindria gaire utilitat si no es complementa amb la posada en servei d'una llançadora amb el polígon industrial de Sant Joan. L'opció més raonable, en principi, seria compartir el servei que ja presta l'autobús llançadora de FGC a Sant Joan, connectant les dues estacions, cosa que permetria compartir costos i rendibilitzar el servei.

Rubí. L'estació està bastant retirada del nucli urbà i dels polígons propers, els de la zona sud de Rubí. És imprescindible relacionar l'estació amb el seu entorn perquè sigui una opció real per al transport de viatgers. Caldrà facilitar l'accés directe per a vianants amb el polígon de Ca n'Alzamora, per mitjà d'un pas elevat per sobre de la via. S'hauria de modificar el recorregut de la línia 2 dels autobusos urbans perquè arribin a l'estació i la comuniquin amb el centre urbà i els polígons de Rubí Sud, Cova Solera, Can Jardí i Ca n'Alzamora.

Cal completar la interconnexió entre els diferents mitjans amb un autobús llançadora que doni servei des de l'estació de l'Hospital General de FGC fins al polígon de Rubí Sud passant per l'estació de Renfe, Can Jardí i Cova Solera. Això permetria que l'estació de Rubí de Renfe es pogués utilitzar per anar a treballar, o per altres motius, a l'Hospital General i que la línia de FGC fos útil per accedir als polígons del sud de Rubí. Els costos de la línia es podrien compartir entre FGC i Renfe i, fins i tot, formar part d'un acord de col·laboració més ampli que inclogués, per exemple, Sant Cugat.

Castellbisbal. L'estació enllaça amb el nucli urbà amb una línia d'autobús. En canvi, no

té connexió amb les empreses ubicades al marge dret del riu, pròximes però amb dificultats d'accés. Un autobús llançadora que creués el riu i oferís servei a aquestes empreses hauria de ser objecte d'estudi. En aquest cas, les repercussions afectarien el territori del Baix Llobregat, encara que el punt de partida del servei fos el Vallès Occidental.

Torre del Baró. Visita pendent per estudiar la connexió amb la L-11 i Can Cuiàs.

Altres criteris

Ajustar horaris d'entrada i sortida de torns industrials i de serveis, com és el cas de l'aeroport del Prat de Barcelona, on arriba el primer tren a les 6 i uns minuts al recinte aeroportuari, amb la qual cosa els treballadors i treballadores arriben tard a la seva incorporació al torn assignat.

El mateix problema tenen els treballadors i usuaris de l'aeroport a partir de les 11 de la nit. Cal considerar la proposta seriosa d'establir-hi un nou servei ferroviari.

Coordinacions horàries entre serveis ferroviaris

C-7 Martorell - l'Hospitalet de Llobregat

El 23 de maig de 2005 va començar a funcionar el servei de transport de rodalies de Barcelona de Renfe de la línia C-7. Els dies laborables, en la franja horària punta del matí, i en concret des de les 7.18 fins a les 9.15, no arriba cap tren al centre de la ciutat. Surt un tren de Rubí a les 7.38 i finalitza el recorregut a Sant Andreu Arenal a les 8.07, i el següent surt a les 8.17 i finalitza una altra vegada a Sant Andreu Arenal a les 8.45; el següent ja surt a les 8.32 i arriba a Barcelona Sants a les 9.15.

Segons Renfe, aquesta carència no és deguda a limitacions de capacitat dels túnels de Barcelona ni a la falta de material rodant, sinó que l'oferta de trens s'ajusta a la demanda prevista.

- Impulsar la millora en la coordinació horària entre les línies C-4 i C-7 de rodalies de Barcelona, que permeti aconseguir temps màxims d'espera de 10 minuts.
- Impulsar la millora progressiva de la freqüència de trens en la línia C-7 i aconseguir, a la fi de 2005, una freqüència de pas de quatre trens per hora.
- Modificar els horaris actuals del servei ferroviari i ampliar els horaris de funcionament matinals i nocturns de la nova línia C-7, a l'efecte d'igualar la franja horària de servei amb la línia C-4, que permeti un servei combinat entre les dues línies.
- Ampliar fins a l'estació de Barcelona Sants el recorregut dels trens de la línia 7 en sentit Martorell - l'Hospitalet, que actualment finalitzen el recorregut a Sant Andreu Arenal.
- Programar al 2007 la remodelació de les estacions de Castellbisbal i Martorell i iniciar-ne els tràmits necessaris durant l'any 2006.

- Incorporar una partida específica per a la línia C-7 al Projecte de Pressupostos Generals de l'Estat de l'any 2007, amb la dotació necessària per a l'obertura del servei ferroviari de viatgers en el tram entre Cerdanyola Universitat i Mollet del Vallès durant l'any 2007.

Aspectes relacionats amb les infraestructures ferroviàries

Intercanviadors

Iniciar els tràmits necessaris amb la Generalitat de Catalunya i els municipis afectats per la redacció del projecte d'interconnexió de les estacions de **Rubí (línia C-7 Renfe)** i **Hospital General (FGC)**, així com per a l'intercanviador **de Vulpalleres**, situat entre les estacions de Sant Cugat (C-7) i Sant Joan (FGC).

Estació Baricentro

Obertura de nova línia UAB – Mollet, línia C-7

Estació de Montmeló

Baixador de Montmeló al circuit de Catalunya

Estació d'Arc de Triomf

Intercanviador metro línia 1, Renfe C-1, C-3, C-4 i C-7 i tramvia i estació de bus.

Redacció de projecte a càrrec de la Generalitat. Instar la Generalitat a portar el tramvia a l'intercanviador. Pla previst en el PDI.

Estació de França

Connexió de l'estació de la Barceloneta de la línia 4 del metro amb l'estació de França, de la qual parteix la nova línia C-10, que va fins a l'aeroport del Prat de Barcelona.

10. Mesures per fomentar l'intermodalitat ferrocarril-bicicleta a la xarxa de Rodalies. Febrer 2007

A la nova estació intermodal de la Sagrera s'ha previst construir 3.500 places d'aparcament subterrani per a vehicles motoritzats, igualment, en el projecte de remodelació de l'estació de Sants s'han previst unes 3.000 places d'estacionament. En canvi en cap de les dues estacions no hi ha cap previsió d'habilitar un aparcament interior de bicicletes.

Des de Comissions Obreres creiem que si veritablement es vol donar un impuls a la mobilitat sostenible i segura s'han de prioritzar els desplaçaments amb modes alternatius a l'automòbil com la bicicleta, atès que consumeix menys energia, causa menys despesa econòmica i redueix la contaminació atmosfèrica i del soroll. A més té uns efectes molt beneficiosos per la salut de les persones. Tot i ser encara una mitjà minoritari a la ciutat de Barcelona el creixement del seu ús en els darrers anys és molt rellevant i tot fa pensar que continuarà. Malgrat això es continua promovent l'ús del cotxe amb la construcció de nous aparcaments i s'ignora la bicicleta. Però encara s'entén menys aquest oblit quant s'acaba d'aprovar un pla estratègic de la bicicleta a Barcelona, precisament per a promoure el seu ús com a mode de desplaçament en la mobilitat quotidiana.

Així doncs, si es vol fomentar de forma decidida l'ús de la bicicleta això passa inevitablement per garantir un espai ampli d'aparcament ben condicionat i segur en ambdues estacions ferroviàries. En conseqüència des de Comissions Obreres reclamem que es planifiqui en l'interior del vestíbul, de les dues estacions, un aparcament per a 1.000 bicicletes, tal com s'ha dut a terme en altres estacions ferroviàries de diverses ciutats europees.

Alhora, a més de fer l'aparcament perquè sigui útil és imprescindible assegurar-ne l'accessibilitat des del carrer i, al mateix temps, connectar-lo amb la xarxa de carrils bicis de la ciutat per així garantir la continuïtat dels desplaçaments per un itinerari confortable i segur.

En definitiva, l'objectiu és promoure la mobilitat sostenible i segura mitjançant el foment de la intermodalitat entre la bicicleta i el transport públic col·lectiu. Amb aquest objectiu s'haurien de realitzar aparcaments de bicicletes segurs i accessibles a dins del recinte de totes les estacions de Rodalies RENFE de Barcelona.

Accés als trens amb bicicleta

Una altra mesura per a incentivar la intermodalitat amb modes sostenibles és facilitar el transport de la bicicleta en el tren ja que d'aquesta manera s'amplia, en uns quants quilòmetres, el radi de cobertura territorial de les estacions ferroviàries.

Per reeixir amb aquest propòsit s'ha de garantir una accessibilitat còmode i segura als vagons. Al mateix temps, s'han d'ampliar els horaris permesos per accedir als trens de Rodalies i, igualment, s'han d'habilitar espais exclusius per col·locar les bicicletes a l'interior dels vagons per a permetre la convivència entre tots els passatgers.

La bicicleta, un mitjà de transport públic

Per afavorir, amb mesures concretes, l'accés al lloc de treball amb mobilitat sostenible i segura seria convenient crear una empresa operadora de transport públic dedicada al préstem de bicicletes amb servei a les estacions de la xarxa de Rodalies RENFE més properes als llocs de treball.

Però, com a mesura contundent de foment de l'ús de la bicicleta i de retruc de la intermodalitat aquest préstem s'hauria de poder fer amb la validació d'un bitllet normalitzat expedit per les diverses autoritats territorials de la mobilitat (ATM) i en conseqüència el préstem de la bicicleta hauria de ser contemplat com un mitjà de transport integrat tarifàriament.

La Llei de mobilitat esmenta que les ATM són responsables de la planificació i la coordinació dels serveis de transport públic i col·lectiu amb origen i destinació en llur àmbit territorial i de la política de tarifes dels serveis de transport públic adherits. Així doncs, aquest servei de préstem de bicicletes hauria de tenir un tractament com un mitjà més de transport públic.