Els agents implicats

- CCOO del Baix Llobregat
  (Secretaria d'Acció Territorial i Mobilitat)
- CCOO de Catalunya (Departament de Mobilitat i Departament de Medi Ambient)
- Associació de Propietaris del Polígon Pratenc
- Generalitat de Catalunya
  (Departament de Política Territorial i Obres Públiques-Secretaria per a la Mobilitat)
- Entitat Metropolitana del Transport
- Ajuntament del Prat de Llobregat
- Consorci de la Zona Franca
- Autoritat Portuària de Barcelona
- Mercabarna
- Centre Intermodal de Logística
- Unió General de Treballadors

PER A MÉS INFORMACIÓ

CCOO Baix Llobregat
Daniel Gutiérrez
93 377 92 92
www.ccoo.cat/baixllob
baixllob@ccoo.cat
dgutierrez@ccoo.cat
Departament de Mobilitat CCOO
www.ccoo.cat/mobilitat
mobilitat@ccoo.cat

Direcció col·lecció
Manel Ferri, responsable del Departament de Mobilitat. CONC

Responsable actuació
Daniel Gutiérrez, responsable de mobilitat del Baix Llobregat

CCOO comissió obrera nacional de catalunya
Ajuntament del Prat de Llobregat
Àrea metropolitana de Barcelona Entitat del transport

Continguts i disseny Antoni Pérez i Domènec Òrtit

MONOGRAFIES-DEMO

L'accés sostenible i segur als centres de treball 1

Millora de l'accés en transport públic col·lectiu al Polígon Pratenc

El Prat de Llobregat (Barcelona)

El Polígon Pratenc compta des de juny de 2006 amb un servei d'autobusos-llançadora que connecta les empreses i indústries de la zona amb el municipi i l'estació de ferrocarril del Prat de Llobregat, tot facilitant la intermodalitat autobús-tren.

L'actuació, impulsada l'any 2001 per Comissions Obreres i l'Ajuntament del Prat de Llobregat, que s'ha dut a terme amb la col·laboració de l'Entitat Metropolitana del Transport, s'enmarca en un procés de millora de l'accessibilitat global dels treballadors i treballadores al polígon, i ha tingut com a objectiu facilitar l'accés en transport públic col·lectiu a les empreses, a fi de reduir la utilització del vehicle privat a motor i els impactes ambientals i econòmics –tant individuals com col·lectius– que en deriven. El nombre mitjà de validacions diàries entre el juny de 2006 i l'abril de 2007 ha estat de 419.

Els antecedents i el procés

La diagnosi dels problemes d'accessibilitat
Un estudi sobre l'accés als centres de treball del Baix Llobregat en transport col·lectiu, elaborat l'any 2001 per Comissions Obreres d'aquesta comarca, va posar de manifest la necessitat d'actuar de forma prioritària al Polígon Pratenc del Prat de Llobregat, ateses les mancances detectades en aquest centre d'activitat laboral.

En l'estudi es proposava per primera vegada posar en funcionament una línia d'autobusos-llançadora que connectés l'estació de Renfe amb el municipi i el polígon industrial.

La negociació amb els agents implicats
Arran d'aquesta iniciativa, es va crear una Coordinadora de treballadors del polígon en la que hi participaven la majoria dels representants sindicals de les empreses, i es va iniciar un procés de negociació amb els agents implicats mitjançant la creació de dues comissions de treball: una de caràcter institucional, encarregada de realitzar les gestions pertinents amb totes les administracions i organismes implicats, i una d'informació i comunicació a l'opinió pública.

Ambdues comissions van mantenir durant els anys 2002 i 2006 reunions amb organismes i institucions amb responsabilitat en matèria de planificació i gestió de la mobilitat del polígon i l'accessibilitat dels treballadors als centres de treball. Fruit d'aquestes reunions es van aconseguir diversos compromisos de correcció de les disfuncions i, més concretament, la creació d'una nova línia de transport públic.

La Coordinadora de treballadors va ser la precursora de la Taula de Mobilitat que es va crear l'any 2006.

La convivència amb l'ampliació del Port
Durant tot aquest procés, tanmateix, les deficiències en matèria de mobilitat i accessibilitat en transport públic es van veure agreujades durant uns mesos amb problemes de seguretat viària, ja que les obres de desviament del riu Llobregat i d'ampliació del Port de Barcelona van comportar l'alteració temporal dels itineraris habituals dels vehicles i la coincidència dels mitjans de transport privats amb els camions pesants. La senyalització deficient va empitjorar la situació, dificultant encara més la mobilitat de persones i mercaderies.

El treball de la Comissió Institucional de la Coordinadora de treballadors i les reunions mantingudes amb diferents organismes, van aconseguir tanmateix crear un itinerari exclusiu per als vehicles pesants que es dirigien a les obres d'ampliació del Port, així com construir un nou gual a l'alçada del centre de serveis perquè els vehicles privats poguessin tenir un millor accés al polígon.

Cronologia dels fets

2001

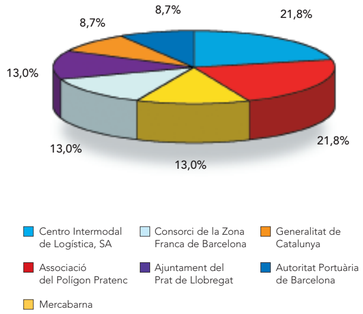
- 2001 Realització d'un estudi de CCOO sobre l'accessibilitat al Polígon Pratenc. Inici de la mobilització sindical.
- 2002 Creació de la Coordinadora de Treballadors del Polígon Pratenc i de les comissions de treball.
- 2004 Reunió dels comitès d'empresa del Polígon. S'obre al trànsit el segon accés al Polígon Pratenc i a la ZAL-Prat.
- 2005 Inici dels contactes entre l'Associació de Propietaris del Polígon i els agents sindicals.
- Reunió al Departament de Política Territorial i Obres Públiques sobre mobilitat i accessos al Polígon i la ZAL.
- Acord de finançament proporcional entre agents i administracions implicades.
- 2006 Constitució de la Taula de Mobilitat.
- Acord de tots els agents implicats per posar en funcionament el servei de transport públic.
- 2006 (juny) Inici del servei d'autobús-llançadora entre l'estació de Renfe i el Polígon.

2006

Els acords assolts

El finançament de l'actuació
La posada en funcionament del servei d'autobús-llançadora l'any 2006 entre l'estació de tren i el Polígon Pratenc va ser fruit de l'acció sindical per garantir el dret a l'accés sostenible dels treballadors al seu lloc de feina.

Les despeses que deriven de la realització del servei de transport col·lectiu es reparteixen de la manera següent:



D'acord amb la llei, la senyalització i el manteniment de les parades les porta a terme l'Entitat Metropolitana de Transport. Es preveu en el futur millorar les condicions del mobiliari per a garantir la qualitat del servei.

Les característiques del servei d'autobús
El servei d'autobús-llançadora implantat al Polígon Pratenc anomenat PR4 inicia el seu recorregut a l'estació de Renfe Rodalies (línies C2 i C10), i uneix el nucli urbà del Prat de Llobregat amb Mercabarna, el Polígon Pratenc i la Zona d'Activitats Logístiques I i II.

Els horaris dels autobusos estan coordinats amb els dels trens de rodalies per tal de facilitar la intermodalitat i oferir als usuaris un servei còmode i ràpid, adaptat als horaris habituals de treball. El transbordament entre el bus i el tren, i també entre altres línies de bus, és gratuït si s'utilitzen els títols de tarifa integrada.

La línia d'autobús opera només els dies laborables, de dilluns a divendres. La primera sortida es realitza des de l'estació de tren a dos quarts de sis del matí (5.30), i finalitza a dos quarts d'onze del vespre (22.25) amb l'última sortida des de la Zona d'Activitats Logístiques.

Els intervals de pas varien entre els 15 i els 30 minuts segons l'hora del dia. I els intervals de pas entre zones: de l'estació de Renfe a les zones industrials en 30 minuts, i a la inversa; de l'estació de Renfe a Mercabarna en 15 minuts, i a la inversa; del nucli urbà del Prat de Llobregat al polígon Pratenc en 20 minuts, i a la inversa; i del nucli urbà del Prat de Llobregat a Mercabarna, en 10 minuts, i a la inversa.

El temps de recorregut és de 70 minuts de volta en hora punta i 60 en hora vall. El servei el presten diàriament 3 autobusos.

PR4 El Prat de Ll. Estació Renfe
Polígon Pratenc Zal Av. Ports d'Europa

El Prat de Llobregat
- Estació Renfe (línies C2 i C10)
- Vall d'Aran
- Av. Remolar
- Av. Apel·les Mestres
- Penedès
- Av. Verge Montserrat
- Ctra. Marina: Nissan Prat / Esteban Ikeda

Barcelona
- Transversal 7: Mercabarna
- Carrer núm. 6: Grupo 80

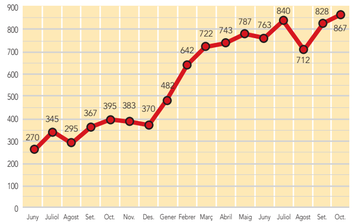
El Prat de Llobregat
- Carrer núm. 100: Pasa Pesca / Titan 2-3
- Carrer núm. 114: Gearbox / Titan 1
- Ca l'Arana: Transnatur
- Cal Pi de l'Olla: Seur / Geodis
- Ca l'Arana / Cal Coracero: Clarians

Barcelona
- Carrer núm. 5: Zona Franca Duanera
- Av. Ports d'Europa: Service Center
- Índic: Kuhne / Nagel
- Mar Roja: DHL
- Av. Ports d'Europa: ZAL / Honda

Els beneficis de l'actuació

L'augment del nombre d'usuaris
El nombre mitjà de validacions diàries (345; unes 6.900 mensuals), que durant les primeres setmanes ja va superar les 300, posa de relleu la demanda d'un servei de transport públic col·lectiu al Polígon Pratenc que faciliti la mobilitat dels treballadors fins al nucli urbà del Prat de Llobregat o a l'estació de Renfe. D'aquesta manera, les persones que no disposen de vehicle privat a motor o de carnet de conduir (i amb risc d'exclusió laboral) poden accedir a la seva feina mitjançant un sistema de transport més eficient, segur i econòmic.

Evolució del nombre mitjà de validacions diàries
(juny 2006-setembre 2007)



La minimització dels impactes ambientals
Tot i que el càlcul de la reducció de l'impacte ambiental que ha suposat el canvi modal dels treballadors que fan servir el nou autobús-llançadora és complex, es pot fer una aproximació que permeti valorar la importància de l'actuació. Si es té en compte que la mitjana de validacions diàries és de 345 (uns 170 treballadors), i es fa la hipòtesi que el 50% d'aquestes persones (85) hi accedien abans amb el seu vehicle privat i fent una mitjana de 5 km diaris (5x20 dies = 100 mensuals), l'estalvi de combustible ha estat d'uns 700 litres de carburant al mes, alhora que s'ha reduït l'emissió d'uns 1.700 kg de CO_2 i altres gasos contaminants.

Si bé es tracta de dades aproximades, calculades a la baixa, la disminució dels efectes negatius sobre l'ambient ha estat, doncs, considerable. Cal valorar també la reducció del soroll, la reducció de l'ocupació de l'espai públic amb vehicles privats i el guany econòmic per als treballadors que han abandonat l'automòbil en benefici del transport públic.

3 zones	=	19,80	/viatge (T10)
2 zones	=	14,40	/viatge (T10)
1 zona	=	7,20	/viatge (T10)