Al·legacions de Comissions Obreres de Catalunya al Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2008-2012

Febrer 2008

comissió obrera nacional de catalunya

Al·legacions de Comissions Obreres de Catalunya al Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2008-2012

Índex

Mesures per incloure al Pla de gestió del transport públic de Catalunya

1. Ampliació funcional i de la cobertura territorial de les Autoritats Territorials de Mobilitat
2. Constituir els Consells de la mobilitat de les Autoritats Territorials de Mobilitat
3. Constituir els comitès d'usuaris dels operadors de transport públic
4. Model de gestió i finançament supramunicipal a la segona corona metropolitana
5. Integració tarifària de tot Catalunya
6. Bonificació fiscal als títols de transport a empleats, empleades i empreses
7. Finançament del transport públic
8. Creació de nous títols de transport públic
9. Programa d'aparcaments de dissuasió en estacions ferroviàries
10. Garantir l'accessibilitat a les estacions als PMR
11. Prioritzar l'execució d'intercanviadors de transport públic
12. Estendre la xarxa de carrils busos
13. Sistema d'informació a l'usuari del transport públic
14. Ús del peatges com instruments de gestió de la mobilitat
15. Servei de bicicletes públiques a les estacions ferroviàries
16. Xarxa d'aparcaments segurs de bicicletes

Propostes de millora de la xarxa de Rodalies de Barcelona

1. Mesures generals de millora de la xar ferroviària Renfe
2. Millora immediata de la coordinació horària R4-R7
3. Proposta de nous serveis de Rodalies Maresme-Vallès Oriental
4. Proposta d'un nou tram de rodalies Renfe des de Barcelona Sants a la Terminal marítima.
5. Problemàtiques d'accessibilitat als centres d'activitat econòmica des de les estacions de RENFE

Propostes d'implantació de xarxes de Rodalies de la resta d'àmbits catalans

1. Xarxa de Rodalies al Camp de Tarragona
2. Tramvia del Camp de Tarragona
3. Xarxa de Rodalies a les Comarques Gironines

4. **Tramvia Salt-Girona**
5. **Xarxa de Rodalies a les Terres de Ponent**
6. **Connexió dels trens regionals amb el TGV a l'estació de Lleida**
7. **Propostes de millora per a la línia Lleida la Pobla de Segur**

Serveis de transport públic pels desplaçaments domicili-feina

1. **Propostes de CCOO per l'Aeroport de Barcelona**
2. **Pla de mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència 2007**
3. **Altres mesures que proposem des de CCOO**
4. **Propostes de CCOO per la millora del serveis de FGC a l'estació de Can Sant Joan i a la Universitat Autònoma de Barcelona**
5. **Pla de millora de la mobilitat i l'accessibilitat als polígons industrials de Sabadell i Sant Quirze del Vallès 2007**
6. **Pla de millora de la mobilitat i accessibilitat dels polígons industrials de quatre Camins 2006**
7. **Pla de mobilitat sostenible del polígon El Pla de Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat 2007**
8. **Pla de millora de la mobilitat i l'accessibilitat als polígons industrials de Castellbisbal i Sant Andreu de la Barca 2007**
9. **Planificació d'accés sostenible a les empreses situades en polígons industrials de la zona sud de Rubí 2005**
10. **Propostes de millora del transport públic als polígons industrials a l'eix del Congost del Vallès Oriental 2004**
11. **Pla de millora de la mobilitat i accessibilitat dels polígons industrials de la Zona Franca, Pratenc, ZAL i de la zona d'ampliació del port 2007**
12. **Proposta de CCOO per la millora de línia de bus de la línia PR-4**
13. **Propostes dels treballadors/res per a gestionar la mobilitat dels polígons Almeda, Famades, Est i Solanes de Cornellà de Llobregat**
14. **Pla de mobilitat del polígon El Segre de Lleida, 2007.**
15. **Pla de mobilitat sostenible al polígon Santiga 2007.**
16. **Altres propostes de mobilitat de CCOO pel polígon Santiga.**
17. **Pla de mobilitat al polígon Mas Beuló de Vic 2007**
18. **Pla de mobilitat sostenible al polígon AgroReus 2007**
19. **Pla de mobilitat sostenible aeroport de Girona 2007**
20. **Proposta de millora del transport públic a Llinars del Vallès i Cardedeu 2007**
21. **Estudi de l'implantació d'un servei ferroviari de transport de viatgers a la factoria SEAT de Martorell 2003**
22. **Propostes de CCOO pel polígon Can Mitjans de Viladecavalls**
23. **Proposta de CCOO per la millora de línia de bus al polígon de Riudellots de la Selva**
24. **Proposta de CCOO per la millora de línia de bus al polígon de Bufalvent**

25. **Proposta de CCOO per la conversió dels trams de FGC de Manresa a Sallent i a Súria**
26. **Integració tarifària dels busos d'empresa**
27. **Fomentar la posada en marxa de busos llançadora**
28. **Millorar la qualitat de les parades de bus en els polígons industrials**
29. **Gestió i regulació de l'aparcament dels polígons industrials, grans equipaments i empreses**
30. **Pacificar i regular el trànsit en l'interior dels polígons industrials**

Des de Comissions Obreres de Catalunya celebrem la realització i reconeixem l'esforç en l'elaboració del Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2008-2012. Un pla, totalment imprescindible i necessari per donar un nou impuls al transport públic del país perquè esdevingui, definitivament, una alternativa real a l'ús hegemònic del vehicle privat.

Tatmateix, Comissions Obreres de Catalunya, amb coherència amb la tasca duta a terme per impulsar la mobilitat sostenible i segura per accedir al lloc de treball, ha realitzat un document d'al·legacions al Pla de Transport de Viatgers Catalunya amb l'objectiu de millorar-lo

Així doncs, les al·legacions fan referència a la potenciació i millora de l'oferta i gestió dels serveis de transport públic pel que fa a la cobertura territorial, freqüència, amplitud horària i capacitat. Sempre garantint unes condicions òptimes de seguretat i comfortabilitat pels usuaris.

Per la nostra condició de sindicat la nostra preocupació central és la defensa dels drets i els interessos laborals i socials dels treballadors i treballadores, per la qual cosa posem especial èmfasi en el foment dels desplaçaments domicili feina amb transport públic.

Mesures per incloure al Pla de gestió del transport públic de Catalunya

1. **Ampliació funcional i de la cobertura territorial de les Autoritats Territorials de Mobilitat**

Tal com estableix la Llei de mobilitat (juny 2003) l'Autoritat Territorial de Mobilitat és l'òrgan a la qual corresponen les següents funcions:

- L'elaboració, la tramitació i l'avaluació del pla director de mobilitat del seu àmbit territorial.
- L'emissió d'informes respecte dels plans de mobilitat urbana, dels plans de serveis i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- L'aplicació i el finançament de mesures per a l'ús racional del vehicle privat.
- L'elaboració i el finançament de propostes per a l'ús racional de les vies i de l'espai públic, en aspectes com l'aparcament, les àrees de vianants o la implantació de carrils reservats per al transport públic o les bicicletes.
- El foment de la cultura de la mobilitat sostenible entre els ciutadans.
- L'elaboració de propostes de millorament de la seguretat en el transport.
- La planificació i la coordinació dels serveis de transport públic i col·lectiu amb origen i destinació en llur àmbit territorial, i també del transport de mercaderies.
- La política de tarifes dels serveis de transport públic adherits.

Es per aquest motiu que els consorcis de transport públic haurà d'anar incorporant totes aquestes atribucions en matèria de gestió de la mobilitat.

Al mateix temps, a partir de l'aprovació al setembre de 2006 del decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) les ATM s'han de responsabilitzar d'emetre l'informe corresponent d'aquests estudis. Els EAMG avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats, i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

En el decret s'esmenta que s'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat de què es tracti participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic. Garantir aquesta implicació dels promotors en el finançament haurà de ser una altra de les tasques que hauran d'assumir les ATM.

Pel que fa als àmbits territorials de les ATM, aquestes s'hauran d'ajustar a tot el territori que constitueix les diverses vegueries segons l'ordenació territorial de Catalunya. Així doncs, hi haurà les set ATM de: Les Terres de l'Ebre, El Camp de Tarragona, La Regió Metropolitana de Barcelona, Les Comarques Gironines, Les comarques Centrals, Les Terres de Ponent i L'Alt Pirineu i Aran.

2. **Constituir els Consells de la mobilitat de les ATM**

S'han de constituir els consells de mobilitat de les set ATM, anteriorment mencionades, tal com estableix la Llei de mobilitat. El consell de mobilitat ha de ser un òrgan de participació i concertació en el qual ha d'estar representats els sindicats amb més implantació a Catalunya, tal i com, per exemple, ja esdevé i recullen explícitament els estatuts de l'ATM de la regió metropolitana de Barcelona.

3. **Constituir els comitès d'usuaris dels operadors de transport públic**

Tal com estableix la Llei de mobilitat en la seva disposició final tercera. El Govern ha de promoure la creació d'agrupacions d'usuaris de transport públic en els àmbits que s'estableixin per reglament. Les agrupacions d'usuaris de transport actuen com a interlocutores davant les administracions i les empreses operadores periòdics o puntuals, de la manera que resulti més adequada en funció dels costos de les externalitats generats i de l'objectiu de promoció d'una mobilitat sostenible. Entre altres s'hauran de crear els comitès d'usuaris de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), Tramvia Metropolità, Entitat Metropolitana de Transport (EMT), etc..

4. **Model de gestió i finançament supramunicipal a la segona corona metropolitana**

S'ha de crear un entitat supramunicipal de gestió del transport públic semblant a l'Entitat Metropolitana del transport (EMT) que agrupi els municipis de la segona corona metropolitana de Barcelona. L'objectiu és tenir una gestió coordinada i en igualtat de condicions en el règim de finançament que garanteixi els recursos per l'implantació i funcionament del transport públic. Per aquest motiu es tractaria d'extrapolar el model EMT a la resta de municipis metropolitans.

5. **Integració tarifària de tot Catalunya**

Per a promoure l'ús del transport públic s'ha d'implantar una tarifa única per a tota la xarxa de transport públic. L'integració tarifària ha d'englobar tots els títols de transport de totes les empreses de transport públic que operin en aquest territori. La integració ha de garantir la possibilitat de poder utilitzar diversos operadors de transport públic i mitjans de transport col·lectiu durant un temps determinat pagant un sol cop. Per a fer efectiu aquest sistema tarifari s'hauran d'establir les diverses zones o corones tarifàries en busca de l'equitat territorial. La integració tarifària ha d'incloure els autobusos urbans, interurbans i la xarxa ferroviària de FGC, RENFE i els futurs serveis de tramvia i trens-tramvia. La integració tarifària ha de ser gradual, però amb un horitzó màxim d'implantació a tot el territori català del 2010.

6. **Bonificació fiscal als títols de transport a empleats, empleades i empreses**

Una altre forma d'incentivar sistemes ecomobibles i en particular el transport públic es bonificar fiscalment el transport públic, de forma que els imports dedicats al transport públic per part dels treballadors i treballadores i les empreses restin lliures de tributació, fiscal tal com fan altres països del nostre entorn europeu.

Proposta de CCOO de Catalunya, sobre els aspectes tècnics de la mesura:

- **Transport públic**.
  Les administracions públiques abonen el 100% del cost als seus empleats. En el cas de l'empresa privada el percentatge que paga és el 60% del cost del transport públic, aquest cost està lliure d'impostos i l'empresa dedueix completament la despesa. L'acreditació de la compra del títol de transport es la factura emesa pel operador expenedor del títol de transport públic. Igualment, els treballadors i treballadores haurien de tenir algun descompte en el tram català del IRPF per la compra de títols de transport temporals.

- **Transport col·lectiu** organitzat per l'empresa. L'empresari que organitzi el transport col·lectiu del seu personal amb autobús, microbús, autocar i cotxe compartit podrà deduir fiscalment el 100% de les despeses afectades per aquests desplaçaments. En el cas del cotxe compartit, l'itinerari realitzat per a anar a recollir als companys ha de ser inclòs en el cost assignat.

- **Bicicleta**. S'indemnitza al ciclista que gaudeix d'un estatut particular ja que pot utilitzar el vehicle en tot el recorregut o en una part (intercanviant amb el transport públic). Se li assigna 0,15 €/km recorregut; aquesta indemnització és acumulable a altres exoneracions de les quals pugui gaudir en transport públic o col·lectiu

- **Marxa a peu.** L'import deduïble màxim no podrà superar els 150€ anuals. Als vianants se'ls assigna la mateixa aportació quilomètrica que en altres mitjans fixada en 0,15 €/km recorregut.

La bonificació dels títols de transport en la tributació de la renda, es una competència del govern central. Per això s'hauria de fer arribar al Ministeri d'Economia una proposta d'exempció tributària pels treballadors i treballadores seguint el model belga de bonificació fiscal dels títols de transport. Aquesta mateixa proposta es podria proposar que s'inclogués en la tramitació de la Llei de calidad del aire que impulsa el Ministerio de Medio Ambiente del govern central.

El títols que haurien d'estar sotmesos a exempció fiscal segons el nostre criteri son els títols unipersonals T-Mes. Trimestre, T-Any, Bons mensual ferroviaris de FGC i RENFE rodalies i regionals i altres títols de transport de serveis de bus per carretera amb la mateixa condició de caràcter unipersonal i per a desplaçaments domicili-feina.

En aquests moments a Espanya només s'incentiva econòmicament la compra de vehicles turismes a través dels plans Renove o Prever d'abans i en el cas del transport públic no existeix cap mena d'incentiu econòmic, tot i ser més sostenible, eficient i segur que el transport privat.

7. Finançament del transport públic

Promoure urgentment l'aprovació d'una llei de finançament del transport públic que estableixi clarament les fonts de finançament. La Llei de mobilitat estableix, en la disposició addicional vuitena, que en el termini d'un any a partir de l'aprovació de la Llei (juny de 2003), el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic. Tot plegat ha quedat en un no-res; per tant, és una assignatura pendent que s'hauria de resoldre en breu i, sobretot, abans de l'aprovació d'un pla Director de Mobilitat que incideix sobre el transport públic.

8. Creació de nous títols de transport públic

El fort compromís de Comissions Obreres de Catalunya per canviar el model, actualment hegemònic, de mobilitat, tot fent múltiples accions per fomentar la mobilitat sostenible, segura i saludable, continua endavant amb la proposta de creació de nous títols de transport col·lectiu que n'afavoreixin el seu ús.

Un forma d'aconseguir un increment de la quota modal del transport públic és aconseguir una tarificació del preu del transport públic encara molt més competitiva respecte a l'ús del cotxe privat, tot i que les diferències entre els costos del transport públic i el transport privat ja són actualment a favor del transport públic. Sobretot, si es comptabilitzen, a més dels costos directes, les externalitats negatives que provoca la mobilitat basada amb els vehicle privats motoritzats.

Però, també, l'objectiu és que els usuaris del transport públic percebin com usuaris quotidians reben un tractament que els afavoreix. Usuaris habituals del transport públic que tenen un comportament que, sens dubte, repercuteix en benefici del conjunt de la societat atès que redueix els impactes socials, econòmics, mediambientals, energètics i de salut que comporta l'ús massiu i abusiu del vehicle privat motoritzat, en definitiva que afecten al benestar de les persones.

Àmbit d'aplicació dels nous títols de transport

L'àmbit d'aplicació dels nous títols de transport públic col·lectiu que reclamem ha de ser la totalitat del territori de Catalunya i han de ser vàlids per viatjar amb tots els tipus de transports públics col·lectius i, evidentment, per a tots els operadors de transport, excepte el transport col·lectiu exclusiu d'oci o turístic.

T-Laboral

S'ha de crear el títol de transport públic T-Empleat/da. Demanen la creació d'un títol anual de transport unipersonal vinculat a la mobilitat obligada per motius laborals. Per tenir una referència de l'estalvi econòmic aquest títol ha de ser un 40% més econòmic que la suma del cost de quatre T-Trimestre de les que expedeix l'Autoritat del Transport Metropolità de la regió metropolitana de Barcelona.

En definitiva, es tracta de que a canvi d'una garantia d'ús del transport públic durant un any l'usuari es beneficií d'un tracte preferencial pel que fa a l'import dels desplaçaments domicili-feina i viceversa.

La compra d'aquest títol, s'hauria de permetre fer en forma de pagaments fraccionats per trimestres.

Per exemple, a França els assalariats que tenen el seu lloc de treball a l'Île-de-France (Regió metropolitana de París) es beneficien d'una reducció del 50% dels preus dels abonaments.

T-Escolar

Estendre la gratuïtat del transport públic fins als 16 anys. Perquè actualment a partir dels 14 anys es pot tenir llicència per conduir ciclomotor la qual cosa ha determinat que ens els darrers anys els menors de 16 anys hagin estat al voltant d'un 6% de les víctimes d'accidents de trànsit en zona urbana[1].

És per això que s'ha de promoure l'ús del transport públic en aquesta franja d'edat per així crear-ne l'hàbit des del principi. A més aquesta podria ser una mesura beneficiosa perquè els adults que els acompanyin a l'escola triïn el transport públic en comptes del vehicle privat.

Per promoure l'ús del transport públic entre les criatures i adolescents s'hauria de facilitar targetes gratuïtes unipersonals quant es matriculin a les escoles i instituts a partir dels quatre anys i amb una validesa temporal equivalent a la duració del curs escolar. Interessa que posseeixin un títol de transport per així incloure'ls en les estadístiques d'usuaris quant validin el títol i, al mateix temps, perquè agafin des de ven petits el costum de validar-lo.

Pel que fa alls menors de quatre anys han de tenir la gratuïtat del transport públic durant tot l'any sense necessitat de posseir títol de transport com ja passa a l'àmbit de l'ATM de Barcelona.

A Londres, per exemple, els menors, fins als 14 anys, tenen el transport gratuït i, posteriorment, fins els 18 anys en alguns recorreguts i modes de transport específics.

T- Estudiant

S'ha de crear la T-Estudiant per estudiants joves que continuen estudiant un cop finalitzats els estudis obligatoris. Títol unipersonal per estudiants de 16 a 25 anys vàlid per un temps equivalent a la durada del curs. A més s'ha de tenir en compte que a partir dels 18 anys ja poden treure's el carnet de conduir. I, en conseqüència, potencialment, poden ser nous conductors quotidians de vehicles privats motoritzats per accedir als centres d'estudi.

El benefici econòmic ha de ser d'un 50% en relació a un títol temporal tipus T-Trimestre i el pagament podrà ser fraccionat. El títol es podria entregar amb la matriculació de principi de curs. En tot cas estaria vinculada a la mobilitat obligada per motius d'estudi i, per tant, els seus usuaris obligatòriament haurien de ser estudiants.

A Paris, per exemple, els estudiants menors de 26 anys tenen un descompte anual d'un 50% i es permet fer-ne el pagament de manera fraccionada.

[1] A partir dels 16 anys, les víctimes acostumen a ser conductors, atès que poden accedir als ciclomotors. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana. Dirección General de Tráfico. 2007

T- Social
Tarifes gratuïtes o reduïdes pels majors de 60 anys, discapacitats, aturats, vidus i vídues i altres col·lectius amb rendes baixes. En el cas de la reducció de la tarifa aquesta hauria d'equivaler a un descompte d'un 60% en qualsevol dels títols de transport multiviatge o temporals expedits en el territori català.

Els requisits per beneficiar-se d'aquestes avantatges haurien de ser els mateixos que s'apliquen a l'àmbit de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) de l'àrea metropolitana de Barcelona.
Els requisits són:

Ser Major de 60 anys. Estar en possessió del Certificat de reconeixement de la discapacitat de l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS) de la Generalitat de Catalunya. Estar registrat com aturat en les oficines de treball de la Generalitat (OTG). Posseir el certificat de viduïtat. I certificar el fet de tenir un nivell d'ingressos baixos.

Per viatjar gratuïtament, cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM).

Per viatjar amb tarifa reduïda, cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors al doble de l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM).

Els ingressos personals són el resultat de dividir els ingressos conjunts de la unitat familiar a la qual pertany el sol·licitant entre el seu nombre de membres. Es consideren membres de la unitat familiar els dos cònjuges i els fills menors de 18 anys.

9. Programa d'aparcaments de dissuasió en estacions ferroviàries

Proposem l'habilitació de grans aparcaments, ja existents a l'entorn de Barcelona i propers a estacions ferroviàries, com a aparcaments dissuasoris. L'objectiu seria facilitar el canvi modal per accedir a les zones urbanes amb ferrocarril. Per la qual cosa s'ha de vincular l'ús de l'aparcament a la validació del títol de transport públic sinó molts cops són utilitzats com a oferta de places lliures d'aparcament.

Per exemple, alguns d'ells podrien ser l'aparcament de l'aeroport del Prat amb tretze mil places actualment i divuit mil de previstes, l'àrea comercial de Baricentro a Barberà del Vallès i el circuit de Catalunya a Montmeló, que disposa de vint-i-cinc mil places. D'aquests aparcaments l'aeroport compta amb estació ferroviària de RENFE i, en el futur, de metro, Baricentro té un baixador soterrat inutilitzat en el traçat de la línia R7 de RENFE que s'hauria de posar en funcionament en el tram de Montcada a Mollet, i en el circuit de Catalunya s'hauria de construir una estació en el traçat de la línia R3 de RENFE entre les

estacions de Parets i Canovelles just a tocar del circuit, obra que ja contempla el PDI.

Perquè siguin atractius, els aparcaments dissuasoris han de ser segurs i oferir correspondències amb transports públics ràpids i freqüents.

10. Garantir l'accessibilitat a les estacions als PMR

Prioritat a l'accessibilitat de les PMR en totes les estacions i unitats ferroviàries del metro, FGC i RENFE. Aconseguir que al final del 2007, el 100% de les estacions de metro (123 estacions), FGC (82 estacions) i RENFE (106 estacions) estiguin adaptades d'acord amb els criteris de la llei de supressió de barreres arquitectòniques, la no adaptació a PMR exclou un 20% de la població de l'Àrea Metropolitana. En el cas de les unitats ferroviàries de RENFE substituir en el menor termini possible els cotxes actuals pels trens Cívia que són els únics adaptats.

11. Prioritzar l'execució d'intercanviadors de transport públic

Pensem que una de les prioritats es fer els intercanviadors per fer proper i accessible el transport públic, i així facilitar el transvasament modal.

La mobilitat en transport públic s'ha d'entendre en el seu conjunt integrant tots els mitjans de transport que transcorren pel territori com si d'una xarxa única es tractés. Perquè el transport públic funcioni com una xarxa, són tan necessàries les mesures de gestió com l'integració tarifària i la coordinació horària, com els de condicionament de l'espai físic dels intercanviadors. Així doncs, s'han de construir intercanviadors allà on coincideixen el pas de diversos modes de transport i garantir una accessibilitat còmode i àgil entre els diversos mitjans que hi tenen parada. Igualment, s'ha de preveure una bona accessibilitat als intercanviadors amb altres modes de mobilitat sostenible com els vianants i els ciclistes.

Prioritzar l'execució d'intercanviadors de RENFE amb la resta d'operadors ferroviaris i altres mitjans de transport públic garantint la connexió horària: Hospital General Renfe-FGC, Vullpalleres Renfe-FGC, Estació de França Renfe-Tramvia-metro, -Torrasa R-1-R3-R-4-R-7-metro, Bellvitge-Gornal Renfe-FGC, Arc de Triomf Tramvia- Renfe-metro i Baricentro Renfe.

12. Estendre la xarxa de carrils busos

S'han d'implantar carrils bussos ens els accessos a i l'interior de grans centres generadors de mobilitat laboral, com per exemple: l'aeroport de Barcelona, la fira de Barcelona, etc… així com alguns grans polígons industrials com per exemple: la Zona Franca.

Al mateix temps, s'han d'incloure carrils bussos en l'interior de les poblacions i vies molt congestionades o amb elevada densitat d'expedicions per garantir la

regularitat i fluïdesa dels bussos. En al ciutat de Barcelona per exemple: un carril bus contrasentit en el carrer Tarragona entre la plaça dels Països Catalans i la plaça Espanya i a continuació un carril bus, en ambdós sentits, per l'avinguda del Marquès de Comillas a la muntanya de Montjuïc. Un altre exemple és i un carril bus per la B-23 entre Molins de Rei i la Diagonal de Barcelona, fins la Francesc Macià.

13. Sistema d'informació a l'usuari del transport públic

Incloure pannells informatius en l'interior dels bussos informant de la propera parada i del recorregut de la línia, així com de les possibilitats de transbordament.

Col·locar pannells informatius a les estacions d'autobusos amb més demanda i als intercanviadors ferroviaris per informar del temps d'espera previst de les diverses línies que hi tenen parada. Unificar el model de pannell per facilitar-ne la lectura i comprensió al usuari.

14. Ús del peatges com instruments de gestió de la mobilitat

Una gestió sostenible dels peatges vol dir que el transport públic regular i discrecional ha de tenir lliure el pas pels peatges. Igualment, vol dir afavorir l'agrupació de viatgers en un mateix vehicle privat. És a dir, els automòbils a partir de dos o tres ocupants haurien de tenir una reducció en el preu a l'accés pel peatge bonificant econòmicament per criteris ambientals i d'eficiència energètica, per tant l'objectiu es reduir el nombre de desplaçaments en vehicle particular al dividir el nombre de vehicles per dos o per tres, amb al qual cosa estem reduint les emissions contaminants.

Amb una reducció significativa del cost del peatge, l'aplicació d'aquest criteri de bonificació econòmica seria la d'aplicar-lo en dies laborables, en franges horàries considerades punta, tant del mati, tarda o vespre, resten exclosos la resta de dies no laborables.

En el cas de les vies de titularitat pública com els Túnels de Vallvidrera no cal esperar gaire aplicar aquesta mesura de descomptes en l'agrupació de viatges i gratuïtat del transport públic. Igualment en el cas de les infraestructures públiques la recaptació dels peatges hauria de servir per finançar el transport públic.

Aquesta sens dubte, seria una bona manera d'incentivar el transport públic permetent la reducció dels seus costos d'explotació directes i que a més podria redundar en la millora de la tarifa en els trajectes o títols no integrats tarifàriament.

A més en el cas de les empreses que tenen bussos d'empresa, per als desplaçaments domicili-feina dels seus treballadors i treballadores, tindrien una compensació econòmica per aquesta bona pràctica.

15. Servei de bicicletes públiques a les estacions ferroviàries

El servei públic de prestem de bicicletes s'ha tractar com un mitja més de transport públic, per aquest motiu la seva gestió i les característiques del servei s'han d'incloure en el PTVC.

La nostra proposta és que els operadors de transport ferroviari FGC i Renfe gestionin i per tant, prestin un servei de prestem de bicicletes a la seva xarxa d'estacions, principalment a les més properes als centres de treball. Aquest nou servei ampliaria la cobertura territorial dels serveis ferroviaris permetent realitzar l'últim tram de la cadena modal amb aquest mode, atès que els desplaçaments en bicicleta són adequats per a distàncies fins a 8 quilòmetres.

Sens dubte aquest mesura s'hauria d'acompanyar de l'implantació d'una segura i confortable xarxa capil·lar d'itineraris per bicicleta accessibles des de les estacions ferroviàries.

Aquest prestem s'hauria de poder fer amb la mateixa validació del títol de transport públic i en conseqüència el prestem de la bicicleta hauria de ser contemplat com un mitjà de transport integrat tarifàriament.

16. Xarxa d'aparcaments segurs de bicicletes

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.

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. 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 s'hauria de construir en l'interior del vestíbul, de les dues estacions, un aparcament per a unes 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 itineraris per 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 RENFE i, al mateix temps condicionar itineraris per accedir a les estacions amb bicicleta.

Propostes de millora de la xarxa de Rodalies de Barcelona

1. Mesures generals de millora de la xarxa ferroviària Renfe

- En el Pla de gestió, el PVTC hauria de fer referència a l'elaboració d'un "protocol d'actuació en cas de contingències" que afectessin el servei normal del transport públic, per tal que es garantís un servei alternatiu que minimitzes els possibles perjudicis als usuaris afectats.

  Es tractaria d'establir anticipadament un procediment que preveies un seguit d'actuacions per pal·liar els efectes, per exemple, d'unes obres que afectessin la prestació habitual d'algun servei de transport públic.

  Aquest protocol hauria de posar especial èmfasi en garantir una correcta i útil informació als usuaris i, també, en la manera de procedir en el cas de que fos necessari coordinar diversos serveis alternatius prestats per diferents operadors de transport. Així com, quin tipus d'organisme s'hauria de crear perquè es responsabilitzés del control i seguiment de l les repercussions de la contingència i de les mesures alternatives. Aquest organisme hauria d'incloure entre les seves funcions la informació i consulta a les diverses entitats representants dels usuaris.

  Igualment, fora necessari establir els mecanismes per decidir les fonts de finançament de l'operatiu substitutori i de les possibles compensacions a l'usuari que per lògica haurien de ser assumits pel responsable de la contingència.

  S'hauria de realitzar un Pla d'obres, amb control social, pel tram Barcelona- frontera francesa establint mesures per tal d'assegurar que un cop superat el tram d'obres d'afectació a Sants no tornin a ser causa de destorb als usuaris i usuàries de la C-2 Nord.

- Cal prioritzar les inversions en manteniment de les infraestructures ferroviàries actuals, que són el substrat dels trens que millor contribueixen a la millora de la mobilitat, del medi ambient i de la integració social: rodalies, regionals i trens de mercaderies.

- Que la redacció del Pla de Rodalies posi l'accent en els serveis ferroviaris necessaris al futur i no infraestructures que no estiguin associades a un pla de serveis de transport públic. Existeixen obres necessàries però poc reclamades, que millorarien la capacitat, fiabilitat i rapidesa del servei, com són els desdoblaments de vies, els salts de moltó, la millora de la senyalització, la millora de les estacions, etcètera.

- Servei de les línies C1, C2, C3, C4 i C10 amb trens més llargs en hora punta. No poden repetir-se més episodis de manca de trens. L'adquisició de nous trens ha de servir per incrementar la capacitat, no per substituir únicament els trens més antics.

- Restabliment dels serveis de revisors en els trens i increment de plantilla, també en estacions. Aquests augment de personal, no tant sols donaria qualitat en el servei ofert, sinó que també milloraria la seguretat, tant a dins dels combois com a les pròpies estacions.

- Línia C3 (l'Hospitalet – Vic). Mentre no s'inicien les necessàries obres de desdoblament, encarregar a Renfe una intensificació de servei, si pot ser fins als 15 minuts, com fa FGC als ramals Martorell – Igualada/Manresa.

- Millora dels servei en hora vall, evitant els greus diferencials en els serveis actuals, especialment en el servei nocturn, segons sigui el sentit de circulació. També s'ha de coordinar el bus nocturn de l'ATM amb els últims i primers trens, ja que apareixen forats superiors a les dues hores que generen una discontinuïtat molt greu en el funcionament del transport públic. Per exemple, caldria iniciar el servei a l'aeroport a les cinc del matí.

- Aturar la desaparició dels trens nocturns de llarg recorregut, que són una bona alternativa per arribar descansats a les ciutats d'origen, a primera hora i a bon preu.
- Concertació i participació de la ciutadania organitzada al Pla de Rodalies que redacta el Ministeri de Foment.

- Adequació dels corredors per aconseguir millorar la velocitat comercial dels serveis més interurbans, com és la línia C1 des de Blanes, que triga ara més que als anys vuitanta, o la C4 de Manresa. Cal recuperar el concepte de tren semidirecte, per a donar una alternativa eficaç al vehicle privat.

- Calendari i programació de les previsions dels urgents desdoblaments de vies a la línia C3, més enllà de Montcada, i a la línia Papiol – Mollet, entre aquesta població i Cerdanyola del Vallès.

- Construcció de la línia orbital ferroviària Mataró – Granollers – Vilafranca – Vilanova, prioritzant els trams de més rendibilitat social, com és el tram Mataró – Granollers.

2. Millora immediata de la coordinació horària R4-R7

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 intercanviadors de FGC sobre la línia R7, prevista al Pla Director de d'Infrestructures 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 Vullpalleres. Però malgrat la senzillesa i el baix cost d'aquestes obres d'infraestructures encara no han estat construïdes. Aquests intercanviadors 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 intercanviadors amb FGC perquè la seva absència resta possibilitats i prestacions a la nova línia.

4. Cal completar la xarxa des de Castellbisball a Mollet del Vallès. 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. Proposta de nous serveis de Rodalies Maresme-Vallès Oriental

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.

La 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.

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 dóna una capacitat de transport superior a la de qualsevol autopista.

A mig termini es podrien introduir 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.

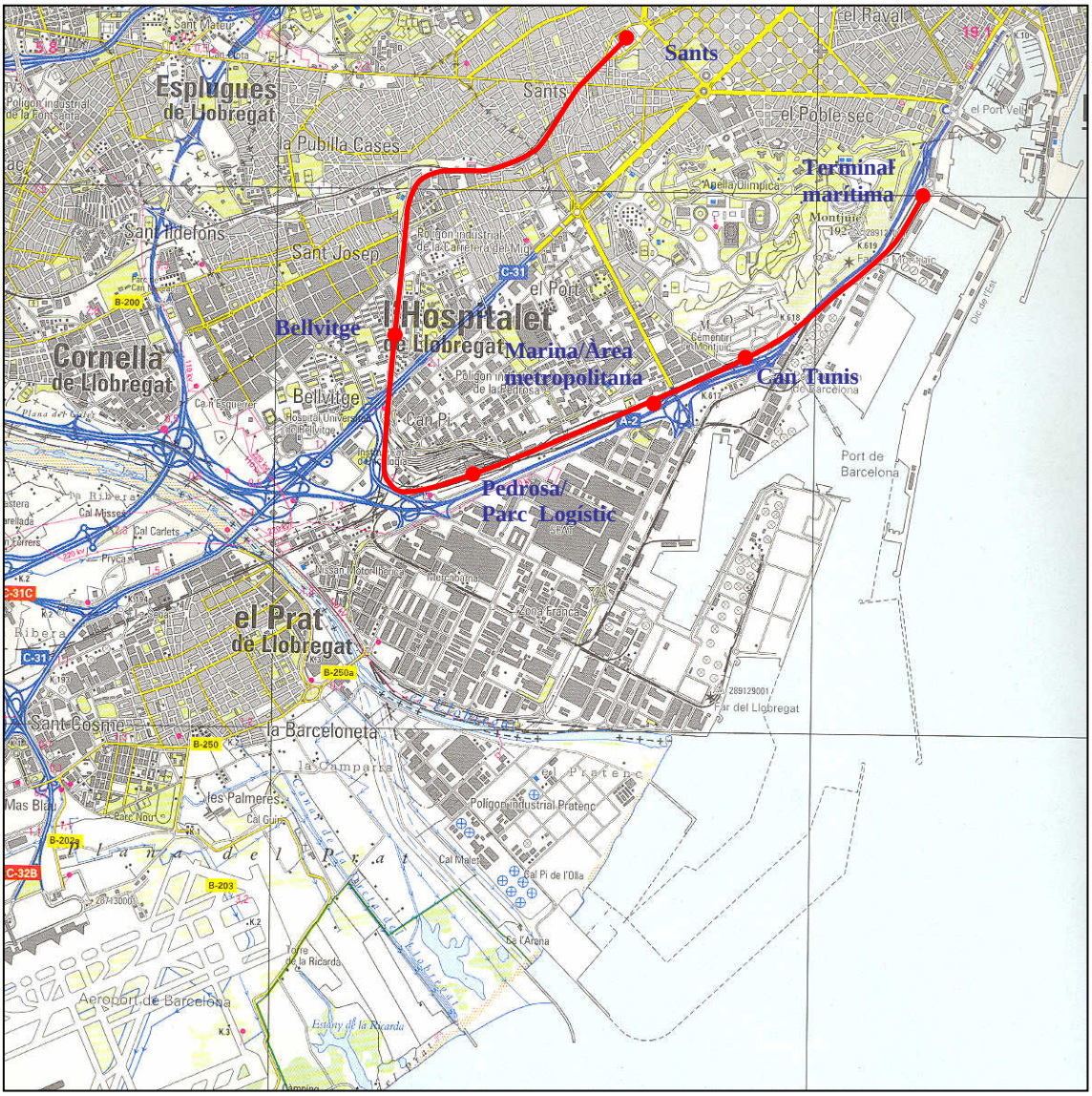
- Nova estació a Can Zam. Per a més endavant es proposaria que la via que va en sentit mar-muntanya, paral·lela al riu Besòs, saltés el riu per fer correspondència a Can Zam amb la nova línia 9 de metro, millorant l'efecte xarxa. Això suposaria crear la primera estació de RENFE a Santa Coloma de Gramenet.

4. Proposta d'un nou tram de rodalies Renfe des de Barcelona Sants a la Terminal marítima.

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.

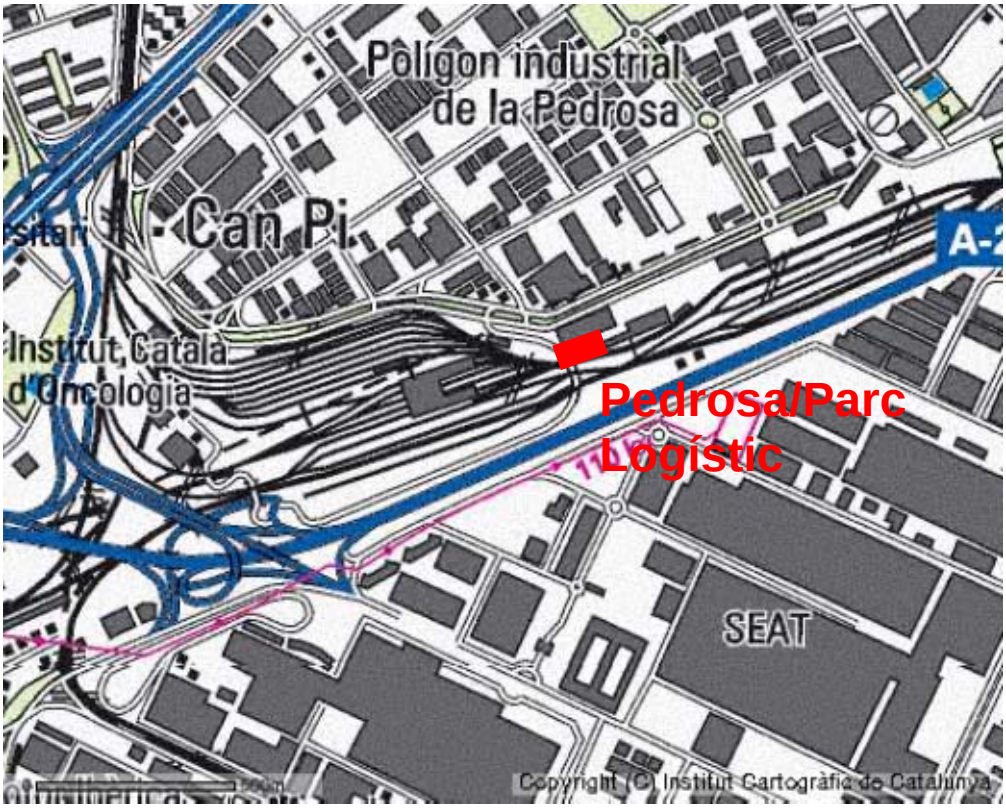
Amb aquesta prolongació de línia s'establiria una connexió ràpida des del centre de la ciutat a aquesta zona que concentra molta activitat productiva i, per tant genera una elevada mobilitat quotidiana por motius laborals.



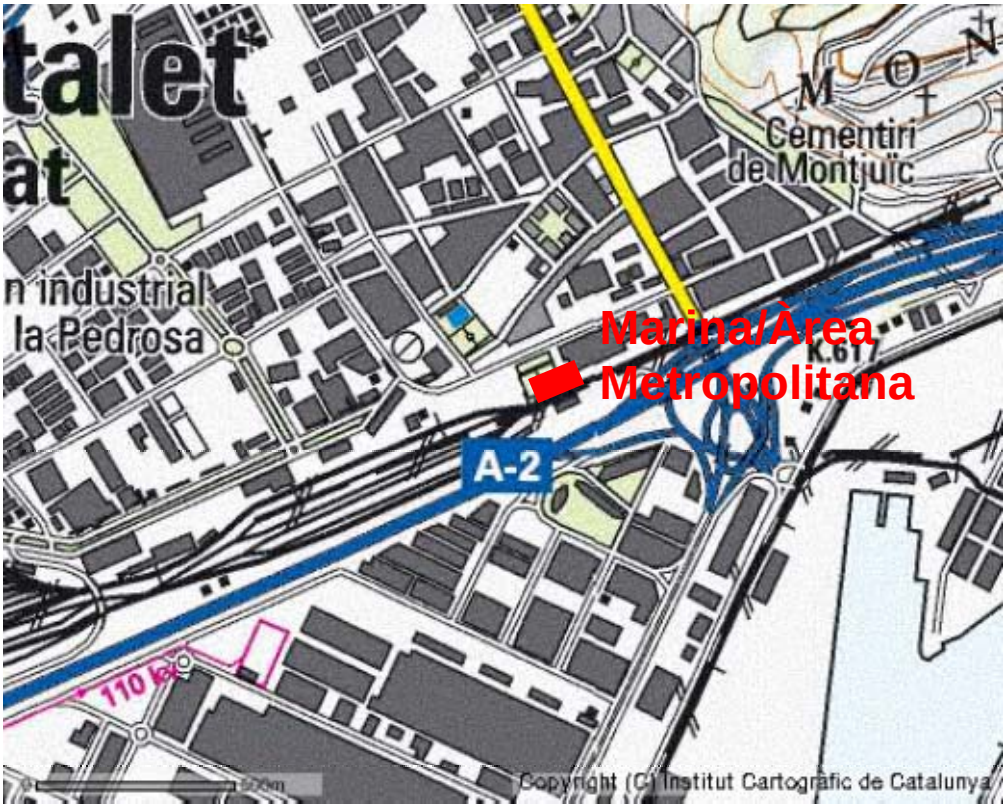
Pla del recorregut del nou tram de rodalies des de l'estació Sants a la Terminal marítima internacional del port de Barcelona

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

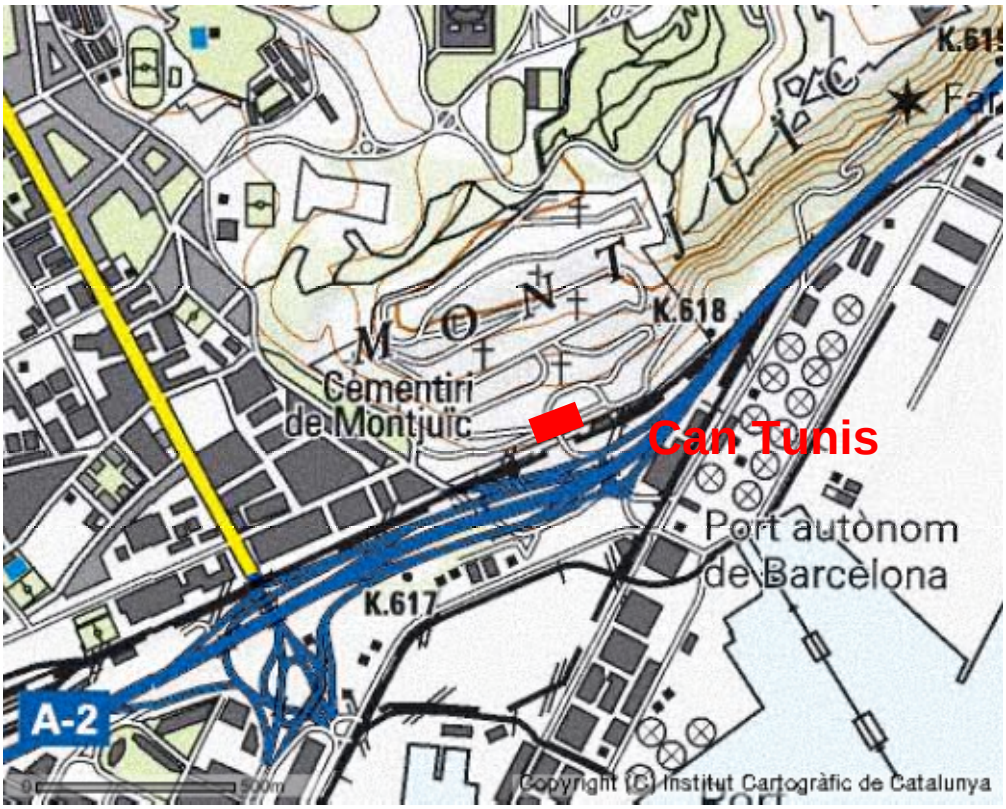
La primera estació, Pedrosa /Parc Logístic, estaria localitzada entre dues grans àrees d'activitat productiva, el polígon industrial Pedrosa i el Parc logístic de La Zona Franca. En el polígon Pedrosa treballen unes 10.000 persones i en el de la Zona Franca ho fan unes 50.000 persones, la qual cosa fa 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.



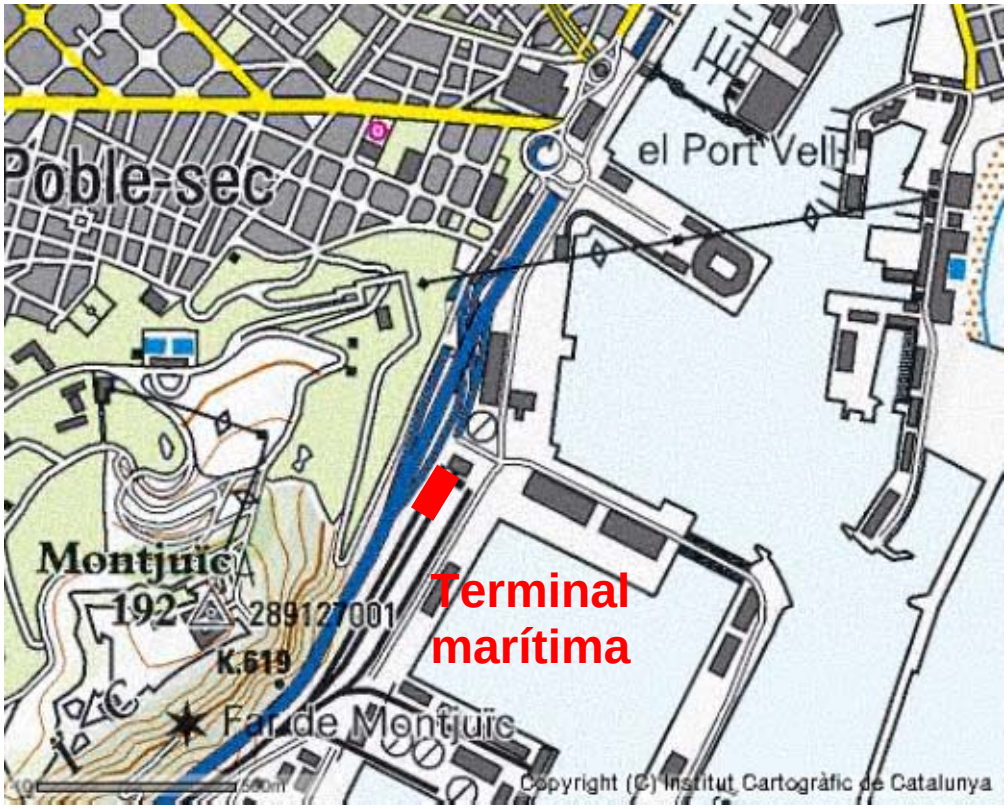
La següent estació hauria de localitzar-se entre el futur barri de la Marina i el complex d'edificis d'oficines que inclou les oficines centrals de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i de Transports Metropolitans de Barcelona. El futur barri de la Marina de Barcelona substituirà en el que actualment és 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.



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.



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.



5. Problemàtiques d'accessibilitat als centres d'activitat econòmica des de les estacions de RENFE

Hi ha un nombre elevat d'estacions de la xarxa de rodalies de Renfe 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.

Nom
Estació del centre de Cornellà de Llobregat, Baix Llobregat

Localització
Línia C-4 de rodalies de Renfe de Barcelona

Descripció del problema

L'estació de Renfe de Cornellà es troba dins el nucli urbà de Cornellà de Llobregat, prop d'una zona residencial i d'activitat econòmica (Siemens). 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

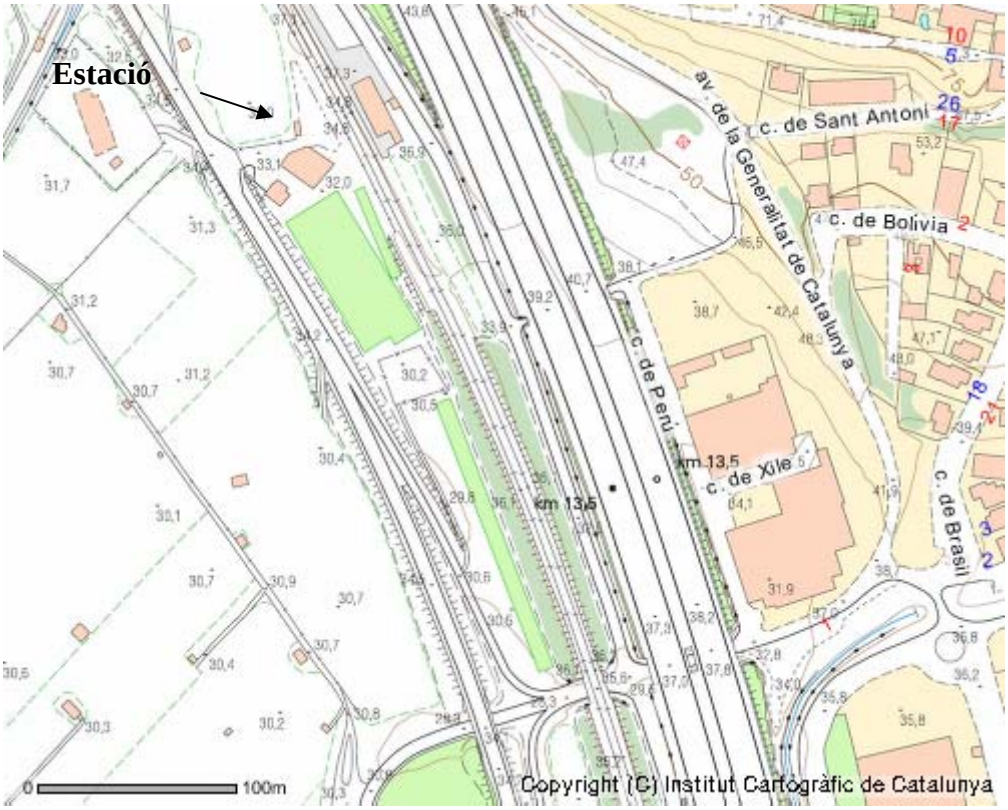
Propostes

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.

Nom
Estació del Papiol

Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)
Línia C-4 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilafranca - Manresa



Descripció del problema

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.

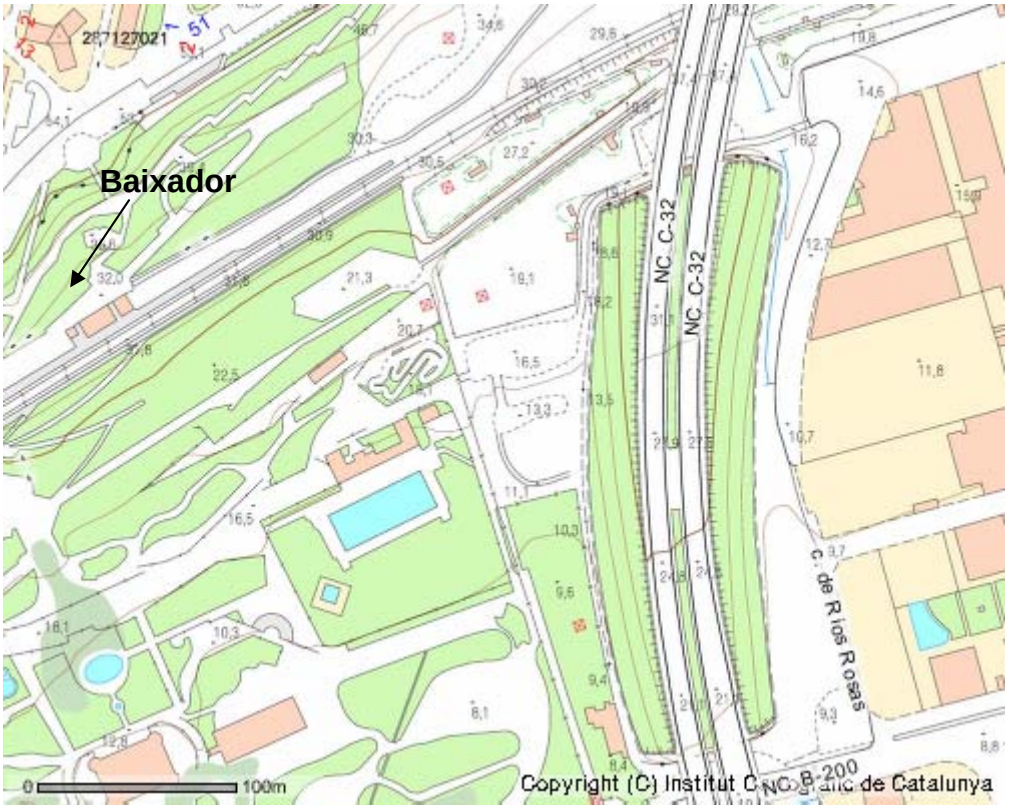
L'estació al fons i, en primer terme, la primera via que s'ha de creuar

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

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.

Nom
Baixador de Sant Ildefons, Cornellà de Llobregat

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



Descripció del problema
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 i residencial d'Almeda

Propostes

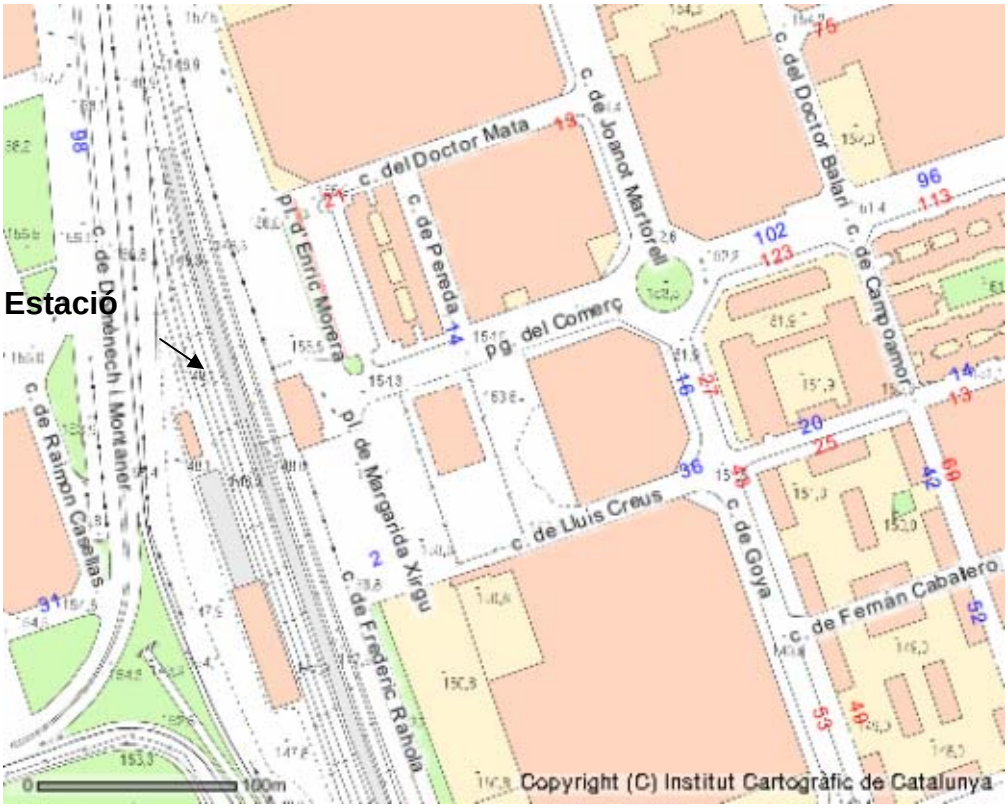
Reobrir el baixador per donar servei al barri de Sant Ildefons (25.000 habitants) i al barri d'Almeda (6.000 habitants), que inclou la zona d'activitat productiva. En aquesta zona actualment hi treballen uns 12.000 treballadors, i es troba en fase de gran creixement.

Nom

Estació Sabadell Sud, Vallès Occidental

Localització

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



Descripció del problema

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.

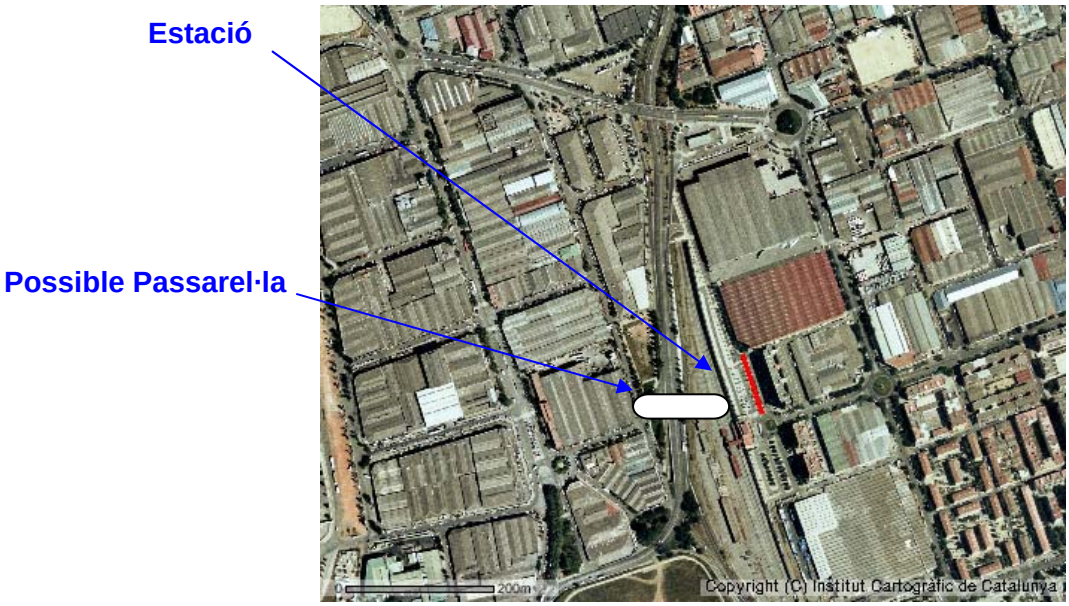
L'accés a aquesta estació està situat a la plaça Enric Morera. Aquest accés no està preparat per a persones de mobilitat reduïda. Tampoc no té connexió amb la part est, on hi ha el polígon Can Torras i Can Llobet, encara que s'hi pot accedir per la zona destinada a mercaderies, però com que no està preparat 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.

Propostes

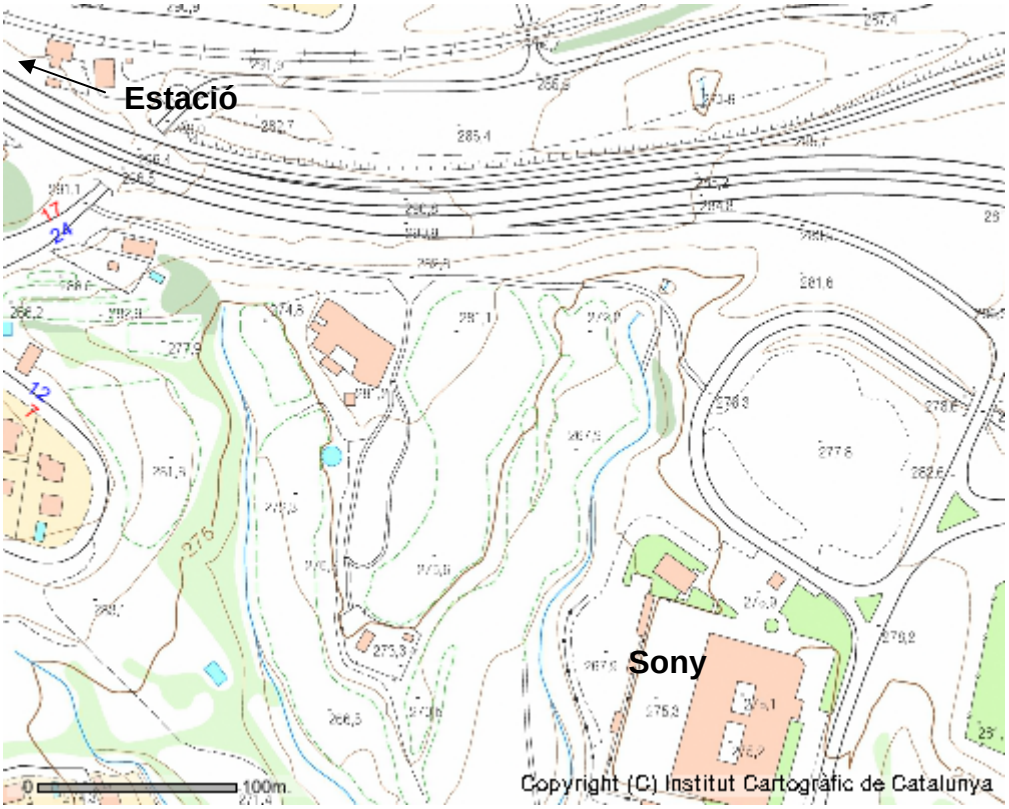
Construir accessos o ascensors perquè les persones amb mobilitat reduïda puguin accedir fins a les andanes. A més a més, instal·lació d'una passarel·la per connectar l'estació de manera normal i segura amb la zona

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».



Nom
Estació de Viladecavalls

Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)
Línia C-4 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Manresa



Descripció del problema

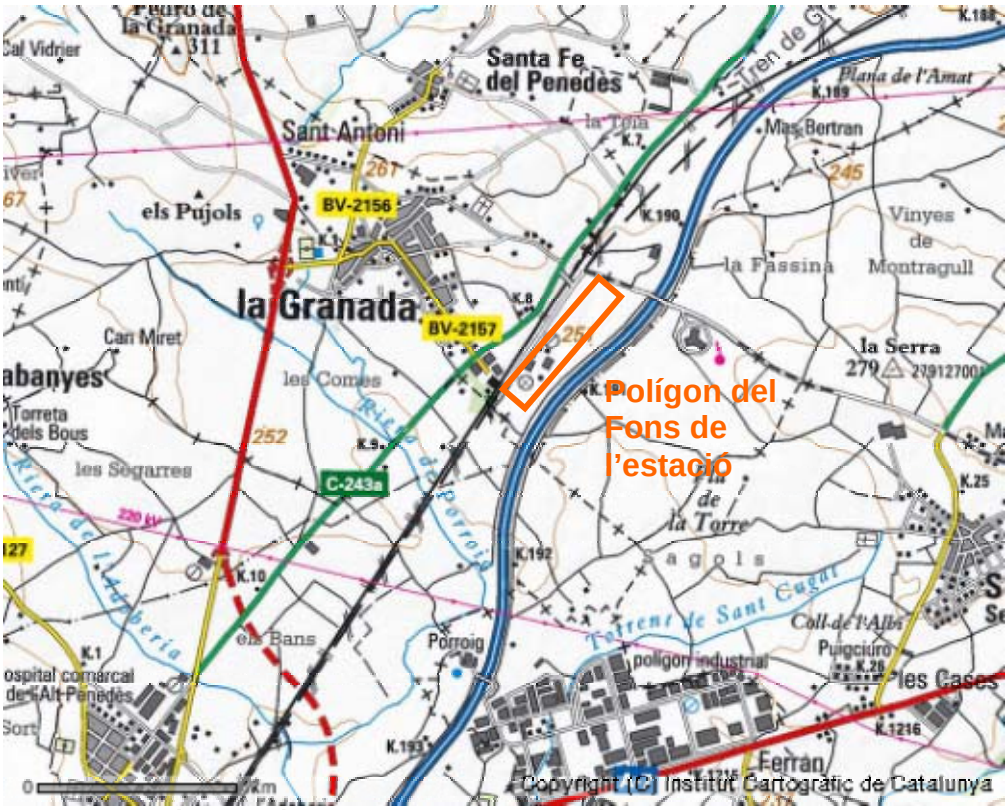
Hi ha una distància aproximada de 400 metres entre l'estació i la factoria Sony. El desplaçament a peu es fa per un camí de terra sense pavimentar i sense il·luminació.

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

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.

Problemes d'accessibilitat al Polígon del Fons de l'estació de La Granada del Penedès



Localització del polígon del Fons de l'Estació a tocar de les infraestructures ferroviàries

Descripció del problema

El polígon del fons de l'estació construït aquest darrers anys es localitza a uns cent metres de l'estació, a l'altra banda de les vies del tren. En el Pla parcial que planificava l'urbanització d'aquest polígon es preveia construir una passarel·la per salvar les vies i poder accedir a peu a les naus del polígon.

La recent construcció, per part d'ADIF, de les vies del TGV, paral·leles a les de Renfe tancades i a una alçada superior, ha tingut com a conseqüència la paralització del projecte per l'encariment de les obres. Això ha provocat un greu perjudici pels treballadors i treballadores que arriben amb tren a l'estació i després han de realitzar el trajecte final, fins accedir al seu lloc de treball, a peu. La principal conseqüència és que han de caminar en comptes de cent metres un quilòmetre i mig part dels quals, aproximadament sis-cents metres per la carretera comarcal C243a. Aquesta via té força densitat de trànsit perquè

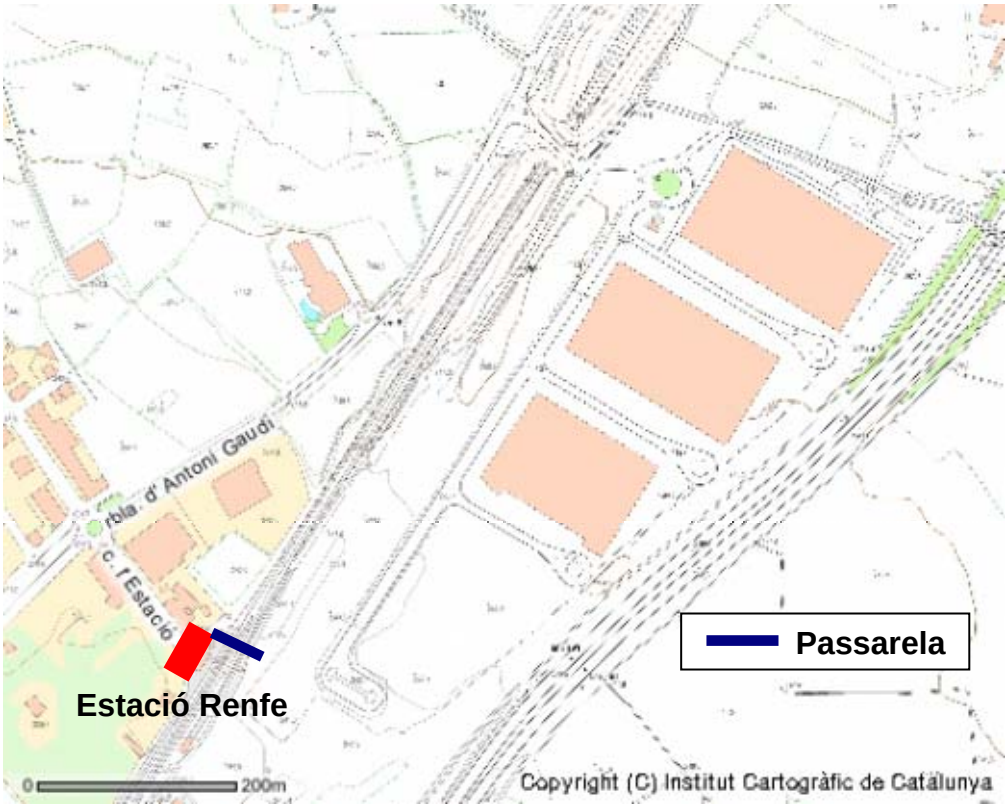
comunica Vilafranca del Penedès amb Sant Sadurní d'Anoia, però a més és la via per on circulen els camions pesants que surten o entren a aquest polígon logístic. El recorregut pel voral d'aquesta carretera presenta un elevat grau de perillositat ja que no està condicionat per que hi passin vianants. Si això hi sumem el perill que es produeix en condicions de baixa visibilitat pels conductors (Foscor, pluja, boira, etc.) el risc d'atropellament esdevé altíssim. En conseqüència aquell col·lectiu de treballadors i treballadores que exerceixen la mobilitat sostenible, en benefici del conjunt de la societat, són aquells que estan més perjudicats per les obres d'una infraestructura que apropa punts distants, però allunya els propers.

Constatem, doncs una situació d'inseguretat totalment rebutjable i que demanda urgentment una solució per part d'aquells que són responsables de que s'hagi produït. Per això reclamem que immediatament es construeixi la passarel·la que a de solventar aquesta problemàtica.

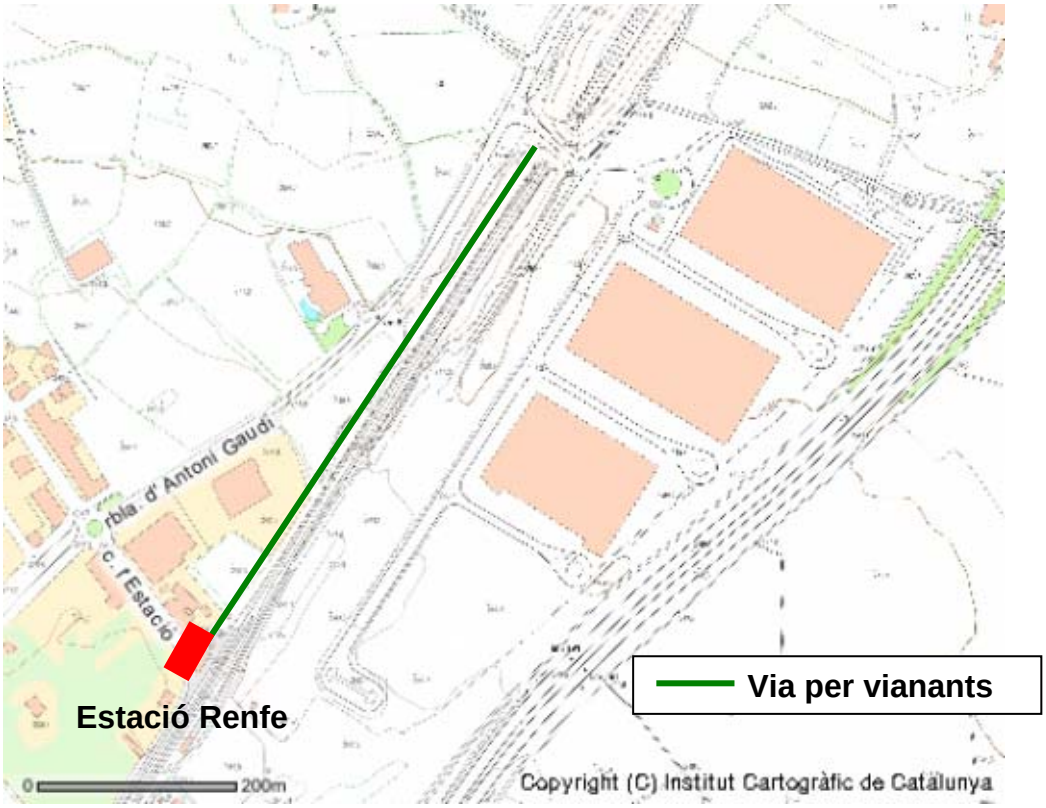
Hi ha una altra opció provisional construir una via exclusiva per a vianants pavimentada i enllumenada paral·lela al corredor de les vies i que enllaci amb el pont que atravessa les vies i per on hi transcorre el camí que uneix el poble de La Granada del Penedès amb el de Sant Cugat Sesgarrigues. Així almenys s'evita el risc que es corre al desplaçar-se a peu per la carretera C243a

Propostes d'accessibilitat

Passarel·la que salvaria les vies a l'alçada de l'estació



Via exclusiva per a vianants paral·lela a les vies



Propostes d'implantació de xarxes de Rodalies de la resta d'àmbits catalans

1. Xarxa de Rodalies al Camp de Tarragona

La xarxa ferroviària del Camp de Tarragona s'hauria de gestionar com un servei de rodalies que estructurés i cohesionés el territori. Reconvertir la gestió en rodalies permetria incrementar las freqüència de pas i la regularitat en el servei i, igualment, augmentar la capacitat de transportar viatgers. En definitiva es tractaria planificar els serveis i les infraestructures segons les necessitats internes d'aquest territori i en conseqüència millorar l'oferta ferroviària.

Al mateix temps serviria per possibilitar l'integració tarifària d'aquest servei i, per tant, incloure la RENFE com un operador més de la xarxa de transport públic del Camp de Tarragona. La qual cosa facilitaria l'intercanvi modal bus-tren. Fins i tot, es podria plantejar construir un tram ferroviari que enllaces les rodalies de Girona amb l'aeroport i així garantir un accés ràpid i regular a la zona aeroportuària de Girona.

La xarxa ferroviària actual del Camp de Tarragona té una explotació de caràcter regional que no s'adequa a les necessitats locals. El territori del Camp,

funciona com una xarxa de centralitats que engloben nombrosos nuclis urbans, industrials i d'equipaments que requereixen una unió entre ells amb un transport públic amb una freqüència de pas, horaris i capacitat adient a la demanda actual i potencial. Aquest servei es pot aconseguir amb una xarxa de rodalies que cobreixi la vertebració urbana de Camp i que afavoreixi l'accessibilitat al major nombre de nuclis possibles.

La proposta de xarxa de rodalies que proposem contempla una cobertura a totes les comarques del Camp, utilitzant en la majoria de trams la infraestructura ferroviària actual i condicionant o bé construint en alguns casos, nous trams, imprescindibles per donar cobertura a zones d'elevada mobilitat.

La xarxa de rodalies proposada es presentada amb diferents eixos que s'enllacen per donar accés a les diferents zones del Camp.

Per tal d'activar el servei de rodalies, es proposa un cronograma d'execució temporal que constaria de dues fases:

La posada en funcionament de rodalies passaria en un primer moment per utilitzar la major part de les infraestructures ferroviàries ja existents. Amb una primera inversió mínima s'articularia una primera xarxa que connectaria les sis comarques del Camp.

- Sis eixos de rodalies units entre ells per diferents nodes de connexió vertebren la xarxa. Els nodes de connexió es situen a les estacions de Reus, Tarragona, Roda de Barà i Sant Vicenç de Calders.

RODALIES 1	Enllaç zones nord i centre VIMBODÍ –REUS
RODALIES 2	Enllaç zona est amb nord i centre VIMBODÍ – SANT VINCENÇ REUS – ESTACIÓ TAV – SANT VINCENÇ TARRAGONA – SANT VINCENÇ
RODALIES 3	Reforç zona central i enllaç zona est amb oest TARRAGONA - SALOU TARRAGONA - REUS
RODALIES 4	Enllaç zones oest i centre CAPÇANES - REUS
RODALIES 5	Cobertura zona est interior L'ARBOÇ – SANT VICENÇ
RODALIES 6	Cobertura zona est costa CUNIT – SANT VICENÇ

Eixos de la xarxa de rodalies al camp de Tarragona.

Per completar la xarxa de Rodalies del Camp proposem una sèrie d'actuacions insfraestructurals que hauran de realitzar-se amb un cronograma temporal d'execució més llarg. Aquestes actuacions comporten la creació de nous trams ferroviaris necessaris per tal completar la xarxa bàsica de rodalies.

Els nous trams tenen la funció d'unió entre diferents eixos i d'accessibilitat a àrees amb una mobilitat elevada. Aquests trams d'enllaç afavoriran a aconseguir la xarxa de transport públic de rodalies requerida.

- Nou tram d'accés a l'aeroport del Camp de Tarragona:
- Nou tram d'enllaç entre Vila-seca i l'eix ferroviari Salou - Tarragona:
- Prolongació de la xarxa per donar accessibilitat al polígon industrial de Valls:
- Reobertura del tram Reus-Roda de Berà

També proposem l'obertura de noves estacions ferroviàries de Rodalies de Tarragona Aprofitant la proximitat del traçat ferroviari a zones que presenten una considerable demanda de mobilitat, es proposa crear en aquest àmbits, noves parades en la xarxa ferroviària de rodalies.

Aquestes noves parades responen a diferents tipologies de necessitat:

- D'enllaç amb les noves infraestructures de primer ordre: són els casos de les parades a l'estació del TAV i la futura estació intermodal del Camp de Tarragona. Tanmateix, mentres no s'enllaci l'estació del TGV del camp de Tarragona amb tren s'ha d'ampliar el servei de busos tant pel que fa a freqüències com a cobertura territorial cobrint més barris i municipis.

- Donar cobertura a nuclis poblacionals que contemplaran una mobilitat obligada regular com el casos del Morell-la Pobla de Mafumet, El Catllar, La Riera i Nou de Gaià, Creixell, la Mora-Tamarit, Cala Romana, Bonavista i Salou Nova Estació.

2. Tramvia del Camp de Tarragona

L'àmbit del Camp de Tarragona que s'emmarca en el triangle que es dibuixa entre les poblacions de Cambrils, Reus i Tarragona, contempla actualment el nombre més elevat de desplaçaments de l'interior del Camp de Tarragona.

En aquesta àrea destaquem tres eixos articuladors de mobilitat:

- Eix Tarragona - Reus
- Eix Tarragona – Salou - Cambrils
- Eix Reus – Vila-Seca – Salou – Cambrils

La mobilitat obligada és un indicador que ens informa dels desplaçaments regulars per motius de treball estudi que es produeixen en un territori. La mobilitat quotidiana en l'eix Reus-Tarragona és molt elevada, seguida per l'eix Tarragona-Vilaseca-Salou-Cambrils. S'ha de tenir present que en el territori costaner es contempla una mobilitat més elevada durant el període vacacional i, fruit de la mobilitat d'oci, però que igualment genera mobilitat laboral.

Per tal de facilitar la comunicació en l'interior del Camp i cobrir la demanda actual i futura mitjançant d'un transport ràpid i eficaç, es proposa una infraestructura que circuli en una plataforma separada del trànsit en trams interurbans, per a poder garantir un servei amb una velocitat lliure adequada segons necessitat de parades.

Per aconseguir aquesta finalitat es proposta la implantació d'una xarxa de tren tramvia com a mitjà de transport públic en àrees urbanes interurbanes.

Molts són els arguments que afavoreixen aquest mode de transport com alternativa en la zona amb més mobilitat entre municipis del Camp de Tarragona. Entre d'altres podem destacar:

- La cobertura satisfactòriament dels grans focus generadors de mobilitat real i futura.

- La integració urbana, per la compatibilitat d'operativitat tant en xarxa viària com en xarxa ferroviària. És un mitjà de transport ràpid.
- Silenciós i poc contaminant.

Apostem per uns itineraris que facin compatible un traçat que doni a la vegada, rapidesa i màxima cobertura.

La proposta presenta tres eixos que conformaran la xarxa que es preveu que satisfaci gran part de la demanda d'aquesta l'àrea. El servei s'articularà com una xarxa d'itineraris coordinats entre ells per tal d'oferir un transport públic flexible a la zona central del Camp de Tarragona.

Tram Reus - Aeroport - Tarragona:
És un tram imprescindible per donar servei a l'eix amb major mobilitat d'aquesta àrea. Aquest traçat donaria cobertura a:

- El nucli urbà de la ciutat de Reus, l'estació de ferrocarrils i d'autobusos, així com la nova zona urbana del sud-est del municipi, on s'hi implantarà el nou hospital de Reus, l'ampliació de la Universitat Rovira i Virgili i l'àrea industrial i serveis del Tecnoparc.
- L'aeroport del Camp de Tarragona.
- El futur CIM del Camp de Tarragona.
- El centre lúdico-comercial Les Gavarres.
- Els barris oest del municipi de Tarragona: La Floresta, La Granja, Torreforta, i Riu Clar.
- La part oest i centre del nucli urbà de la ciutat de Tarragona amb cobertura a l'estació d'autobusos i ferrocarrils, la zona portuària i costera, la Facultat de Lletres, els grans centres comercials actuals i futurs així com la Rambla Nova, centre neuràlgic de la ciutat i les zones contigües, on s'hi ubiquen les principals administracions públiques, el nucli comercial històric i un elevat nombre de serveis i equipaments.
-

Tram Reus - Vila-seca - Tarragona:
Es presenta per donar servei al municipi de Vila-seca i a la futura estació intermodal del Camp de Tarragona localitzada en aquest municipi.

Aquest tram donarà la mateixa cobertura que el tram anterior, als nuclis urbans de Reus i Tarragona, per tal d'afavorir l'accessibilitat des dels diferents indrets dels nuclis urbans.

Les noves zones que cobrirà aquest eix són:

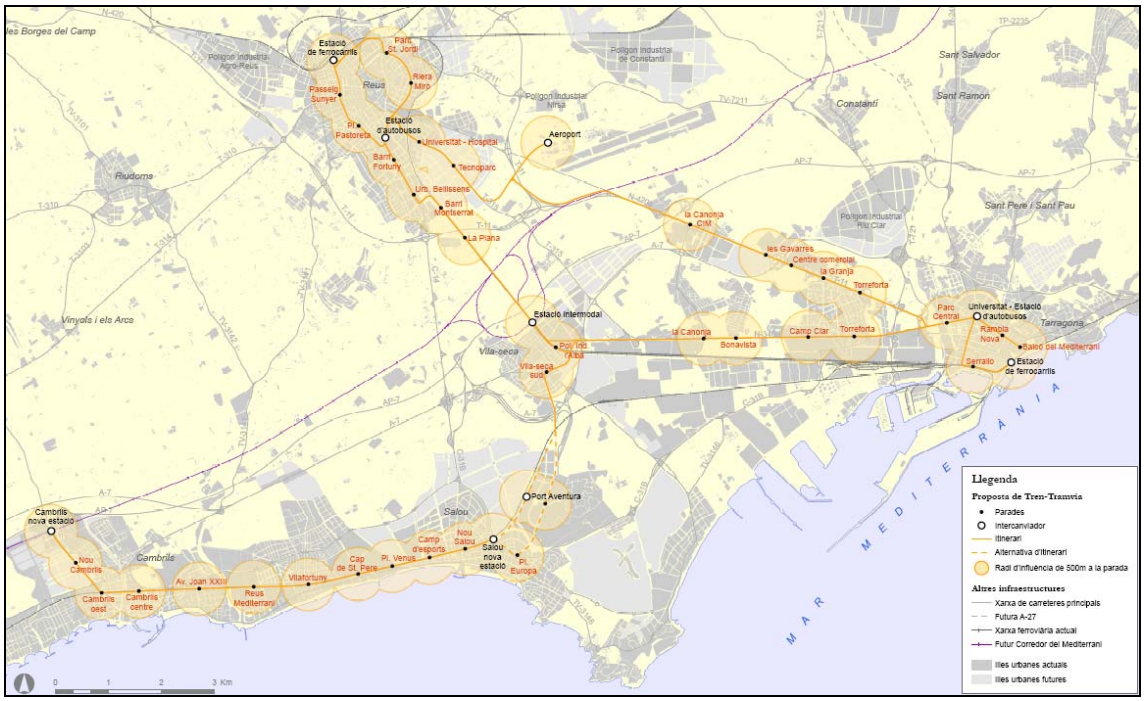
- Barris del sud del municipi de Reus: Fortuny, Montserrrat, La Plana i Urb. Bellissens.
- La futura estació intermodal del Camp de Tarragona (Vila-Seca).
- El nucli urbà de Vila-seca.

- Els polígon industrials l'Alba, Entrevies i Francolí.
- Barris de ponent de Tarragona: Bonavista, Camp Clar, la Canonja i Torreforta.

Tram Reus/Tarragona - Vila-seca – Salou - Cambrils:
Aquest eix està marcat per una mobilitat quotidiana regular al llarg de l'any i una elevada mobilitat no obligada estacional i de caps de setmana i festius. La tendència dels últims anys ha estat la prolongació temporal de la mobilitat estacional. En alguns casos, com el parc temàtic de Port Aventura, les visites es produeixen quasi tot l'any.

Per a satisfer aquesta demanda, el traçat proposat cobriria les següents zones:

- Nuclis urbans de Reus, Tarragona, Vila-seca, Salou i Cambrils.
- Estació intermodal del Camp de Tarragona.
- Parc temàtic de Port Aventura.
- Zones costeres urbanitzades de Salou i Cambrils.
- Intercanviador Cambrils estació del corredor del Mediterrani



Proposta de tramvia a la zona central del Camp de Tarragona

3. Xarxa de Rodalies a les Comarques Gironines

La xarxa ferroviària de les comarques gironines pel que fa al tronc central s'hauria de gestionar com un servei de rodalies que estructures i cohesionés el territori. Reconvertir la gestió en rodalies permetria incrementar las freqüència de pas i la regularitat en el servei i, igualment, augmentar la capacitat de transportar viatgers. En definitiva planificar els serveis i les infraestructures segons les necessitats internes gironines i en conseqüència millorar l'oferta

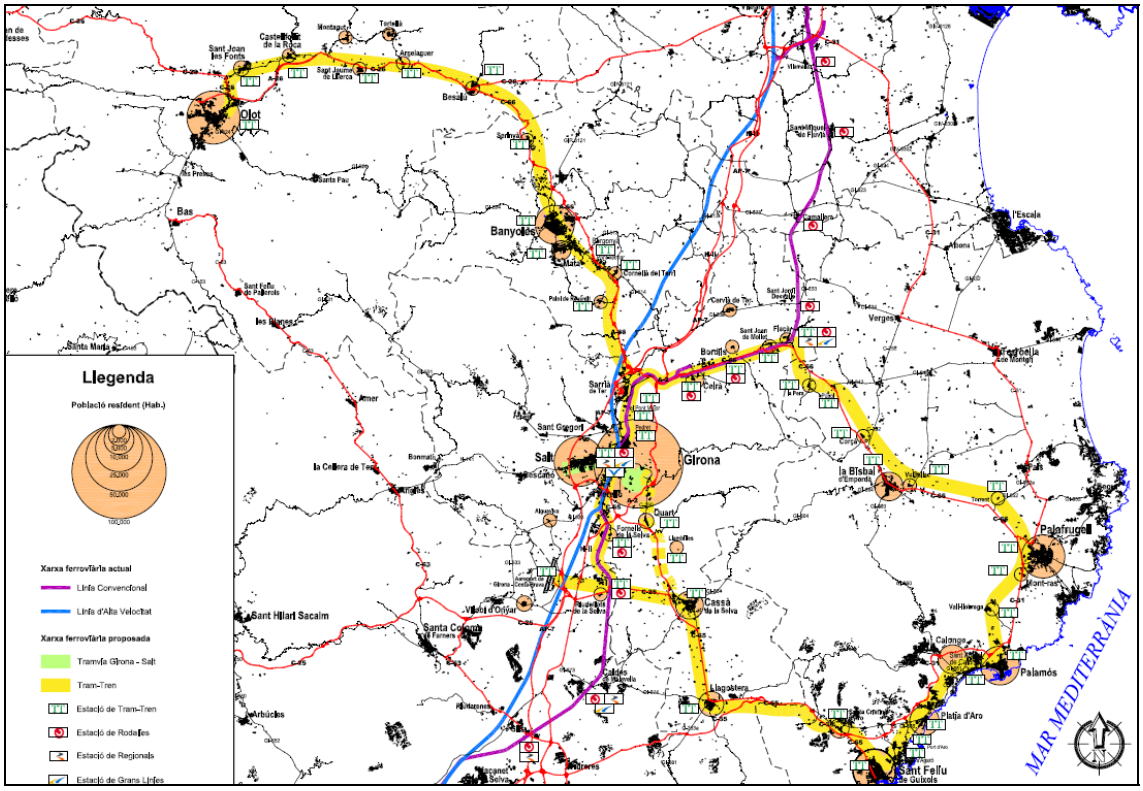
ferroviària. La proposta de xarxa de Rodalies abastaria tota la xarxa actual de Renfe a les comarques gironines, és a dir, des de Portbou a Maçanet i incloent el tram de Maçanes-Tordera-Blanes i el perllongament previst en el PITC de Blanes a Lloret de Mar.

Al mateix temps serviria per possibilitar l'integració tarifària d'aquest servei i, per tant, incloure la RENFE com un operador més de la xarxa de transport públic de Girona. La qual cosa facilitaria l'intercanvi modal bus-tren. Fins i tot, es podria plantejar construir un tram ferroviari que enllaces les rodalies de Girona amb l'aeroport i així garantir un accés ràpid i regular a la zona aeroportuària de Girona.

Construcció d'una nova infraestructura ferroviària híbrida entre un tramvia i un tren anomenat tram-tren. Es tracta d'un mitjà de transport que funciona com un tramvia en els nuclis urbans i com un tren en els espais lliures. Així doncs, garanteix la velocitat dels trens quant circula entre poblacions i pel seu interior ofereix serveis de proximitat amb un alt grau d'accessibilitat a tot el territori per on transcorre.

Per això, la proposta de tram-tren per comunicar el litoral gironí amb la ciutat de Girona en forma d'anella ferroviària. En concret, el recorregut proposat enllaçaria els municipis costaners de Calella de Palafrugell amb Sant Feliu de Guíxols passant per Palamós i Platja d'Aro. Posteriorment, avançaria cap a l'interior passant per Llagostera, Cassà de la Selva i l'aeroport de Girona per arribar a la trama urbana de l'àrea metropolitana de Girona. Després, pel nord s'encaminaria cap a la Bisbal d'Empordà passant per Celrà i Flaçà. Finalment, es tancaria el circuit enllaçant altre cop amb Calella de Palafrugell.

Un altre tram de nova infraestructura ferroviària per incloure a les Rodalies de les comarques gironines és el tram Blanes-Lloret. La llunyania de l'estació de ferrocarril de Blanes del nucli urbà fa necessària la construcció d'una nova estació més cèntrica. Els gairebé 40.000 habitants de Blanes i els més de 30.000 habitants de Lloret de Mar, més la multitud de turistes que hi fan estada justifiquen plenament aquest perllongament.



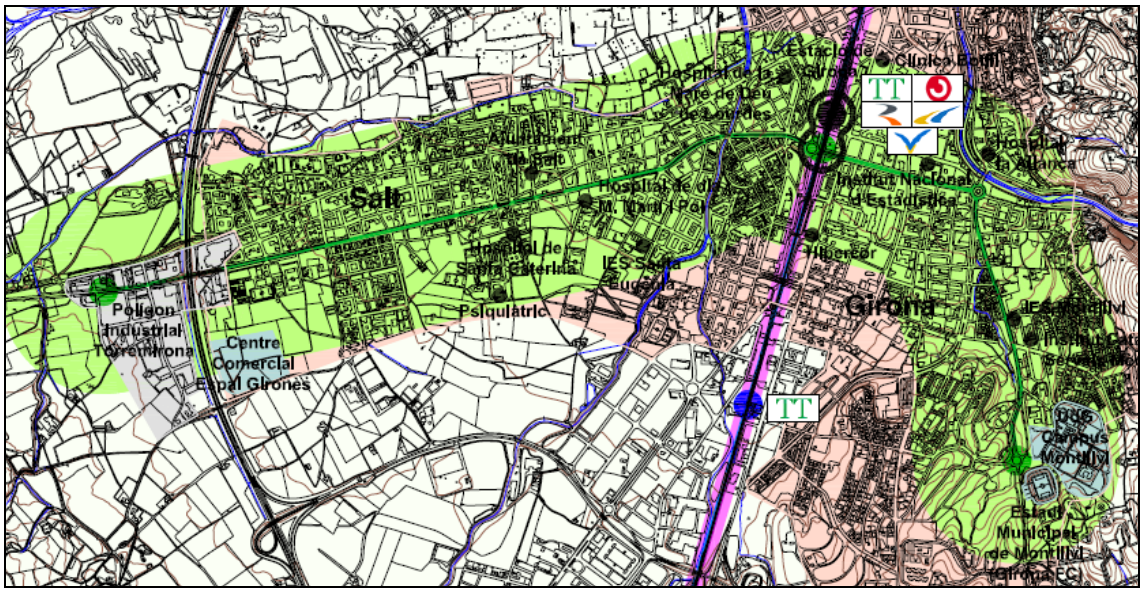
Proposta de nova Anella de les Gavarres i el tram Girona-Olot per incorporar a la xarxa de rodalies de les comarques gironines

4. Tramvia Salt-Girona

A banda de les àrees descrites i analitzades en el capítol anterior, existeix un binomi municipal que presenta una forta interrelació de mobilitat quotidiana: l'eix urbà format per Girona i Salt, el qual mereix un tractament particularitzat amb la inclusió dels desplaçaments interns de cada població, és a dir, amb origen i destinació a dins del propi municipi (Salt - Salt i Girona - Girona).
Setmanalment, a l'eix urbà Girona – Salt es realitzen un total de 238.333 desplaçaments interurbans. És la relació intermunicipal que mostra un ús més moderat del vehicle privat (61%), i una quota de viatges a peu, en bici i en transport públic més elevada del conjunt d'àrees analitzades (gairebé un 30%), deguda en bona part a la proximitat dels dos municipis, que conformen un veritable continu urbà.

Una altra proposta és enllaçar amb un tramvia el conjunt metropolità gironí format per les ciutats de Salt i Girona. El tramvia s'iniciaria al polígon Torre Mirona de Salt a continuació donaria servei al centre Comercial i d'oci Espai Gironès i a la zona circumdant de nova urbanització, posteriorment a l'Hospital Narcís Júlia, al mercat i a tota l'àrea residencial propera de Salt i Girona, després connectaria amb l'estació intermodal de Girona que aglutinarà serveis ferroviaris del tram-tren, de rodalies, de regionals i d'alta velocitat i, igualment, amb l'estació central d'autobusos de Girona. Continuaria el seu recorregut fins la Plaça Països Catalans de Girona per després descendir per l'avinguda

Motilivi fins al campus de Montilivi de la Universitat de Girona i el camp de futbol.



Proposta de tramvia Salt-Girona

5. Xarxa de Rodalies a les Terres de Ponent

Les propostes s'encaren a la consecució d'un sistema de Rodalies que satisfaci les necessitats de mobilitat (fonamentalment obligada) del major nombre de persones possible. Per a realitzar aquest procés es defineixen dues línies d'actuació:

Propostes a curt termini: amb necessitat de pocs recursos per portar-se a terme i de fàcil implantació. Aquestes propostes es basen en la reutilització, com és la reobertura d'estacions on actualment no s'hi atura cap tren o l'establiment de baixadors laborals.
Propostes a llarg termini: amb la necessitat d'importants recursos, d'implantació més complexa i basades en la construcció de noves línies ferroviàries. Es planteja com un segon escenari, a expenses de l'èxit de la posta en pràctica de les mesures més immediates.

Propostes a curt termini

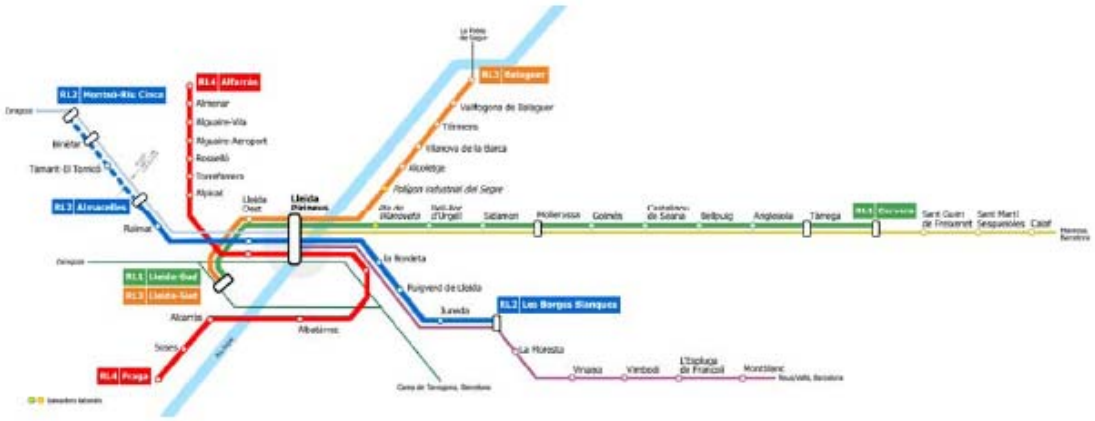
Les propostes a curt termini es basen en la definició d'un sistema de Rodalies de Lleida i de tots aquells elements addicionals i necessaris per a què la seva implantació resulti satisfactòria.

Creació de tres línies de Rodalies

Com a idea principal es proposa **crear 3 línies de rodalies** a l'àrea de Lleida, dues d'elles amb origen a l'estació de Lleida Pirineus i una de passant. Les línies tindrien parada a totes les estacions del seu recorregut. En l'esquema proposat es mantenen els serveis regionals existents a l'actualitat, si bé se'n redueixen les parades quan els regionals coincideixin amb els serveis de rodalies.

Línia RL1 Lleida-Mollerussa-Tàrrega-Cervera

La línia RL1 uniria Lleida amb Cervera utilitzant la línia Lleida-Manresa-Barcelona i realitzant parada a totes les estacions. La línia RL1 faria 56 km de longitud i s'estima que



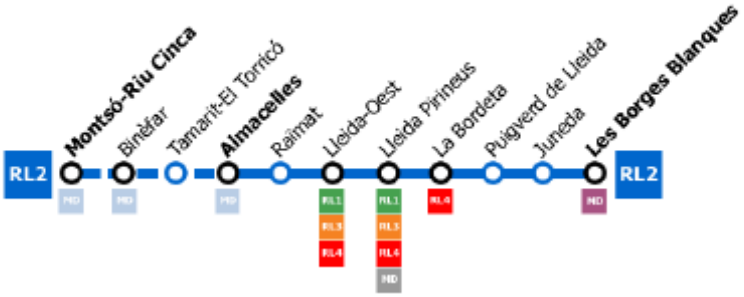
A les 3 línies de fàcil implementació se li afegirien les noves estacions proposades,
quedant els 4 serveis com s'indiquen a continuació.

Línia RL1 Lleida Sud-Mollerussa-Tàrrega-Cervera

Curt termini: La línia RL1 uniria Lleida amb Cervera utilitzant la línia Lleida-Manresa-Barcelona i realitzant parada a totes les estacions. La línia RL1 faria 56 km de longitud i s'estima que els trens trigarien uns 55 minuts a cobrir el trajecte. El interval de pas en hora punta seria de 30 minuts mentre que la resta del dia es situaria en 60 minuts. Es proposa la construcció d'un nou baixador de tipus laboral a la zona de l'antiga estació del Pla de Vilanoveta, al qual només s'hi aturarien uns quants serveis al dia. La línia RL1 tindria enllaç amb les línies de rodalies RL2 i RL3, regionals, llarga distància i alta velocitat a l'estació de Lleida Pirineus i amb trens regionals de la línia Lleida-Manresa-Barcelona a Lleida Pirineus, Mollerussa, Tàrrega i Cervera.

Llarg termini: La línia RL1 es modifica prolongant el recorregut dels trens de l'estació de Lleida Pirineus a la de Lleida-Sud, passant per Lleida-Oest. A més, s'afegeix una nova estació a Sidamon. En total la línia RL1 passa a tenir 13 estacions.

Línia RL2 (Montsó)-Almacelles-Lleida-Les Borges Blanques



Curt termini: La línia RL2 enllaçaria Almacelles amb Lleida i Les Borges Blanques, amb una extensió a Montsó-Riu Cinca usant la línia Lleida-Reus/Valls-Barcelona i la línia Lleida-Zaragoza. La línia RL2 completa comprèn 81 km (49 km el tram Almacelles-les Borges Blanques) i 9 estacions, amb un temps de trajecte estimat entre Montsó i les Borges Blanques de 70 minuts. L'interval de pas seria de 60 minuts entre Almacelles i les Borges Blanques i de 2 hores entre Almacelles i Montsó-Riu Cinca. La línia RL2 enllaçaria amb les línies de rodalies RL1 i RL3, regionals, llarga distància i alta velocitat a l'estació de Lleida Pirineus. A Almacelles, Binèfar i Montsó els trens també enllaçarien amb els trens regionals Lleida- Zaragoza i a les Borges Blanques amb els trens regionals Lleida-La Plana-Barcelona.

Llarg termini: La línia RL2 segueix realitzant el mateix recorregut però se li afegeixen dues noves estacions al seu pas per la ciutat de Lleida: Lleida-Oest i La Bordeta.

Línia RL3 Lleida-Pirineus – Balaguer

Curt termini: La línia RL3 comunicaria Lleida amb Balaguer, utilitzant la línia de La Pobla. La RL3 comprèn un tram de 26 km amb 7 estacions, amb un temps de trajecte estimat de 30 minuts. El interval de pas es proposa que sigui de 60 minuts, baixant a 30 minuts en hora punta. Es proposa la construcció d'un nou baixador de tipus laboral a la zona del polígon industrial del Segre, en el qual només s'hi aturarien uns quants serveis al dia. La línia RL3 enllaçaria amb les línies RL1 i RL2, regionals, llarga distància i alta velocitat a l'estació de Lleida Pirineus.

Llarg termini: La línia RL3 prolonga el seu recorregut de l'estació de Lleida Pirineus fins a l'estació de Lleida-Sud passant per Lleida-Oest.

Es reobren tres estacions

En les que actualment cap tren de viatgers hi té assignada parada comercial, com són Raïmat, Almacelles i Tamarit-El Torricó, les quals ja disposen de totes les instal·lacions i només cal condicionar les andanes i fer que els trens hi facin parada.

Per a les estacions existents cal elaborar un pla de xoc per tal que compleixin uns mínims d'accessibilitat, informació i confortabilitat ja que moltes d'elles actualment no reuneixen les característiques pel seu ús intensiu per a serveis de proximitat.

Baixadors laborals

Es creen dos nous baixadors laborals que serveixin els polígons industrials del Segre i del Camí dels Frares, que són els més grans de la demarcació i que estan situats a la ciutat de Lleida.

Els baixadors laborals és una nova modalitat de parada ferroviària basada en la construcció d'instal·lacions senzilles, amb parada d'uns pocs serveis al dia durant les hores d'entrada i sortida dels treballadors de les fàbriques del voltant de l'estació (segons els torns estandaritzats a l'entorn de les 6 del matí, les 2 del migdia i les 10 de la nit). La demanda que es genera es propícia a l'ús del transport públic ja que es tracta de mobilitat obligada. A més, es crea una alta demanda durant les hores de parada dels trens als baixadors que, en general, no coincideix amb l'hora punta habitual del gruix de la població. El cost d'implantació dels baixadors laborals és baix, ja que aprofita l'espai ferroviari ja existent en el que només cal construir una andana amb una marquesina per a refugiar els viatgers de les inclemències meteorològiques.

Es pot ampliar el radi d'acció del baixador laboral mitjançant autobusos d'aportació que vagin coordinats amb les hores de pas dels trens.

Propostes a Llarg termini

Les propostes a llarg termini es basen principalment en la creació d'una nova línia (de nova construcció) i de les estacions necessàries per a satisfer les poblacions pròximes a Lleida no servides en l'actualitat.

Creació d'una nova línia de Rodalies

Es proposa crear una nova línia de ferrocarril que serveixi el corredor entre Fraga i Alfarràs, passant per Lleida, i que connecti amb l'aeroport en construcció d'Alguaire. La línia s'iniciaria a Fraga, ciutat de prop de 13.000 habitants de la comarca del Baix Cinca a la província d'Osca, per seguir ja al Segrià cap a Soses, Alcarràs, Albatàrrec, Lleida, Alpicat, Torrefarrera, Rosselló, el nou aeroport d'Alguaire, Alguaire, Almenar i Alfarràs.

comissió obrera nacional de catalunya

Línia RL4 Fraga-Lleida-Alfarràs

La nova línia RL4 enllaça Fraga amb Alfarràs a través de Lleida, on aprofita els traçats existents i estableix correspondència amb la resta de línies de rodalies i trens regionals, de llarga distància i d'alta velocitat. A més, passa pel nou aeroport d'Alguaire de manera que es dota a la instal·lació aeronàutica de connexió ferroviària.

El nou traçat es podria realitzar en mode ferroviari convencional o bé de tipus trentramvia, per permetre una integració més fàcil al pas pels nuclis urbans. En cas de realitzar-se la línia en tren-tramvia, fins i tot es podria plantejar que el pas per la ciutat de

Noves estacions

Per augmentar la cobertura dels serveis de rodalies es proposa construir noves estacions, especialment a l'entorn de la ciutat de Lleida, per tal d'incentivar l'ús del transport ferroviari.

Les noves estacions a Lleida es situarien una a l'est de la ciutat, a la zona coneguda com la Bordeta, sobre la línia Lleida-les Borges Blanques, en la que a més dels trens de la línia RL2 hi podrien fer parada els combois de la nova línia Fraga-Alfarràs. L'altra estació es situaria a la zona oest de la ciutat, just a la sortida del túnel urbà actual a la línia Lleida- Montsó, on hi tindrien parada tots els trens de rodalies. Finalment, cal tenir present la nova estació de Lleida-Sud.

Una altra estació que es podria plantejar construir és a Sidamon, a la línia Lleida-Cervera, ja que els trens hi passen just pel costat però no hi ha parada, obligant als usuaris a desplaçar-se a Bell-lloc d'Urgell o bé a Mollerussa per agafar el ferrocarril.

By-pass amb l'alta velocitat

Hi ha prevista la construcció d'una nova estació situada al by-pass de la línia d'alta velocitat al sud de la ciutat de Lleida. Per aquest motiu i per connectar la nova estació del tren de gran velocitat amb la xarxa de rodalies lleidatana i donar major cobertura territorial a la ciutat es proposa construir un ramal de via convencional que, partint de la línia Lleida-Montsó es dirigeixi cap a aquesta nova terminal ferroviària.

El nou traçat seria compatible amb el Pla Territorial de les Terres de Ponent que preveu construir un by-pass per a trens de mercaderies en paral·lel al ja

existent per a la línia d'alta velocitat. Els trens procedents de Balaguer i Cervera podrien prolongar el seu recorregut des de l'estació de Lleida-Pirineus fins a l'estació de Lleida-Sud, ajudant a descongestionar l'estació central lleidatana ja que totes les línies de rodalies es convertirien en passants i així s'ocuparien les poques vies disponibles un temps menor.

Altres actuacions

Per dur a terme totes les actuacions que es proposen a llarg termini seria indispensable construir més punts d'encreuament de trens o fins i tot construir algun tram de doble via ja que es poden presentar punts d'elevada saturació, especialment al túnel urbà de Lleida, on hi confluirien quatre línies de rodalies i una de regionals en un punt on hi ha via única.

Proposta de localització de baixadros laborals als polígons industrials del Segre i del Camí del Frares

6. Connexió dels trens regionals amb el TGV a l'estació de Lleida

De tots es coneguda i patida la inexistència d'un servei de trens de rodalies a les comarques de la plana de Lleida. Tot i tenir 4 corredors ferroviaris, és a dir, gaudint de la infraestructura, mai hem disposat d'un sistema de rodalies que ens permetés l'accés a la ciutat de Lleida des dels 4 punts (Almacelles, Tàrrega, Balaguer i Les Borges) de més moviment de persones cap a la capital

del Segrià. Aquesta falta de sensibilitat dels nostres governants envers el nostre territori, sembla ser que ja no és notícia.

Ara bé, amb l'arribada de l'AVE a BCN, s'agreuja la inexistència dels trens de rodalies, ja que l'únic accés en tren a l'estació de Lleida per tal d'efectuar la connexió amb l'AVE, i en el cas d'Almacelles ni això (tot i passar-hi 5 regionals diaris pel corredor ferroviari), és els regionals i en el cas del tren de la Pobla de Segur la encara insuficient freqüència que ara disposa.

Aquest estudi visualitza que **sols el 14'81 % dels trens regionals són competitius en interconnexió ferroviària amb l'AVE que va a BCN.** El temps és el primer paràmetre més valuós que té present la persona quan es desplaça, per tant, amb els temps gens competitius d'espera a l'estació de Lleida, la qualitat de la interconnexió és nefasta de per si. Condemna als potencials usuaris dels pobles de la plana que, tot i tenir una infraestructura ferroviària, es veuen en el millor dels casos obligats a efectuar el trajecte a Lleida en autobús, cosa que, el poc hàbit en el seu ús, degut a no gaudir d'una estació d'autobús i freqüències competitives, comportarà un volum més gran de veïns comarcals que vindran a Lleida amb el seu cotxe particular (aquest fet es sumarà als 300.000 moviments motoritzats que pateix Lleida a diari).

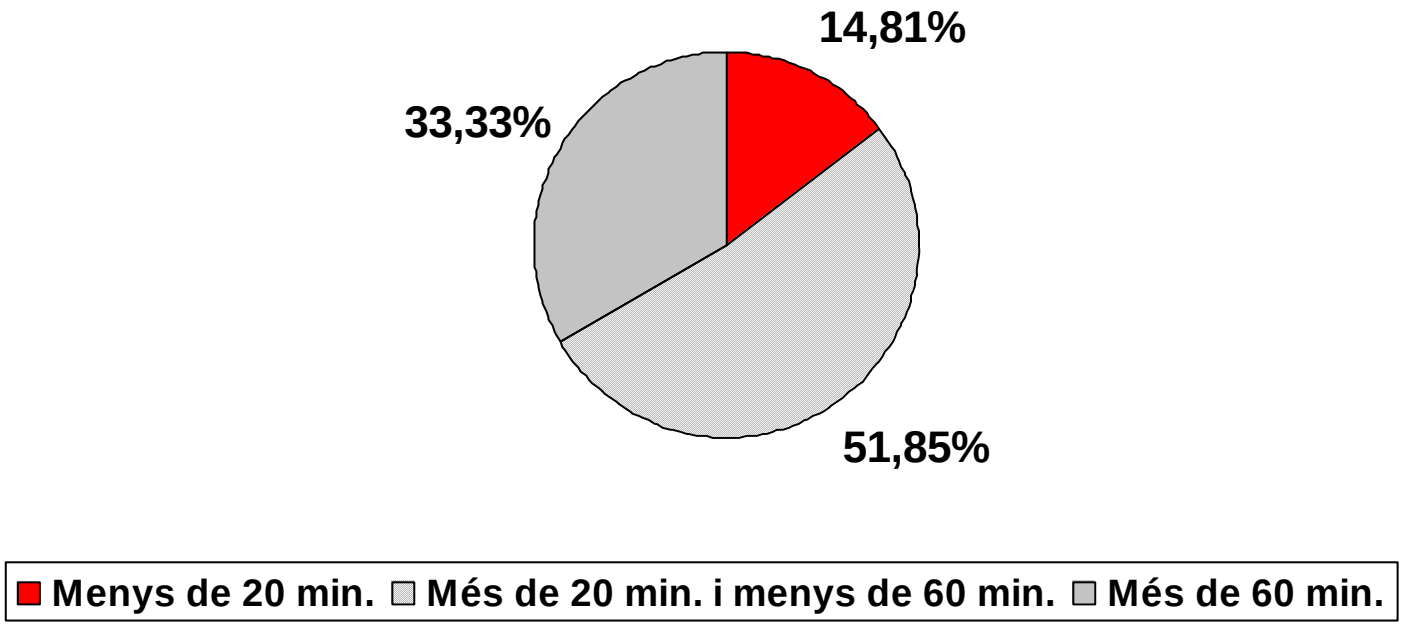
Altre cop ens trobem amb la situació de ser captius del vehicle particular amb l'agravant que comporta en tots els aspectes aquest mode de transport: Insegur, insostenible, econòmicament car i socialment descohesionador (immigrants sense recursos, persones amb mobilitat reduïda, el jovent i la meitat de les dones no tenen carnet).

INICI	HORA ARRIBADA LLEIDA	TEMPS ESPERA	SORTIDA AVE A BCN	ARRIBADA AVE DES DE BCN	TEMPS ESPERA	HORA SORTIDA LLEIDA	DESTI
Almacelles	No hi ha servei *		7:42	9:03		No hi ha servei*	**Almacelles**
Balaguer	6:59	43'			2'	9:05	**Balaguer**
Borges	-	-			-	-	**Borges**
Tàrrega	-	-			-	-	**Tàrrega**
Almacelles	No hi ha servei*		9:40	11:03		No hi ha servei*	**Almacelles**
Balaguer	8:30	1h10'			42'	11:45	**Balaguer**
Borges	-	-			-	-	**Borges**
Tàrrega	8:34	1h 06'			-	-	**Tàrrega**
Almacelles	No hi ha servei*		11:40	13:03		No hi ha servei*	**Almacelles**
Balaguer	10:14	1h 26'			42'	13:45	**Balaguer**
Borges	10:05	1h 35'			7'	13:10	**Borges**
Tàrrega	-	-			32'	13:35	**Tàrrega**

Almacelles	No hi ha servei*		13:40	15:03		No hi ha servei*	**Almacelles**
Balaguer	12:54	46’			12’	15:15	**Balaguer**
Borges	-	-			42’	15:45	**Borges**
Tàrrega	11:41	1h 59’			52’	15:55	**Tàrrega**
Almacelles	No hi ha servei*		15:40	17:03		No hi ha servei*	**Almacelles**
Balaguer	14:46	54’			47’	17:50	**Balaguer**
Borges	14:55	45’			45’	17:48	**Borges**
Tàrrega	15:36	4’			-	-	**Tàrrega**
Almacelles	No hi ha servei*		19:40	19:03		No hi ha servei*	**Almacelles**
Balaguer	18:59	41’			1h 27’	20:30	**Balaguer**
Borges	16:46	2h 54’			-	-	**Borges**
Tàrrega	18:36	1h 04’			27’	19:30	**Tàrrega**
Almacelles	No hi ha servei *		21:40	23:03		No hi ha servei*	**Almacelles**
Balaguer	19:55	1h 45’			-	-	**Balaguer**
Borges	21:11	29’			-	-	**Borges**
Tàrrega	-	-			-	-	**Tàrrega**

* **Almacelles**: Diàriament circulen 8 trens regionals (4 d’anada i 4 de tornada) que passen per l’estació d’Almacelles sense efectuar-hi cap parada direcció Saragossa o Lleida.

Temps d'espera



Menys de 20 min.	4 serveis	14'81 %
Més de 20 min. i menys de 60	14 serveis	51'85 %
Més de 60 minuts	9 serveis	33'33%
TOTAL	27 serveis	100%

6. Propostes de millora per a la línia Lleida la Pobla de Segur

Aquesta línia cal que sigui adequada als 3 conceptes de mobilitat més importants que precisa aquesta corredor ferroviari:

a.- Que sigui una **línia de rodalies de veritat**, hores d'hores d'ara si no s'augmenta la freqüència en els termes que es detalla no fa aquesta funció.
Cal implementar i ampliar els següents nous horaris:

Lleida – Balaguer
8:15 AM - 8:45AM
19:15PM - 19:45PM o 19:30PM – 20:00PM
21:00PM - 21:30PM

Balaguer –Lleida
7:15 AM - 7:45 AM
17:15PM - 17:45 PM
20:30 PM - 21:00PM

El recorregut que va de Lleida a Balaguer hauria de ser ampliat per a tots els combois fins a Sant Llorenç de Montgai, és a dir, el recorregut hauria de ser Lleida-Sant Llorenç de Montgai. Aquest municipi que és a només 12 minuts més de tren, és un referent turístic de gran vàlua pel seu indret de gran valor natural, hi ha una casa de colònies i dos restaurants de gran afluència, així com l'espai natural és molt visitat per als excursionistes amb bici. Hi ha, a més a més, potencialitats de creixement per a persones que cerquen un poble tranquil que estigui ben connectat.

Creiem que par tal d'ampliar aquests nous horaris faria falta un altre cotxe, o com a mínim una sincronització dels horaris actuals per a fer-ho efectiu.
A més a més el tren que surt de Lleida a les 7:15 direcció Balaguer, hauria d'avançar en 10' la seva sortida i arribar fins a La Pobla de segur als vols de les 9 del matí. Ja que la línia que va fins a la Pobla de segur no permet anar a treballar pel matí ni a Tremp ni a la Pobla perquè el primer tren que arriba és a les 10:50 a Pobla.

b.- Cal que un cop entri en funcionament la línia de l'Avé Lleida - BCN es **sincronitzin els horaris de la línia de Lleida - La pobla de Segur amb la de l'Avé, sens perjudici per als que sols utilitzaran la línia per anar o venir de Lleida - La Pobla de Segur.** Són dues opcions que la primera cal ser implementada i la segona cal ser respectada.

c.- A més a més, cal oferir **l'accessibilitat per a les persones que tenen mobilitat reduïda**, i millor ubicació per a les bicicletes. Ara és un greu problema per ambdues opcions. La primera és impossible, tant per a cadires com per a cotxets de nadons, no passen per la porta que hi ha a l'interior del cotxe, i la segona opció hi ha moltes dificultats per ubicar la bici o bicis al seu lloc de forma adequada.

Serveis de transport públic pels desplaçaments domicili-feina

El PTVC fa esment d'una manera molt tènue i superficial de l'oferta de serveis als grans centres de concentració d'activitat laboral. Tenint en compte, que el principal motiu de mobilitat són els desplaçaments domicili feina i que aquests es generen en gran part per accedir als polígons industrials, els quals tenen greus dèficits estructurals de serveis de transport públic, és evident que cal incidir-hi amb més contundència.

Per aquest motiu és imprescindible elaborar sense més demora un veritable pla de xoc d'accessibilitat als polígons industrials per corregir aquestes mancances i ofertar una veritable alternativa útil i eficaç per desbancar l'hegemonia del vehicle privat.

Aquest pla de xoc ha de garantir l'accessibilitat amb un model de mobilitat sostenible i segura a tots els polígons industrials, grans centres d'activitat productiva, grans centres comercials i grans equipaments (complexos d'oficines, aeroports, superfícies comercials, centres d'activitat logística, ajuntaments, hospitals, centres educatius, etc.).

Aquest pla hauria d'incloure la metodologia i la temporalització de les accions i mesures que s'haurien de dur a terme per a complir l'objectiu de fomentar la mobilitat sostenible. En altres paraules, hauria de regular i estandaritzar els procediments que cal seguir per obtenir els resultats desitjats de promoure, amb mesures concretes, el canvi modal per accedir al lloc de treball. Al mateix temps, el pla de xoc hauria d'incloure la relació de polígons industrials i grans centres d'activitat econòmica subjectes al pla i especificar els terminis en què s'hauria d'actuar en cadascun. La nostra proposta és que com a màxim l'any 2012 s'hagi intervingut en totes e les àrees d'activitat productiva i equipaments subjectes a aquest pla de xoc. Aquest pla, per la gran implicació que tindrà en les condicions laborals dels treballadors i treballadores, haurà de comptar, ineludiblement, en el procés d'elaboració i seguiment, amb la participació de les organitzacions sindicals.

L'objectiu que cal dur a terme en cada polígon o centre d'activitat, inclòs en el pla de xoc, ha de ser:

- Realització d'un pla de mobilitat: configurar les estratègies de mobilitat sostenible a partir de la diagnosi de la mobilitat. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de control i seguiment del pla. Les propostes hauran de passar necessàriament per corregir el dèficit en transport públic, garantir l'accessibilitat a peu i amb bicicleta, promoure el cotxe compartit, facilitar la intermodalitat i altres mesures encaminades a afavorir el canvi en el model de mobilitat.
- Constitució d'una taula de la mobilitat: òrgan permanent de concertació i de participació dels agents socials (sindicats i organitzacions empresarials), administracions públiques vinculades a l'àmbit territorial del pla i els operadors de transport.
- Elecció d'un gestor de la mobilitat: responsable de la gestió, control i organització de la mobilitat del polígon.

Tanmateix, actualment, ja compten amb uns quants plans de mobilitat ja finalitzats o en procés d'elaboració que el PTVC hauria d'assumir. Malauradament, moltes de les propostes, relacionades amb el transport públic, que hi ha en aquests plans de mobilitat no s'han dut a terme i resten totalment paralitzades.

Es per aquest motiu que no hauríem de deixar perdre aquesta oportunitat que representa l'aprovació del PTVC per executar totes aquelles mesures relacionades amb el transport públic que consten en els plans de mobilitat dels polígons. Atès que només així serem capaços de corregir la situació actual, en la qual el vehicle privat és gairebé l'únic mode de transport per accedir al centre de treball amb tots els perjudicis socials, econòmics i mediambientals que això comporta.

A continuació esmentem les propostes en transport públic incomplertes dels plans de mobilitat i, al mateix temps, afegim altres mesures que des de CCOO creiem necesaries per a fomentar la mobilitat sostenible segura i justa per acudir al lloc de treball.

1. Propostes de CCOO per l'Aeroport de Barcelona

Els 12.000 treballadors i treballadores que es desplacen quotidianament a l'aeroport del Prat procedeixen majoritàriament de Barcelona ciutat i de la comarca del Baix Llobregat[2].

En conseqüència, des de Comissions Obreres proposem una sèrie de millores basades en el foment de la mobilitat sostenible i segura per a garantir la connexió de l'aeroport amb Barcelona i el Baix Llobregat.

Línia de rodalies Renfe C-10

- Modificar l'horari dels primers trens que arriben a l'Aeroport procedents de Barcelona. Actualment el primer tren que arriba és el de les 5,53 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 el 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.

[2] Diagnosi de la mobilitat dels treballadors a l'aeroport de Barcelona i propostes de millora del trasnport públic. Entitat Metropolitana del transport (EMT). 2004

- En comptes d'eliminar l'estació de França, tal com consta en el PTVC, s'ha de potenciar aquest estació Fomentant la intermodalitat ferroviària 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 s'hi haurien de fer arribar alguns serveis de la línia de rodalies Renfe del Maresme C-1 per ampliar la cobertura territorial d'aquest servei.

Servei de bus

- És imprescindible l'habilitació urgent del carril bus que ha de transcorre per la Gran via i C-31 des de la plaça Cerdà fins a l'aeroport. Bastant tot el recorregut de la carretera de l'aeroport (B-202), i també els vials d'accés a les terminals de mercaderies i passatgers.

- Instal·lació a totes les parades de l'aeroport de marquesines i pannells electrònics informatius del temps d'espera de totes les línies de bus. Ara només s'informa en els pannells existents de l'Aerobús.

Línia d'autobús 46, plaça Espanya- aeroport del Prat

- Aquesta és l'única línia integrada interurbana que enllaça Barcelona amb l'aeroport. Per aquest motiu s'ha de millorar la freqüència de pas a 10 minuts com a màxim, ara és entre 25 i 35 minuts. Per a complir aquest objectiu s'hauria d'incrementar el nombre de vehicles que cobreixen aquesta línia.

- Proposem que es suprimeixin algunes de les parades urbanes del trajecte localitzades a la Gran via per així reduir el temps de desplaçament i perquè tingui funcions de bus llançadora. D'altra banda, s'ha de potenciar la localització del màxim possible de parades en les instal·lacions aeroportuàries per així cobrir tots els llocs de treball. Mentre no es faci una nova línia de connexió interna proposem que tingui parada a l'estació de Renfe per així aportar passatge de l'estació a altres centres de treball repartits per les terminals de l'aeroport.

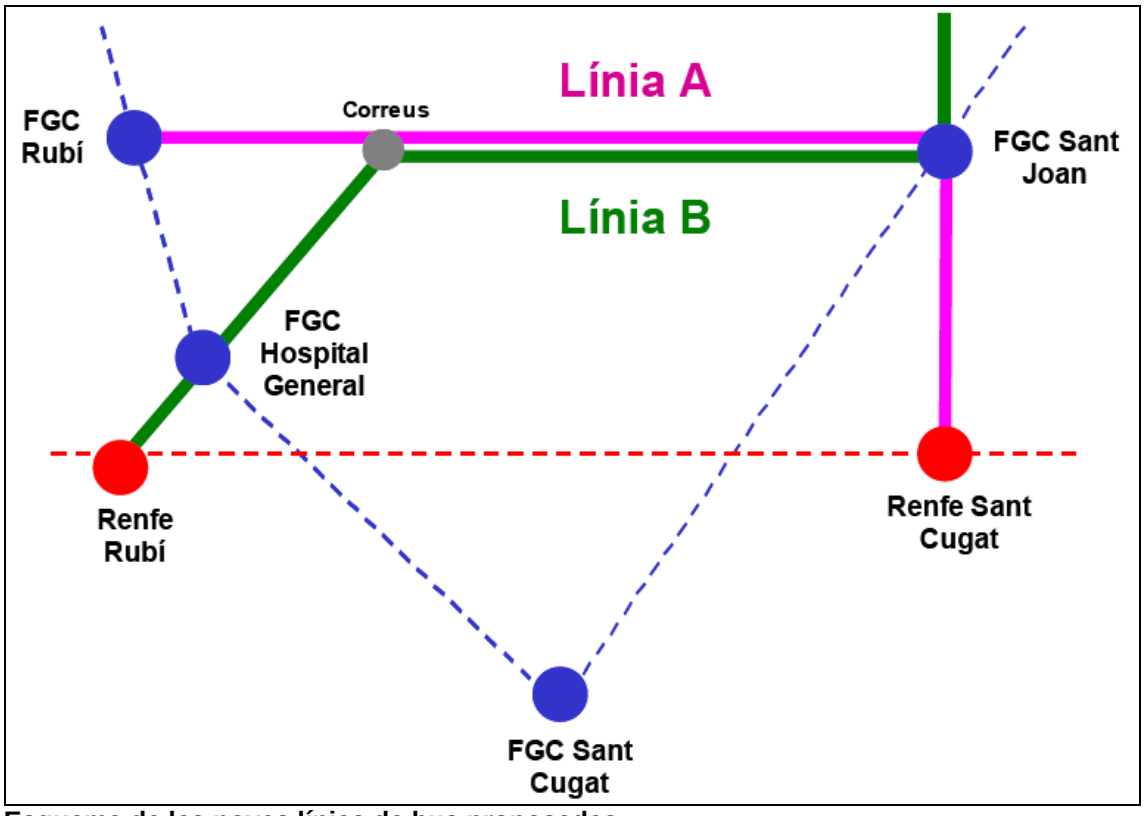
Corredor diürn d'autobús Baix Llobregat-aeroport

- Creació d'una nova línia d'autobús que enllaci els municipis de la riba dreta del delta del Llobregat més pròxims a l'aeroport, Castelldefels, Viladecans i Gavà, directament amb les instal·lacions aeroportuàries. Autobús integrat tarifàriament i amb freqüències de 15 minuts des de les 5 de la matinada fins les 12 de la nit.

2. Pla de mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència 2007

El polígon de Can Sant Joan localitzat entre Rubí i Sant Cugat del Vallès té un pla de mobilitat que preveu una sèrie de mesures per millorar el servei del bus llançadora que actualment enllaça l'estació de FGC de Can Sant Joan (corredor Sabadell, S2 i S55) amb el polígon.

La proposta del pla és desdoblar la línia i connectar-la amb el corredor de Terrassa (S1 i S5) i amb les estacions de Rubí i Sant Cugat de la R-7 de Renfe rodalies.



Esquema de les noves línies de bus proposades

- **Connexió amb tots els serveis de ferrocarril existents sense necessitat de fer cap transbordament addicional** El fet que cada línia d'autobús passi per una parada de la línia de FGC S1-Terrassa, una parada de la línia FGC S2-Sabadell i una parada de la línia R7 de Renfe (i fins i tot una parada de la línia d'autobús interurbà A4), permet que es puguin connectar totes les subzones de l'àmbit d'estudi amb tots els serveis de transport públic existents sense necessitat de transbordament. Aquesta possibilitat d'evitar un nou transbordament s'ha

considerat clau per mantenir una oferta de transport públic atractiva per a l'accés al polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència.

- **Nous serveis de connexió intermodal**
  L'esquema de línies proposat crea per primera vegada un servei que ofereix una connexió entre les tres línies, que podria ser utilitzat per altres usuaris aliens al polígon però interessats en fer l'intercanvi de línia ferroviària. Amb la línia A es crearia un servei entre Renfe Sant Cugat i FGC Can Sant Joan, i amb la Línia B un servei entre Renfe Rubí i FGC Hospital General. De tota manera, amb la construcció de la nova estació de FGC de Vullpalleres, en la línia S2-Sabadell, es facilitarà la connexió a peu amb l'estació de Renfe Sant Cugat i, per tant, l'intermodalitat entre ambdós serveis ferroviaris.

- **Nou servei de connexió entre l'estació de Renfe Rubí, l'Hospital General de Catalunya i la Universitat Internacional de Catalunya**
  Es crea la possibilitat de realitzar amb autobús una connexió que actualment resulta molt perillosa per a fer a peu ja que requereix utilitzar els vorals de al carretera i creuar els ramals d'accés a l'autopista.

- **Nou servei de connexió entre l'estació de FGC Hospital General i el Sant Cugat Centre Comercial**
  Es crea la possibilitat de realitzar amb autobús una connexió que actualment només es pot realitzar a peu. Cal tenir en compte que el 90% dels usuaris del centre comercial provenen de Rubí i Sant Cugat, i aquest segon municipi té fins a 6 parades de ferrocarril de FGC.

- **Millora del servei entre el polígon de Can Sant Joan i el Sant Cugat Centre Comercial**
  El nou servei millora la freqüència del servei entre la zona central del polígon de Can Sant Joan i el Sant Cugat Centre Comercial i, a més a més, permet crear una parada d'autobús molt més propera als accessos principals d'aquest centre. Cal tenir en compte que entre les queixes dels treballadors/es del polígon es destaca la manca de serveis existents al polígon (restauració, banca, etc.) i que simultàniament, el Sant Cugat Centre Comercial disposa de molts serveis i d'un horari continuat durant tota la jornada laboral.

- **Ampliació de la cobertura del servei cap zones de nou desenvolupament**
  El servei proposat permet crear noves parades en la zona de Can Magí – Carretera de Roquetes, en els nous sectors d'oficines de Vallsolana i Ca n'Ametller.

- **Allargament del tram central que disposa de major freqüència de pas entre l'estació de FGC Can Sant Joan i la rotonda de Correus**

Actualment, la major freqüència de servei s'ofereix en el tram entre l'estació de FGC Can Sant Joan i les empreses EDS i GFT, mentre que el nou esquema proposat ampliaria aquest "tram central" fins a la rotonda de Correus.

3. Altres mesures que proposem des de CCOO

- Per garantir la fluïdesa del servei d'autobús es proposa la senyalització d'un carril-bus en la calçada en cada un dels sentits de circulació per la via interpolar des de l'estació de FGC de Can Sant Joan fins la rotonda de correus. En un futur quant el creixement d'aquest servei assoleixi un flux molt més elevat caldrà començar a plantejar-se la possibilitat d'implantar una infraestructura fix de més capacitat tipus tramvia que transcorri pel traçat de la via interpolar.

- Igualment, es proposa crear cinc noves parades i instal·lar marquesines en totes les parades.

- Remodelar i ampliar els accessos i les andanes de l'estació de FGC dimensionant-la segons les necessitats actuals i futures. Per evitar la congestió que es produeix com conseqüència de les aglomeracions a les hores punta. Proposem ampliar el vestíbul actual, la creació de dues andanes laterals a banda i banda de les vies i d'un accés al sud de l'estació. Igualment, s'haurien de cobrir les andanes de tal manera que els usuaris no s'estiguin a la intempèrie.

- Remodelar i ampliar l'espai de la calçada d'accés a la parada de bus de l'intercanviador de Can Sant Joan perquè els autobusos articulats tenen dificultats per accedir-hi. Al mateix temps, prendre mesures urgents per evitar l'aparcament il·legal que dificulta la circulació del bus i l'accés dels vianants a la parada de bus i a l'estació ferroviària.

- Instal·lació d'una doble marquesina a la parada d'autobús de l'estació de FGC Can Sant Joan que dona servei a la línia del polígon i a la nova línia 6 de bus urbà de Sant Cugat. També és convenient la creació d'una coberta que cobreixi l'espai entre la parada d'autobús i l'entrada de l'estació de FGC. Actualment, per exemple quant plou els usuaris es refugien al vestíbul de l'estació ferroviària amb les incomoditats que això comporta.

4. Propostes de CCOO per la millora del serveis de FGC a l'estació de Can Sant Joan i a la Universitat Autònoma de Barcelona

L'estació de Can Sant Joan està en ple creixement del nombre d'usuaris l'any 2007 va tenir 965.280 viatgers, la qual cosa és força significativa tenint en compte que és una estació que té ús imminentment laboral. Tot i així el nombre d'usuaris d'aquest estació està molt per sobre de moltes de les

estacions de la mateixa línia del Vallès que donen serveis a àrees residencials.

L'augment dels usuaris d'aquesta estació continuarà, tenint en compte les previsions de creixement del nombre de treballadors del polígon de Can Sant Joan. Segons el Pla de mobilitat del polígon de Can Sant Joan actualment compta amb gairebé 14.000 treballadors i treballadores i la previsió és que l'any 2010 n'hi hagi més de 20.000 el que representa un 40% de creixement.

A més hem de sumar-hi els nous usuaris que aportarà la nova línia urbana L6 de Sant Cugat del Vallès que té com a parada d'inici i final de recorregut la mateix estació de Ferrocarrils de Can Sant Joan. Aquest línia fa serveis d'aportació de treballadors i treballadores a les noves instal·lacions d'EGAR-SAT, al polígon Can Magí i al complex d'oficines Trade Center de Sant Cugat.

Davant d'aquests augments espectaculars dels potencials usuaris dels serveis de FGC, que tenen parada a l'estació de Can Sant Joan, es fa necessari per garantir la qualitat i la capacitat del servei, incrementar l'oferta. I això, tant pel que fa a la capacitat de viatgers com a la freqüència de serveis. Perquè sinó es pot produir l'efecte contrari al desitjat i les incomoditats que produeixi la saturació del servei dissuadeixi del seu ús i s'acabi promovent l'ús del vehicle privat per desplaçar-se al lloc de treball o estudi.

- Tenint en compte aquesta creixent generació de mobilitat a aquests dos centres es fa imprescindible que tots els trens de la S55 (Barcelona–UAB) arribin fins a Sabadell durant tot l'any i a l'inversa que tots els trens S55 parteixin de Sabadell, també durant tot l'any. En definitiva es tractaria de reconvertir els serveis de la S55 en S2 i que prestessin servei més enllà del període lectiu, és a dir, també durant els mesos de juliol i setembre, Nadal i Setmana Santa.

- Remodelar i ampliar els accessos i les andanes de l'estació de FGC dimensionant-la segons les necessitats actuals i futures. Per evitar la congestió que es produeix com conseqüència de les aglomeracions a les hores punta. Proposem ampliar el vestíbul actual, la creació de dues andanes laterals a banda i banda de les vies i d'un accés al sud de l'estació. Igualment, s'haurien de cobrir les andanes de tal manera que els usuaris no s'estiguin a la intempèrie.

- Remodelar i ampliar l'espai de la calçada d'accés a la parada de bus de l'intercanviador de Can Sant Joan perquè els autobusos articulats tenen dificultats per accedir-hi. Al mateix temps, prendre mesures urgents per evitar l'aparcament il·legal que dificulta la circulació del bus i l'accés dels vianants a la parada de bus i a l'estació ferroviària.

- Instal·lació d'una doble marquesina a la parada d'autobús de l'estació de FGC Can Sant Joan que dona servei a la línia del polígon i a la nova línia 6 de bus urbà de Sant Cugat. També és convenient la creació d'una coberta que cobreixi l'espai entre la parada d'autobús i l'entrada de l'estació de FGC. Actualment, per exemple quant plou els usuaris es refugien al vestíbul de l'estació ferroviària amb les incomoditats que això comporta.

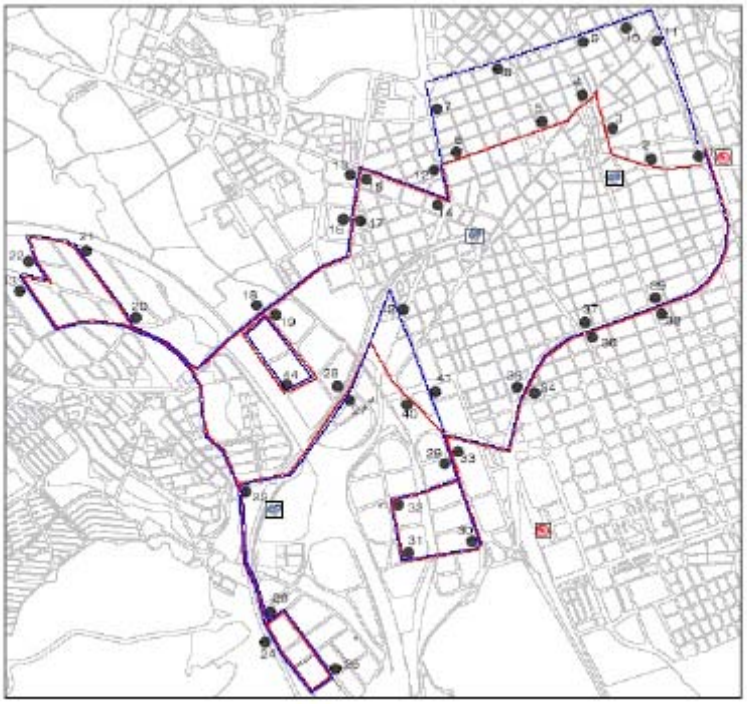
5. Pla de millora de la mobilitat i l'accessibilitat als polígons industrials de Sabadell i Sant Quirze del Vallès 2007

E proposa d'implantar un bus llançadora que travessi el centre de Sabadell (est-oest) dues alçades, zona centre i Gran Via. Aquest flux permetrà recollir les arribades dels fluxos procedents del nord i del sud, que ja est troben molt ben coberts a través de la xarxa actual de bussos urbans, així com també els desplaçaments interurbans d3es d'altres municipis ja sigui en trena o en autobús.

S'implantarien dues línies complementaries que realitzen el mateix recorregut, però en sentits oposats. Diverses parades disposen d'intermodalitat amb altres línies de serveis urbans així com d'interurbans, tan ferrocarril com autobús, d'aquest manera s'aconsegueix que amb un sol canvi de línia en el cas de desplaçaments urbans els treballadors puguin realitzar el desplaçament.

Els intercanvis ferroviaris es realitzarien amb l'estació de FGC de Sant Quirze del Vallès en un extrem de la línia i amb l'estació de Sabadell centre de rodalies.

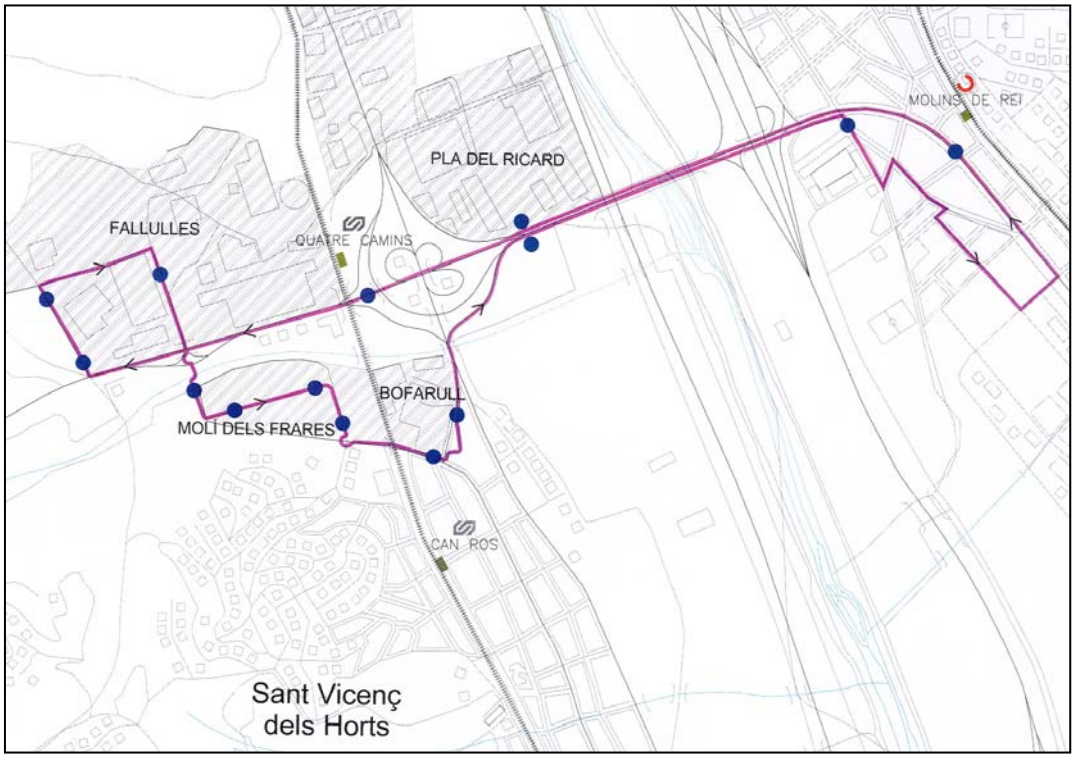
La nova línia representarà un augment de l'atractivitat de l'oferta de transport públic a la zona tan per a desplaçaments externs com interns, ja que comportarà per una banda la disminució del temps de viatge així com el nombre de transbordaments, mentre que d'altra banda es donarà una major accessibilitat als llocs de treball amb transport públic en apropar les parades del servei.



Proposta de nova línia de bus dels polígons de Sant Quirze i Sabadell sud

6. Pla de millora de la mobilitat i accessibilitat dels polígons industrials de quatre Camins 2006

- Es proposa la creació d'un bus llançadora que transcorri pels polígons de Sant Vicenç dels Horts del Pla de Ricard, Bofarull, Molí dels Frares i les Fallulles (al voltant de 3.000 treballadors i treballadores), enllaçant amb l'estació de Renfe de Molins Rei i de FGC de 4 Camins. La proposta es concreta amb un temps de recorregut aproximat de 28 minuts, 14 parades, una cobertura horària de 5.30 a 22.30 i una freqüència cada 15 minuts en hores punta i cada 30 minuts la resta del dia.



Nou servei de bus llançadora als polígons del nord de Sant Vicenç dels Horts

Una altre proposta possible solució seria un nou accés a l'estació de FGC de Quatre Camins només per a vianants, en el pont de les vies del ferrocarril sobre la N-340, al que hi podrien accedir de forma directa (gairebé la meitat del recorregut actual des del Camí de Ca n'Ubach: *720 metres*) i segura, un cop realitzades les actuacions proposades per vianants en aquest document, els treballadors de 3 polígons: els del polígon de les Fallulles (1288), part dels del polígon Molí dels Frares (686), i els futurs treballadors del nou polígon annex a les Fallulles (estimats en 700 treballadors). Això vol dir que, tenint en compte el percentatge d'aquests treballadors que són residents als municipis de l'eix de FGC, i dels que han manifestat estar disposats a utilitzar el transport públic, hi ha uns 900 treballadors potencials usuaris d'aquest accés a l'estació de Quatre Camins.

L'accés seria directe a l'andana en direcció a Barcelona, però l'habilitació d'aquest accés suposa una sèrie d'actuacions de gran inversió:
- Expropiació d'un edifici de Ciments Molins. Degut a l'espai actual limitat, es veuria afectat un edifici d'aquesta empresa.

Molins que s'hauria d'expropiar. En aquest edifici, però, només hi ha emmagatzemada maquinària i material vell, que actualment no s'utilitza per a la producció, de manera que no s'afectaria cap part vital de l'empresa.

- **Construcció d'un vestíbul**. És necessari un nou espai habilitat com a estació.
- **Instal·lació de màquines expenedores de bitllets**.

- **Instal·lació de validadores**.
- **Instal·lació de sistemes de seguretat**: càmares de videovigilància, interfons, etc.
- **Habilitació d'un itinerari segur**. S'ha de construir un itinerari segur des del nou accés fins a l'andana, en l'espai de 2 metres d'amplada que hi ha entre les vies i el mur de Ciments Molins.

Actualment molts usuaris de FGC ja utilitzen aquest "accés" temeràriament, ja que és molt més directe, saltant la xarxa metàl·lica que hi ha per evitar el pas i passant al costat de les catenàries. Tal i com està ara, aquestes entrades i sortides furtives són un risc, degut a la proximitat de les vies i de les catenàries.

Espai per habilitar un nou accés a l'estació de Quatre Camins de FGC.

7. Pla de mobilitat sostenible del polígon El Pla de Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat 2007

Creació d'un servei llançadora entre les estacions de ffcc i el polígon

Aconseguir un servei àgil i directe que connecti les estacions ferroviàries i els centres urbans amb el polígon El Pla.

Pel polígon industrial del Pla es proposa un nou servei d'autobús que enllaci les diferents estacions ferroviàries (Estació de RENFE a Sant Feliu de Llobregat, Estació de RENFE a Molins de Rei i Estació de FGC a Quatre Camins), tot millorant la cobertura territorial i horària del servei actual d'autobusos. També

es preveu com una possibilitat a estudiar que connecti amb la parada final del tramvia, la parada del Consell Comarcal, a l'entrada de Sant Feliu de Llobregat des de Sant Joan Despí. Es proposa un servei intermitent, àgil i directe, que cobreixi les hores d'entrada i sortida dels treballadors/es: matí: de 5:30h a 9:45h; migdia i tarda: de 12:45h a 19:15h; i nits: de 21:30h a 22:45h

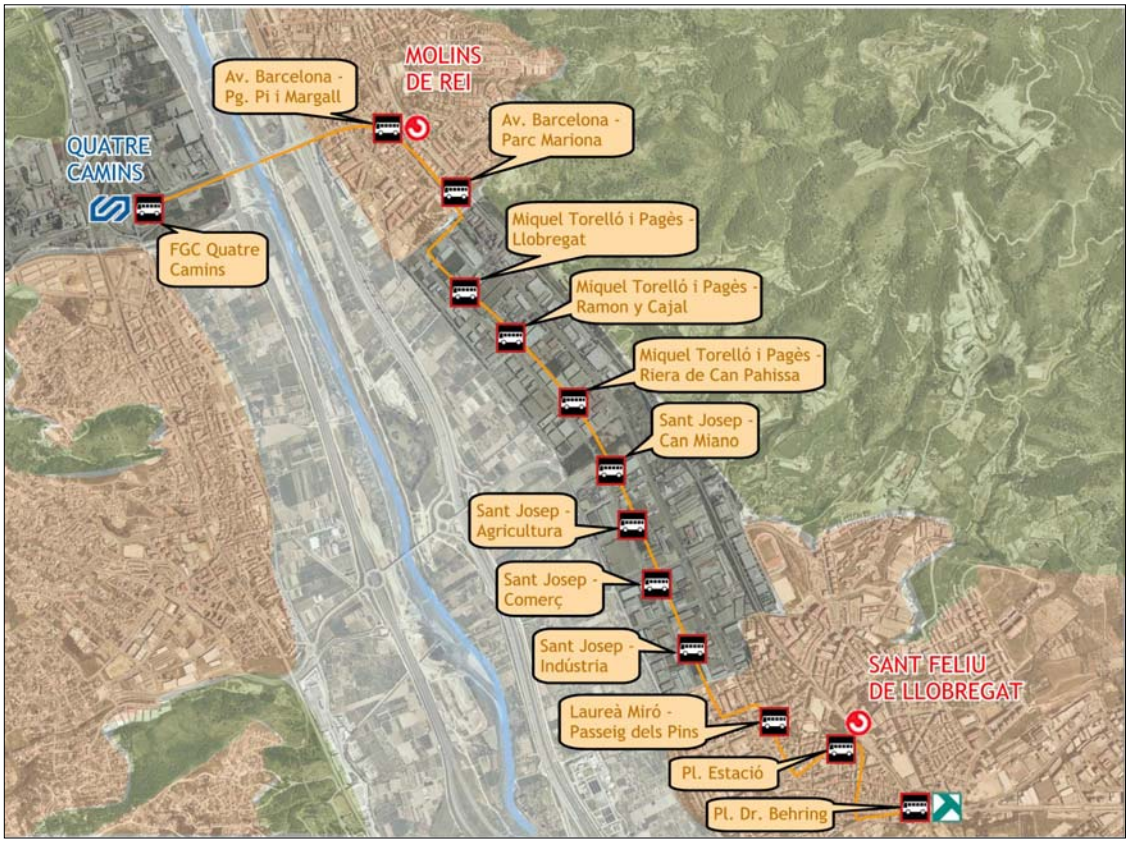
Quant a recorregut s'ha primat la relació amb l'estació de RENFE de Sant Feliu de Llobregat, per ser més propera als orígens de la majoria de treballadors/es. En tot cas la parada de Molins de Rei a Av. Barcelona – Pg. Pi i Margall es troba a 5 minuts a peu de la parada de tren. No s'arriba fins a l'estació per aconseguir un servei més àgil.

S'ha considerat necessari apropar els treballadors/es fins a Quatre Camins per tal de millorar la connexió amb els municipis de la comarca de l'altra banda del riu Llobregat.

Aproximadament uns 6.000 treballadors i treballadores tenen com a origen del seu desplaçament al centre de treball municipis als quals donant cobertura els eixos ferroviaris esmentats i el recorregut urbà del bus llançadora.

Un tema essencial si es vol connectar amb l'intercanviador de Quatre Camins és el pas del servei pel pont del Llobregat, que actualment pateix una gran congestió en hores punta. Caldria assegurar l'existència d'una prioritat de pas dels autobusos, la qual cosa passaria per l'habilitació d'un carril bus.

Amb una velocitat comercial de 15km/h s'aconsegueix un temps de recorregut d'uns 27 minuts amb una distància de 6,7 km i es preveu una freqüència de 20 minuts



Proposta de bus llançadora al polígon el Pla

Ampliació de la cobertura horària del transport públic

Amb l'objectiu de disposar d'un servei de TPC que cobreixi tots els horaris dels treballadors/es.

Actualment els treballadors que entren a treballar a les 6h o que surten a les 22h no disposen del servei d'autobús interurbà que els apropa als principals municipis d'origen (Molins, Sant Feliu, L'Hospitalet i Barcelona). En canvi, els treballadors/es que comencen a treballar a les 22h o bé els que surten a les 6h sí que disposen d'aquest servei.

Avui dia la primera expedició des de Barcelona surt a les 6:00h, i la darrera cap a Barcelona surt les 22:00h de Molins de Rei. Per tant es proposa ampliar aquest horari, tot iniciant el servei des de Barcelona a les 5:15h i finalitzant el servei cap a Barcelona a les 22:15h. Aquesta proposta representa un increment de 30 km/dia (15km*2 expedicions, 5:15h i 22:15h).

Respecte l'horari de les línies que provenen de l'intercanviador de Quatre Camins (567, 560 i 518), ja es veurà ampliat i millorat per la nova proposta de servei llançadora entre les estacions de ffcc i el polígon

Igualment és necessari ampliar la cobertura horària dels matins del servei de Rodalies de Renfe, iniciant els primers serveis a les 5h, com el metro de Barcelona. Atès que actualment comença a les 5,42 (sentit Martorell) i com el trajecte dura uns 20 minuts no hi ha temps per arribar al torn de les 6 del matí.

Millora de l'equipament de les parades d'autobús

Millorar la concepció del TPC i les condicions d'espera i d'accés a l'autobús.

Les parades d'autobús representen el servei de transport públic a la via pública. Es tracta d'uns equipaments visibles per a tots els treballadors/es del polígon. L'estat d'aquestes parades, doncs, informa, de manera inconscient, i potser erròniament, del servei que hi ha al darrere.

En aquest sentit, cal treballar per millorar les parades del polígon, per tal d'aconseguir un aspecte atractiu que animi a usuaris potencials d'autobús a fer-lo servir.

Les parades, així, han de contenir sempre **informació actualitzada**, amb horaris, itineraris i plànol dels recorreguts de les diferents línies que hi efectuen parada.

Si hi ha espai suficient a les voreres es recomana col·locar **marquesines** (per tal que quedi espai lliure de 1,80m sense obstacles). Tanmateix, hi ha possibilitat d'instal·lar marquesines també en voreres estretes (veure exemple de servei urbà de Sabadell), situant-les sobre les plataformes d'accés.

Per altra banda és desitjable introduir **plataformes d'accés** al vehicle a totes les parades, ocupant espai per aparcament i evitant que l'autobús hagi de maniobrar per tal d'acostar-se a la vorera (si és que els turismes no han ocupat aquest espai en principi reservat).

Per últim, és del tot necessari il·luminar adequadament les parades de transport públic, amb un **enllumenat** especial que confereixi una sensació de seguretat suficient.

Construcció d'un baixador laboral ferroviari al polígon del Pla

Millorar l'accessibilitat en transport públic al polígon, tot ampliant el ventall de possibilitats.

Aprofitant el pas de la línia de rodalies de Renfe per un extrem del polígon es planteja la possibilitat d'habilitar un baixador per tal d'apropar els treballadors/es del polígon al seu lloc de treball. D'aquesta manera es minimitzarien els intercanvis modals i, en conseqüència, el temps de desplaçament.

Actualment prop d'un miler de treballadors/es utilitzen el servei de rodalies per accedir al polígon.

Els transbordaments entre diferents modes de transport penalitzen el temps de viatge, per la qual cosa són dissuassoris, així doncs un baixador laboral al polígon amb serveis ajustats als horaris d'accés a la feina incentivarien l'ús del transport públic. Igualment s'ha de tenir en compte que més de la meitat de treballadors i treballadores del polígon tenen com origen del seu desplaçament municipis que es localitzen en aquest eix ferroviari.

A mig termini aquest baixador podria arribar a tenir un servei mixt de passatgers i mercaderies

Obertura d'un nou baixador laboral al polígon El Pla a la xarxa de Rodalies Renfe

Línia L60

Una millora que s'anuncia al PTVC, és una línia de nova creació, la L60, que surt del nucli de Molins de Rei, transcorre pels polígons industrials de Quatre Camins, circula per Sant Vicenç dels Horts, travessa de nou el riu i dóna servei al Polígon Industrial del Pla del terme municipal de Sant Feliu i finalitza l'itinerari en aquest municipi.

L'horari de la línia L60 hauria de considerar les hores d'accés dels treballadors del polígon industrial i oferir una freqüència mínima de 30 minuts en les hores de màxima afluència per estimular la demanda potencial.

Creació d'un servei públic de bicicletes

Potenciar la bicicleta com a mitjà combinat amb el ffcc i per connectar amb els centres urbans

Aquesta mesura està relacionada amb l'actuació EA3.12 del PDM de l'ATM, que proposa crear un *Servei de bicicletes comunitàries a les estacions ferroviàries*. Es tracta de prestar un servei que pot ser idoni en àmbit urbà, però sobretot en les estacions interurbanes properes a polígons industrials i zones de baixa densitat. La mesura necessita que l'itinerari amb bicicleta que connecti amb la destinació sigui segur.

Dins la proposta de l'ATM s'inclou l'estació de RENFE a Molins de Rei com a punt on oferir aquest tipus de servei.

Cal tenir en compte que l'EMT està estudiant la viabilitat d'implantar un sistema de bicicicletes compartides d'àmbit metropolità. Per altra banda, hi ha la possibilitat que siguin les pròpies empreses del polígon les que comptin amb una flota pròpia de bicicletes per als treballadors/es.

Concepte general

Els sistemes de préstec públic de bicicletes tenen l'origen l'any 1968 a Amsterdam amb la creació de les *bicicletes blanques,* de les quals es podia disposar lliurement i sobre les que no s'exercia cap tipus de control d'ús. Durant els anys 90 aquests sistemes es comencen a implantar per diverses ciutats europees: flotes de bicicletes gestionades per a esdevenir part del conjunt de sistemes permanents de transport públic de les ciutats.

En aquest sentit, tot i la seva curta edat, han esdevingut referents a Europa sistemes com el *Vélo'v* de Lió, el *Call a Bike* de Múnic, Berlín i Frankfurt, el *OV-fiets* a les estacions de tren dels Països Baixos, el *OYBike* de Londres, les *Bicis Naranjas* de Vitòria o el recentment inaugurat *Bicing* de Barcelona. Es tracta de sistemes que principalment complementen les xarxes de transport públic tradicionals (metro, ferrocarril, autobusos, etc.) oferint una gran flexibilitat i rapidesa a l'hora de resoldre distàncies curtes i mitjanes a l'entorn de les estacions. El seu públic objectiu són persones que realitzen desplaçaments

quotidians normalment per motius obligats (treball o estudis) però també per motius no obligats (gestions, visites, compres, etc.).

L'aposta per un sistema públic de préstec de bicicletes és una aposta per millorar clarament la competitivitat dels sistemes de transport públic existents respecte als modes motoritzats, promovent un canvi modal que redueixi l'impacte dels modes motoritzats sobre la salut i la seguretat en els carrers de les ciutats, i que redueixi l'impacte de la mobilitat sobre l'escalfament del planeta.

És una aposta molt viable per a ciutats amb més de 200.000 habitants i amb gran poder d'atracció de desplaçaments, però també pot ser una aposta viable per a pobles i ciutats petites, una aposta de millora de la competitivitat dels sistemes de transport públic que pot esdevenir tècnica i econòmicament més viable que la construcció de grans accessos i aparcaments de vehicles motoritzats a les estacions, o que el pagament d'elevats costos per tal d'augmentar el nombre d'expedicions de línies d'autobús urbanes.

Cal tenir en compte que en aquests pobles i ciutats petites aquestes línies urbanes sovint ofereixen freqüències poc competitives però alhora topen amb que els increments dels serveis tenen poc efecte en la captació de nous usuaris. En tot cas, un sistema públic de préstec de bicicletes pot esdevenir el complement perfecte de les xarxes de transport públic de connexió i una excel·lent oportunitat per a promocionar la bicicleta com a mode de transport urbà per als desplaçaments interns, tenint en compte que és una de les poques solucions viables per a resoldre la insostenibilitat dels sistemes de mobilitat actuals de molts pobles i ciutats.

Dimensionament proposat per al Poligon El Pla

Per al cas del polígon industrial El Pla es proposa implantar una flota de **100 bicicletes**, repartides entre les estacions de tren de Sant Feliu de Llobregat (40 bicicletes), Molins de Rei (40 bicicletes), la parada del tramvia de Sant Feliu / Consell Comarcal (10 bicicletes) i el Centre de Serveis del polígon (10 bicicletes).

Aquest servei de préstec està adreçat als treballadors i treballadores del polígon El Pla, majors de 18 anys. L'explotació de les enquestes de la mostra de treballadors i treballadores evidencia que un 9% arriba al polígon en tren. Extrapolant aquest percentatge a l'univers total es troba que uns 800 treballadors del polígon passen diàriament per les estacions de Molins de Rei o Sant Feliu de Llobregat.

Una flota de 80 bicicletes a les estacions de tren, podria donar servei, doncs, a un 10% dels usuaris del ferrocarril. A més a més, aquestes bicicletes podrien ser utilitzades també per veïns i veïnes de Sant Feliu o Molins que treballen al polígon El Pla.

Cost per a l'usuari
En experiències semblants de préstec de bicicletes en altres municipis s'ha fet servir la gratuïtat del servei com a reclam per facilitar l'èxit de la iniciativa. En aquest cas es proposa que l'ús d'aquest transport públic individual sigui gratuït durant 12 hores. A partir d'aquest temps es penalitzaria l'usuari amb un cost horari (per determinar).

Registre
Es proposa que el funcionament sigui automàtic, amb unes **targetes xip sense contacte** per a cada usuari enregistrat. Aquesta targeta es podrà obtenir al punt d'informació del **Centre de Serveis** del polígon, prèvia formalització del contracte que dóna accés al servei. Per formalitzar el contracte l'usuari s'ha d'identificar i donar les seves dades personals (nom, adreça, DNI, núm. de telèfon, empresa del polígon on treballa, orígen/destinació del desplaçament en bicicleta i dades bancàries). L'usuari haurà de signar el contracte que contindrà, entre altres, les condicions generals del servei de préstec de bicicletes i les assegurances, així com un document responsabilitzant-se de la custòdia de la bicicleta i eximint els Ajuntaments de qualsevol responsabilitat derivada dels possibles accidents que es puguin produir durant el període de préstec. A més se li facilitarà un tríptic amb consells de com circular amb seguretat pel polígon i les normes d'ús de la bicicleta i del servei. Tots els titulars de la targeta d'usuari gaudiran d'una assegurança específica per als desplaçaments amb bicicleta del servei de préstec. Les garanties proposades seran de tipus assegurança multirisc de la bicicleta i assegurança d'accidents. La cobertura de l'assegurança estarà limitada a l'ús del servei de préstec.

Es proposa que per obtenir la targeta sigui necessari pagar un dipòsit, amb el qual l'usuari respongui dels deterioraments que pugui ocasionar a la bicicleta durant el seu ús, i també de la pèrdua o robatori (donat el cas perdrà la totalitat de la fiança).

Punts de recollida
L'origen i la destinació final han de ser coincidents, és a dir, la bicicleta ha de ser retornada al mateix punt de recollida. Durant la jornada laboral les empreses han de preveure l'existència d'un aparcament segur dins les seves instal·lacions. Per evitar robatoris els usuaris poden fer ús de cadenats particulars.

Manteniment de la flota
En el cas de que s'hagi detectat qualsevol anomalia en el funcionament de la bicicleta, s'haurà de comunicar als responsables del servei, al Centre de Serveis del polígon, des d'on es gestionarà la reparació. Es realitzarà un manteniment mensual de la flota de vehicles, a l'empresa Monty, emplaçada al polígon.

Calendari i horari
El servei funcionarà les 24h dels 365 dies de l'any, encara que l'atenció a l'usuari serà en dies feiners de dilluns a divendres, en horari de 9h a 13h i de

5h a 17h. No obstant, aquest calendari i horari de préstec podran patir modificacions, en funció de la valoració del funcionament del servei.

Durant els mesos de juliol i agost, degut a la menor activitat laboral a la ciutat i la calor, es valorarà la conveniència de mantenir operatiu el servei en les mateixes condicions, o si pel contrari s'establiran unes condicions específiques per a aquest període (limitació de dates i hores) o es tancarà el servei. Aquest període de tancament també pot facilitar la realització d'una revisió a fons de l'estat de la flota.

Característiques de les bicicletes

La bicicleta de préstec ha de ser còmoda, robusta, segura, i de gamma de qualitat mitja. Cal prioritzar la seva lleugeresa i l'acabat en els components de més desgast, transmissió i canvis, rodes i les parts de manejament com la tija del manillar i del seient. Totes les bicicletes estaran numerades amb un mitjà fix (adhesiu permanent) que permeti individualitzarles i fer-ne un seguiment una per una. Es proposa que les bicicletes del servei de préstec del Pla portin un distintiu identificatiu (logotip) del nou servei de transport públic. La pintura ha de ser resistent per evitar al màxim els efectes negatius del seu ús en el transport i l'emmagatzematge sobre l'aspecte de conservació de les bicicletes.

El fabricant/proveïdor de les bicicletes haurà de garantir la continuïtat en el proveïment de bicicletes i un bon servei postvenda, tant per al subministrament d'accessoris i recanvis com també per a la garantia de qualitat dels components (per al quadre cinc anys i els components dos anys, per exemple). Es proposa que el proveïdor sigui el més local possible, i al mateix polígon existeix un destacat fabricant de bicicletes: Bicicletes MONTY S.A. Es

Disseny de la comunicació del servei

Tractant-se d'un servei nou, en un entorn on encara hi ha poca cultura de la bicicleta, és important que la promoció del servei estigui emmarcada en un projecte més ampli de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual i d'una nova cultura de la mobilitat on es persegueixi clarament disminuir l'ús del vehicle motoritzat privat. L'objectiu principal de la campanya és **donar a conèixer les possibilitats de mobilitat amb bicicleta per moure's pel polígon El Pla i motivar els treballadors i treballadores a fer-la servir.** Altres objectius secundaris són donar a conèixer el Servei de bicicletes públiques del Pla i aconseguir captar patrocinadors del servei a través d'una imatge de qualitat.

8. Pla de millora de la mobilitat i l'accessibilitat als polígons industrials de Castellbisbal i Sant Andreu de la Barca 2007

Nous serveis llançadora

És objectiu primordial connectar l'Estació de Sant Andreu de la Barca (FGC) amb la Estació de Castellbisbal (RENFE). Alhora, l'objectiu és, també, donar cobertura a un àrea industrial molt extensa i molt densa.

La proposta es basa en **tres itineraris** ben diferenciats, però amb el mateix origen i final, però que, a més, abastaria els polígons Nord-Est, N-II, Can Sunyer, AI Llobregat i Sant Vicenç. Aquestos sumen tot plegats, més de 11.000 treballadors, dels quals, i sempre segons les enquestes, quasi la meitat, uns 5.000, són potencials usuaris de un servei de transport públic.

En tot cas, és una connexió entre dues estacions de ferrocarrils de diferents línies, la qual cosa ofereix moltes possibilitats, en considerar l'efecte xarxa. A més, un d'aquests itineraris serviria també a una àrea urbana molt densa a Sant Andreu, funcionant també com autobús urbà.

Per tal d'oferir un mínim de qualitat al servei, cal que sigui propòsit oferir un mínim d'un servei per hora i sentit per a cada itinerari. Això permetria, al mateix temps, aconseguir la desitjada cadència de 20 minuts per hora i sentit en la connexió entre les dues estacions de ferrocarril.

Amb mesures que poguessin garantir una velocitat de 25 Km/h (com ara semàfors a la demanda o circulació en carrils en sentit contrari per els autobusos), el temps per cada itinerari es pot reduir fins als 15 minuts (enlloc dels 20 previstos sense prioritat), la qual cosa podria permetre augmentar freqüències.

En qualsevol cas, aquest servei estaria sempre sincronitzat amb els horaris de pas dels serveis ferroviaris (amb preferència amb RENFE, el servei més ràpid però menys freqüent); és a dir, cal sincronia amb l'arribada des de Barcelona a les hores d'entrada a la feina, i amb la sortida cap a Barcelona a les hores de sortida.

Finalment, cal indicar que algunes de les rutes podran ser més fluïdes i àgils (amb el número de vehicles proposat), si s'obren/endrecen alguns dels accessos plantejats.

Aquestes millores són convenients per poder donar adequat servei als polígons de Can Sunyer, Nord-Est i AI Llobregat.

Es proposa, llavors, implantar tres línies d'autobús, amb una freqüència cadascuna d'un servei per hora i per sentit. Per acomplir aquest objectiu, es necessitaran dos vehicles en total.

Amb tres vehicles, però, aquesta freqüència es reduiria a un servei per cada 40 minuts per itinerari i sentit, i un servei entre estacions, cada menys de 14 minuts.

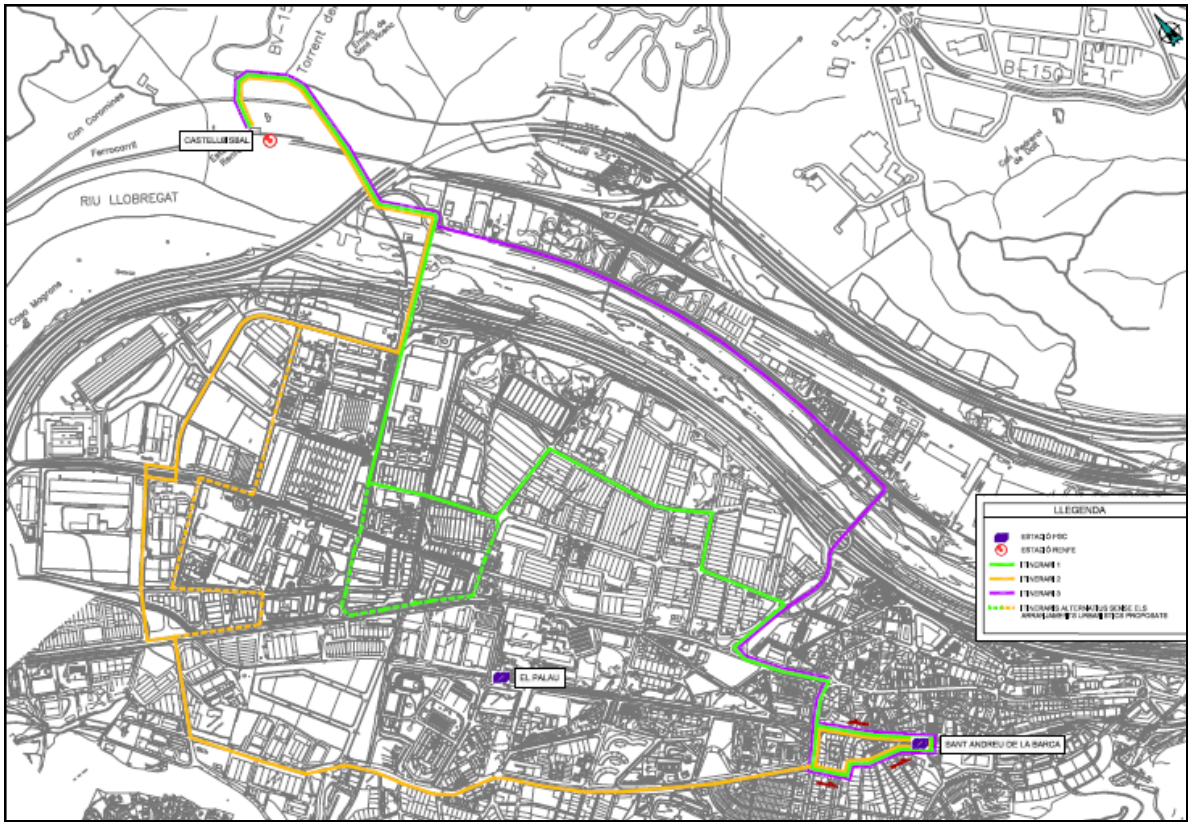
Es recomana un servei que funcioni, només feiners, des de les 5:20 del matí (primera sortida des de FGC Sant Andreu de la Barca; 5:40 primera sortida des de RENFE Castellbisbal) fins a les 23 hores (hora últim servei des de les estacions de ferrocarril).

Aquesta extensió fins a les 23 hores, és necessària per cobrir les últimes sortides del dia, i perquè es recomana anunciar aquesta llançadora entre les possibilitats per connectar FGC amb RENFE, i que amb la cadència prevista de 20 minuts, entre les estacions, es pot incloure com a connexió freqüent als mapes editats per l'ATM així com els de altres operadors.

L'itinerari 1 (per Pl Nord-Est), té una longitud aproximada de 5,45 quilòmetres (o 6,15 l'itinerari alternatiu), i es podria recórrer, a 25 Km/h, en 13 minuts (o 18 minuts fent servir l'itinerari alternatiu).
L'itinerari 2 (per Pl Can Sunyer), té una longitud aproximada de 6,75 quilòmetres (o 7 minuts), i es podria recórrer, a 25 Km/h, en 16 minuts (o 20 minuts fent servir l'itinerari alternatiu).

L'itinerari 3 (per carrer Ferralla), té una longitud aproximada de 5 quilòmetres, i es podria recórrer en 12 minuts (a 25 Km/h). Amb dos autobusos, prestant tots dos servei des de les 5:40, fins a les 23:20 hores (i un de ells, començant al matí 20 minuts abans), acumulen al llarg d'un dia, 35 hores i 20 minuts de servei, comptant que no hi hagin interrupcions.

Finalment, es proposen establir les parades allà on sigui més útil per accedir a les diferents empreses, amb un màxim de 500 metres entre elles, i 250 metres, com a distància mínima. L'objectiu serà donar cobertura fins al 85% dels treballadors, considerant que l'àrea d'influència cada parada és de 250 metres.



Nous serveis de bus llançadora ala polígons de Sant Andreu de la Barca i Castellbisbal

Reforç de serveis existents

Millora de les freqüències

Es proposa reforçar a curt termini els serveis interurbans operats per Soler i Sauret, per que hi hagi una freqüència real mínima de 20 minuts, alternant-se serveis convencionals amb serveis exprés (via autopista) o fins i tot creant-ne serveis directes des de Sant Andreu fins a Barcelona (segons criteris de l'operador). Tanmateix, cal millorar la velocitat comercial d'aquests serveis a tota la línia, amb petites mesures com ara prioritat semafòrica en alguns punts negres, o carrils dedicats, donat que l'actual velocitat comercial, propera als 14 Km/h, queda molt lluny d'una velocitat competitiva per a un servei interurbà d'aquest tipus.

És recomanable establir un objectiu de 20 Km/h de velocitat comercial per al comú dels serveis d'aquesta línia, una major fiabilitat i una freqüència més adaptada a la creixent demanda.

Cal, a més, disposar de mesures per prioritzar la circulació dels autobusos d'aquest eix, tant a les autopistes (carrils BUS-VAO) con als grans artèries urbanes (carrils segregats, plataformes a les parades, prioritat semafòrica, etcètera). Un punt molt negre a totes hores és el carril lateral de la Diagonal, a l'entrada a Barcelona, que es podria resoldre si els autobusos circulessin i fessin parada a la calçada central.

Es recomana que les millores d'aquestes freqüències tingui especial incidència dins de la franja horària prèvia a l'hora quan la majoria dels treballadors inicien la seva jornada laboral: 6:00 hores, 8:00 hores, 9:00 hores i 14:00 hores.

Per tal de cobrir també l'hora de sortida dels treballadors amb torn rotatori, es recomana que aquest reforç abasti també els 45 minuts següents a aquestes hores d'entrada, tant en els trajectes d'anada com de tornada, per tal *Servei a les franges horàries desateses* Una de les mesures a mitjà termini seria començar a donar servei interurbà durant dues franges horàries, a hores d'ara desateses:

- des de que finalitza el servei diürn (o les freqüències disminueixen fins al mínim) fins que comencen els nocturns
- des de que finalitza el servei nocturn fins que comencen els diürns Així, des de aproximadament les 22:00 hores fins la 1:00 hores de la matinada, apareix una franja on no existeix cap tipus de servei de transport públic tant a RENFE com a les línies de autobús de Soler i Sauret.

Tanmateix, des de les 4:00 hores de la matinada, fins quasi bé arribades les 6:00 hores del matí, no existeix tampoc servei de transport públic, o la freqüència d'aquest es força baixa.

Aquesta deficiència te molta incidència sobre els potencials usuaris del transport públic als polígons, especialment per aquells que funcionen amb torn rotatori (un terç del total). Les estadístiques indiquen que, de forma majoritària, els relleus a les empreses amb aquest tipus de torns són a les 6:00 hores, les 14:00 hores i a les 22:00 hores.

Així, dos d'aquest relleus (6:00 hores i 22:00 hores), queden dins d'aquesta franja amb significativament menys servei, la qual cosa desincentiva el canvi modal cap al transport públic; addicionalment, els afectats es veuran poc motivats, si només podem fer-lo servir a un dels relleus (8:00 hores), amb la qual cosa el problema es multiplica. A banda del mode que emprin a l'últim tram del seu desplaçament a la feina, hores d'ara, durant aquestes dues franges horàries, els treballadors no es poden ni aproximar des d'altres poblacions a Castellbisbal o Sant Andreu de la Barca.

Cal garantir la continuïtat del servei de transport públic, sigui ampliant-ne el serveis diürns de bus i trens (recomanat) o bé ampliant els nocturns (menys cobertura però més ràpids), com recentment s'ha fet amb els serveis urbans a Barcelona.

Pel que fa als serveis nocturns, caldria augmentar el nombre de parades més enllà de les actualment existents, normalment només una per cada estació de ferrocarril. Es considera important aproximar més les parades a les destinacions, donat que a la nit, diferents factors (com ara la seguretat ó la

climatologia) fan desagradables llargs desplaçaments a peu dels potencials usuaris.

Aquesta millora del servei, durant 2 hores al dia (1 hora, de les 5:00 a les 6:00 de la matinada, i 1 hora des de les 22:00 a les 23:00 hores), suposa, però, una actuació imputable al conjunt de la línia (entre Barcelona i Martorell), i no només a l'àmbit d'aquest estudi.

Per tal de millorar i abaratir la explotació, i donar major cobertura, es recomana que aquestos serveis al inici i final de la jornada no abandonin la N-II. Aquest canvi en el itinerari no tindrà cap incidència en els serveis actuals a Av. Constitució.

9. Planificació d'accés sostenible a les empreses situades en polígons industrials de la zona sud de Rubí 2005

Bus llançadora dels polígons

Un dels objectius primordials és servir-se de la nova línia de Renfe R-7 (l'Hospitalet–Martorell) amb parada a l'av. Electricitat, per tal que un servei de bus llançadora aporti un servei complert de d'aquesta línia.

Per aprofitar al màxim la possible demanda de treballadors, el servei iniciaria el recorregut a la parada d'Hospital General de FGC. A través del carrer Josep Trueta de Sant Cugat es creua l'AP-7 i s'arriba a la rotonda de l'av. De l'Electricitat, on hi hauria la segona parada. Només 1 km separen les dues estacions per carretera.

A continuació el servei recorreria els polígons de Cova Solera (pg. de la Riera, c. Lisboa, c. París, c. Roma, av. de Can Sucarrats), Can Jardí (c. Vivaldi, c. Wagner, c. Mozart, c. Stravinsky) i Rubí Sud (av. Antoni Gaudí).

Pel que fa a la qüestió de coordinació d'horaris de pas, els de FGC no presenten problema donada la seva elevada freqüència:

- des de Barcelona (5:29, 5:59, 6:29, 6:53, 7:17, 7:35, 7:47)
- des de Terrassa (4:56, 5:06, 5:36, 6:00, 6:23, 6:35, 6:47, 6:59, 7:05, 7:17, 7:29, 7:41)

Respecte els horaris de la nova línia de Renfe la freqüència és molt més baixa aproximadament un tren cada mitja hora. El primer tren surt d'Hospitalet a les 6:19 i arriba a Rubí a les 7:09 i des de Martorell, el primer, surt a les 6:27 i arriba a les 6:38 a Rubí. Així doncs, no és útil pels torns que s'inicien a les 6:00.

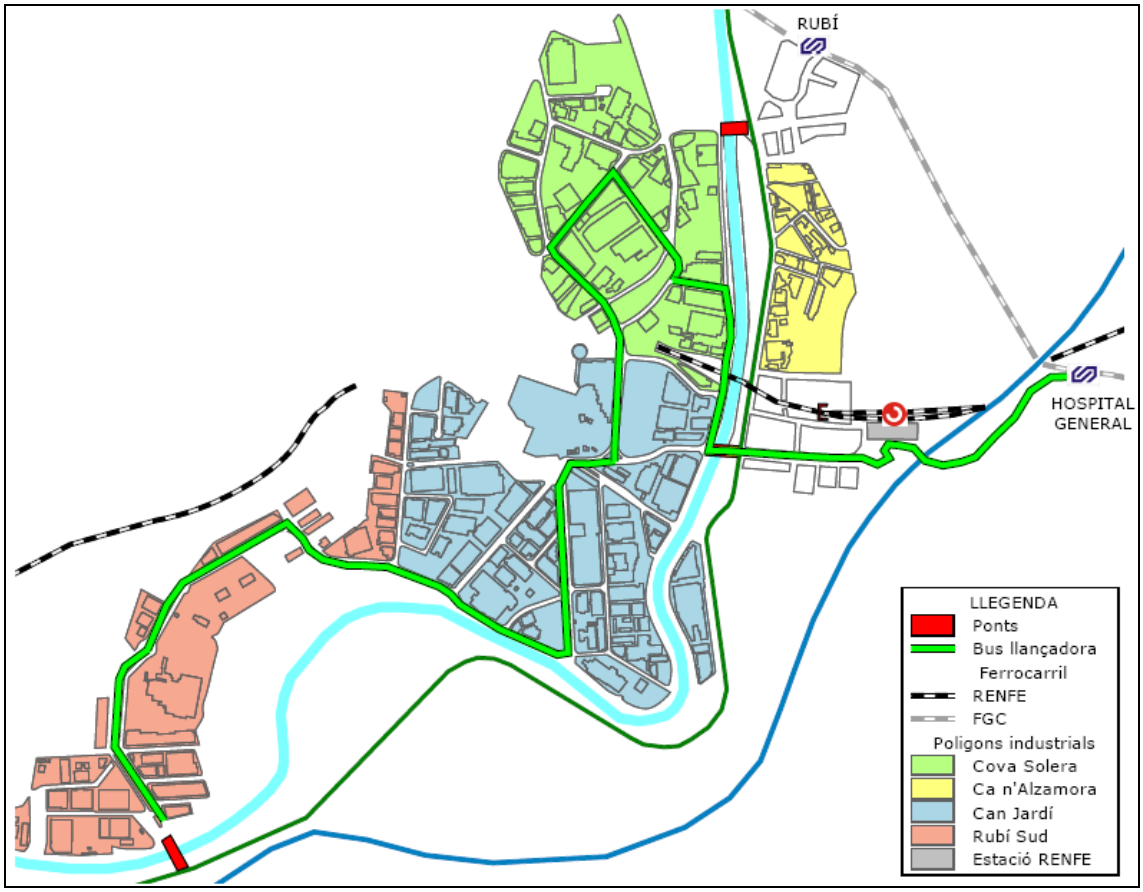
Es tracta d'un bus llançadora que es dirigeix a una zona amb uns horaris d'entrada clarament marcats i molta major dispersió en les tornades. L'autobús, de mesures reduïdes (microbús) per tal de facilitar i simplificar els moviments pels carrers més estrets, recorrerà l'itinerari complet cada quart d'hora.

S'hauria de pensar en un finançament compartit entre Renfe i FGC (pel guany d'usuaris que obtindrien), ATM i les pròpies empreses interessades. L'aspecte més conflictiu radica en una possible problemàtica administrativa entre els municipis de Sant Cugat del Vallès i Rubí, tenint en compte que el bus recorre territori dels dos termes. Una possibilitat per donar sentit d'igualtat a la línia, seria que aquesta comuniqués l'Hospital General amb algun polígon pròxim de Sant Cugat actualment no servit.

Paràmetres de recorregut Línia Recorregut (metres): 6.300
Freqüència de pas (min) : 15
Nombre de vehicles : 1
Servei: dies laborables de 5:00 a 17:00

La proposta concreta del servei, pel que fa al nombre d'hores de servei i al nombre d'autobusos (i, per tant, la freqüència de pas) ha de realitzar-se a partir d'un coneixement dels costos i dels ingressos esperables. D'aquesta quantificació s'obté un dimensionament del servei, calculant els quilòmetres i les hores realitzades per vehicle durant un any.

La valoració del cost depèn d'una sèrie de factors (l'economia d'escala de l'empresa operadora, els vehicles finalment utilitzats, etc.).



Proposta de bus llançadora pels polígons del sud de Rubí

10. Propostes de millora del transport públic als polígons industrials a l'eix del Congost del Vallès Oriental 2004

Creació d'una nova línia

Amb la voluntat de satisfer la demanda de mobilitat dels polígons industrials i evitar a la vegada la generació de nous viatges en vehicle privat es proposa la creació d'una línia d'autobús que connecti les estacions de Renfe i nuclis urbans amb els polígons.

Tret de la zona central del polígon Congost, totes les empreses dels tres polígons industrials analitzats es troben a més de 20 minuts a peu de l'estació de ferrocarril més pròxima.

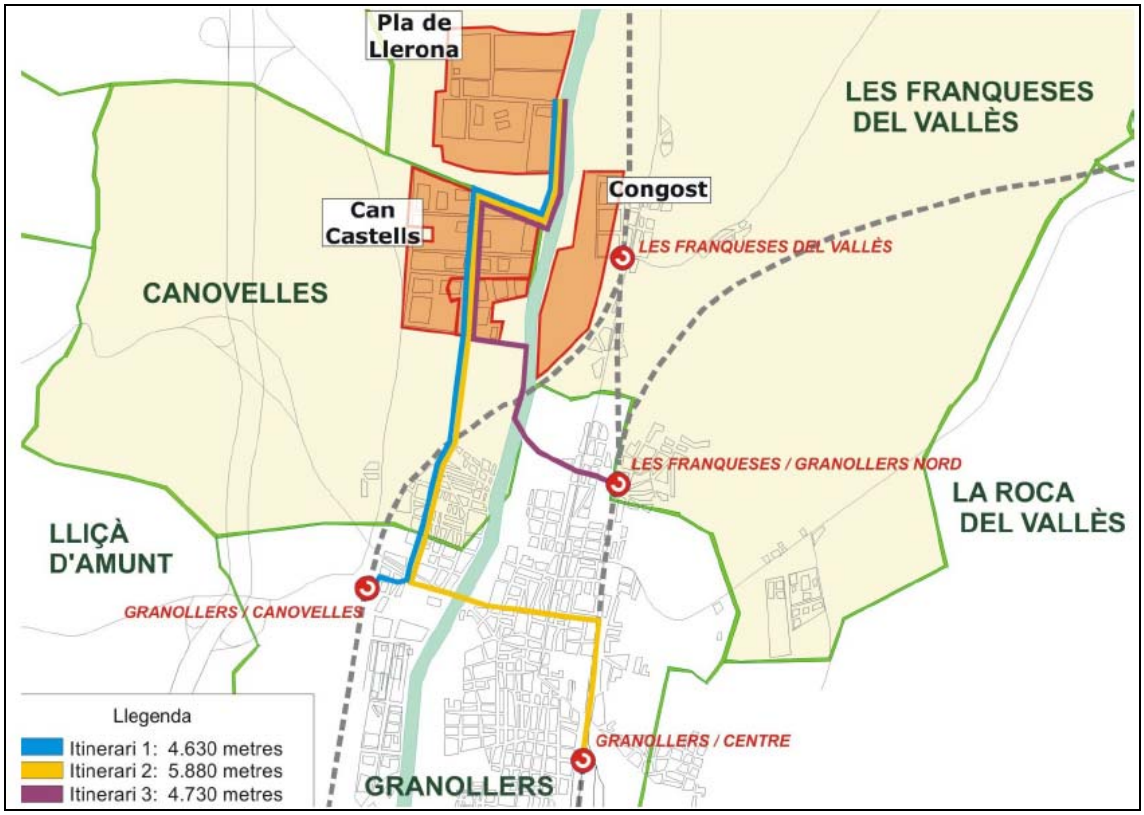
Un autobús llançadora, coordinat amb els horaris del tren i que comuniqui les estacions de tren de Granollers-Canovelles (R-3), Granollers-Les Franqueses (R-2), l'estació central d'autobusos i els polígons industrials, augmentaria els usuaris de transport públic.

S'hauria de pensar en una financiació compartida entre Renfe (pel guany d'usuaris que obté), ATM i les pròpies empreses interessades. Es presenten tres alternatives d'itinerari amb un autobús de mesures reduïdes (microbús). Les dimensions del bus han de facilitar i simplificar els moviments pels carrers més estrets.

Finalment s'ha optat per l'Itinerari 2 però lleugerament modificat pel que fa al recorregut pel centre urbà de Granollers. Tanmateix la línia ha quedat retallada i no dona servei al polígon Pla de Llerona i Can Jubany del terme municipal de les Franqueses del Vallès on hi treballen més de 1.000 treballadors i treballadores. Es tracta d'afegir un petit tram d'uns 900 metres d'una línia que ja està funcionant.

Un altre inconvenient és que té unes freqüències baixíssimes d'una hora, doblant el que es proposava per aquesta línia que era d'una freqüència de 30 minuts. Igualment, l'hora d'inici és a partir de les 5:30 per la qual cosa s'arriba al polígon de Can Castells després de les 6:00, en conseqüència no dóna servei al torn laboral que comença a aquesta hora de la matinada.

Tot així els horaris de Renfe tampoc són els adequats per donar servei a l'inici d'aquest torn laboral. Pel que fa al línia R-2 el primer tren que arriba a Granollers des de Sants és a les 6:01 i des de Maçanet a les 7:04. Pel que a la línia R-3 el primer tren que arriba a Granolers-Canovelles des de l'Hospitalet és a les 5:28 i des de Vic a les 6:24.



Proposta de tres alternatives de bus llançadora als polígons de Canovelles i les Franqueses

11. Pla de millora de la mobilitat i accessibilitat dels polígons industrials de la Zona Franca, Pratenc, ZAL i de la zona d'ampliació del port 2007

Creació de línia 109 exprés pl. Espanya-Zona Franca per Pedrosa

Actualment es detecta una sobrecàrrega de la línia 109 sobretot al període punta del matí, i un temps de viatge excessiu des de plaça Espanya fins a l'àmbit d'estudi. Es proposa la creació d'una línia 109 exprés, que discorreria per la Gran Via fins a Pedrosa, accedint al sector A pel nou pas inferior de Pedrosa-carrer 2 i prosseguint amb l'itinerari de la 109 dintre de l'àmbit.

Aquesta línia comptaria amb els següents avantatges:
- Alleugerir la càrrega actual de la línia 109
- Reduir el temps de viatge a l'evitar el Passeig de la Zona Franca i el nombre de parades intermitjes, en uns 10 minuts
- Incrementar la cobertura en transport públic del polígon Pedrosa.

Els treballadors i treballadores beneficiats són els del polígon Pedrosa, i els residents a Gran Via entre Pl. Cerdà i Amadeu Torner. Aquest nou servei reduiria la massificació en hora punta, i una reducció del temps de viatge dels treballadors usuaris de la 109, increment de cobertura a zones de l'Hospitalet (Gran Via, Pedrosa).

Prolongació de la línia 37 fins als carrers 3 i 4

La zona al voltant del carrer 3 està servida únicament per la línia 110, procedent de l'Hospitalet, donat que les parades de les línies que enllacen amb Barcelona se situen llunyanes (carrer 4 i carrer A).

D'altra banda, la remodelació i l'establiment de doble sentit de circulació al carrer 3 planteja la possibilitat de millorar la cobertura amb transport públic; per això es proposa prolongar la línia 37 pel carrer A fins al carrer 3, i després girar pel carrer E, carrer 4, i tornar pels carrers C o D un altre cop fins el carrer 3 en sentit tornada. La parada de regulació es podria fer a les cotxeres de TMB, parada a la qual ja arriba aquesta línia els dissabtes i festius.

Caldria crear serveis exprés a les hores punta, amb itinerari ràpid per Pedrosa aprofitant el nou pas inferior al carrer 2, iniciant inclòs el seu recorregut a Pl. d'Espanya.

Se'n beneficiarien especialment els treballadors dels sectors B, M (5.400) i part del sector C (uns 1.500 dels 5.000), treballadors de Pedrosa, residents a la zona de Gran Via entre Pl. Cerdà i Amadeu Torner

I representaria un increment de la cobertura al sectors B i M, una reducció del temps de viatge en hora punta, un increment de la cobertura a zones de l'Hospitalet (Gran Via, Pedrosa)

Ramal de la línia 88 fins al Moll d'Inflamables del port de Barcelona

Es constata una manca de cobertura en transport públic del Moll d'Inflamables del Port de Barcelona, donat que les parades de la línia 88 es situen massa llunyanes.

Es proposa l'establiment de serveis a les hores punta d'entrada i sortida que serveixin les instal·lacions d'aquest moll. Es tractaria d'una mesura temporal fins l'entrada en servei de les línies de metro, moment en què es podria reconvertir la línia 88 en un servei de captació/distribució enllaçant les noves estacions de metro i el Port.

El servei enllaçaria les actuals línies 88 i PR-4 a la ZAL i realitzaria un itinerari de circumval·lació del moll d'Inflamables, amb un recorregut total d'uns 7 km i amb una freqüència de 20-30 minuts, coordinada amb la de les línies anteriors.

Se'n beneficiarien treballadors i treballadores del moll d'inflamables (800 actualment). S'incrementaria la cobertura en transport públic a una zona del Port no servida, i reclamada per empreses i treballadors.

Servei de llançadores de connexió entre el Baix Llobregat i l'àmbit

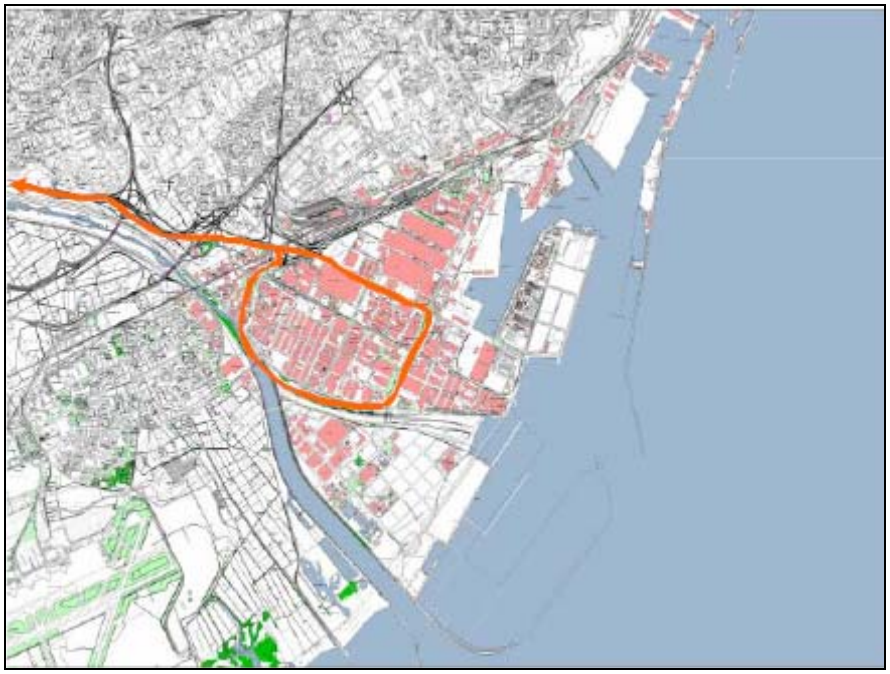
Es tracta d'enllaçar l'àmbit amb un conjunt d'orígens de viatges que actualment no disposen d'accés directe amb transport públic, o bé el temps de viatge no és competitiu, i que compten amb un pes específic important. L'origen de les llançadores es podria situar a Cornellà, Sant Boi o altres orígens a estudiar amb més detall.

En el cas de situar-se a l'intercanviador de Cornellà, per exemple, la línia cobriria els següents àmbits:
- Una part d'Hospitalet Nord, amb accés a l'intercanviador amb la línia 5 de metro
- Zones de Cornellà amb accés a peu o amb la línia 5 de metro
- Zones d'Esplugues i Sant Just amb accés utilitzant el Trambaix
- Corredors C4 i C7 de Renfe
- Municipis del corredor de la C-245 situats llunyans de Renfe (Sant Boi, Viladecans) amb accés a l'intercanviador amb línies de l'EMT

La línia enllaçaria l'intercanviador amb un recorregut ràpid sense parades per la ronda litoral, i un recorregut de distribució dintre de l'àmbit.

L'itinerari discorreria per la carretera d'Esplugues fins a la ronda litoral, amb entrada a la Zona Franca pel carrer 3 i un itinerari de circumval·lació pel carrer 3, carrer A, carer 6, carrer K, carrer 50 i tornada per la ronda seguint el mateix itinerari.

Beneficiaria als treballadors i treballadores residents en els àmbits esmentats i empreses on treballen. Actualment només els municipis de Barcelona, L'Hospitalet i El Prat estan enllaçats directament amb transport públic; la línia proposada enllaçaria la resta de principals municipis emissors de viatges, l'accessibilitat dels quals no millorarà suficientment amb les noves línies de metro.



Propostes de bussos llançadora procedents del Baix Llobregat

12. Proposta de CCOO per la millora de línia de bus de la línia PR-4

El bus PR-4 té un servei que enllaça l'estació de Renfe del Prat de Llobregat (R-2 i R-10) amb el polígon Pratenc, Mercabarna, Zona Franca i la Zal. Al tractar-se d'un bus llançadora que parteix de l'estació interncanviador del Prat és necessari que es faiclitat l'intercanvi mitjançant una bona informació de la localització de la parada i dels horaris i recorregut del bus ja des de l'interior del vestibul de l'estació. Igualment, s'ha de garantir la màxima proximitat possible entre l'esatció i la parada de bus.

El perfil de l'usuari que prové de la RENFE té un temps de viatge molt llarg de tot el desplaçament i dissuadeix l'ús per arribar a les zones més llunyanes. Prova d'això són els pocs treballadors que van des de l'estació fins la ZAL, mentre que fins a Mercabarna i al polígon pratenc la xifra es força representativa.

Per tal d'incrementar el nombre d'usuaris es pot fer per mitja de polítiques proactives afavoridores del transport públic (promoció informativa del servei, subvenció del títol del transport públic, en cas d'una freqüència baixa intentar ajustar els horaris de l'autobús amb els de les indústries, instal·lació de marquesines a les parades de la zona industrial)

Davant de les dades actuals de passatge, manifestament millorables, es podria estudiar com es distribueix la demanda per trams i franges horàries i adoptar el tractament que es fa a la Zona Franca Duanera en altres trams de l'itinerari.

La línia en determinades expedicions faria tot l'itinerari recollint els treballadors a les hores d'entrades/sortides de la fàbrica i amb un servei mínim cada hora. Així, els vehicles podrien concentrar els esforços als indrets on hi ha més treballadors que empren el servei (fins al Polígon Pratenc)

També es pot desdoblar el servei per a intentar fer-ho més directe i accedir més ràpidament a la ZAL, això pot permetre un increment d'usuaris per aquest tram de la línia, on actualment té un menor ús.

Als caps de setmana deixar un servei mínim que permeti als treballadors un accés al seu lloc de treball amb transport públic.

13. Propostes dels treballadors/res per a gestionar la mobilitat dels polígons Almeda, Famades, Est i Solanes de Cornellà de Llobregat

- Crear una línia de bussos llançadora, integrada tarifàriament i horàriament, connectant els intercanviadors de Cornellà Centre (Renfe R-4, futura R-3, metro L-5, Trambaix T-1 i T-2 i diverses línies de bussos urbans i interurbans, diürns i nocturns) i L'Hospitalet Centre (Renfe R-1, R-3, R4 i R7, metro L-1 i les parades properes de bus L12, L52 i L82). Hi ha la possibilitat que aquesta línia tingui parada a l'estació dels FGC de l'Almeda L-8 per enllaçar aquesta estació amb les empreses més

allunyades del polígon, i a la vegada donar servei als residents del barri Almeda.

- Construir el nou ramal del Trambaix per unir l'estació de Cornellà Centre amb l'Hospital de Bellvitge i l'estació de metro de la Feixa Llarga L-1, tot passant pel sector Almeda.
- La manca de connexió ferroviària entre les dues riberes del riu Llobregat en la zona del delta fa necessari el perllongament prioritari de la línia R-3 que hauria d'enllaçar l'intercanviador de Cornellà Centre directament amb els municipis de la ribera dreta del delta (Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels). Tal com consta en el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya. Mentrestant, s'hauria de garantir la comunicació entre les dues riberes deltaiques amb un servei eficaç de bus.
- Proposem la reobertura del baixador de Sant Ildefons en la R-4 de Renfe per a donar servei als treballadors que es desplacen al sector Almeda i, al mateix temps, als treballadors/res que resideixen als barris d'Almeda i Sant Ildefons i tenen com a destí llocs de treball, d'estudi, etc. d'altres localitats.
- Que es mantingui la parada que actualment, amb motiu de les obres del TGV, fan tots el trens de la línia R2 Sant Celoni-Vilanova-St. Viçens de Calders de RENFE a l'estació de Bellvitge, perquè facilita la connexió amb l'estació de Gornal dels FGC, la qual cosa fa més fàcil l'arribada al sector Almeda per les persones que viuen a la zona de la costa, així com al Vallès Oriental. Caldria també millorar la senyalització i informació d'aquest enllaç i, al mateix temps, garantir una bona accessibilitat entre ambdues estacions. Aquestes mesures millorarien també la mobilitat en transport públic ferroviari entre els municipis de la ribera dreta del Llobregat amb els del litoral del Baix Llobregat i El Garraf.
- Recuperar, un cop s'acabin les obres del TGV, la connexió amb l'aeroport dels trens de RENFE de la línia R1 (Mataró - Aeroport) amb parada a la esmentada estació de Bellvitge, facilitant l'enllaç amb l'estació de Gornal de les línies dels FGC. Aquesta mesura milloraria els desplaçaments entre la costa al nord de Barcelona (Maresme) i el sector Almeda, així com amb els municipis de la ribera dreta del Llobregat.
- Millorar l'enllaç subterrani de l'estació de plaça Espanya de FGC amb les línies 1 i 3 de metro ja que actualment és un intercanviador força penalitzant pel temps que s'ha de dedicar a recorre els passadissos.
- Per augmentar la cobertura territorial de la L-8 dels FGC s'ha de perllongar des de plaça Espanya fins a l'estació de Gràcia de Gràcia. Incloent un intercanviador a l'estació de metro (L5) d'Entença i un altre a la Plaça Francesc Màcia amb el tramvia.

14. Pla de mobilitat del polígon El Segre de Lleida, 2007

Implantar un bus en sentit contrari per potenciar la xarxa de transport públic d'accés al polígon i en conseqüència millorar la freqüència, el temps de recorregut i l'itinerari.

La línia LP realitza el seu recorregut de forma circular, descrivint un bucle fent un recorregut sempre en el mateix sentit.

Es tracta d'adquirir un nou bus perquè realitzi el recorregut de la línia de bus urbà LP en sentit contrari a la que realitza actualment, de tal manera que el recorregut d'anada i tornada tinguin la mateixa duració. S'haurà de preveure la instal·lació de noves parades de bus, així com la modificació de tota la informació que sigui necessària. El canvi haurà de complementar-se amb actuacions relatives a la comunicació del nou servei als treballadors.

En definitiva es tracta de millorar la qualitat del servei de bus: més rapidesa, menys temps recorregut i més freqüència de pas. Disminuir el volum de desplaçaments en vehicle privat

Millorar l'accessibilitat i la qualitat de les parades adequant els paràmetres d'accessibilitat a les parades als requeriments actuals.

Es tracta d'instal·lar marquesines a les parades del bus urbà que queden dins el polígon per millorar les condicions en les que els usuaris esperen fins a l'arribada del bus. L'ordre de prioritat en el que es realitzarà aquesta actuació respondrà tant a criteris de major utilització com a criteris d'usuaris potencials més pròxims. D'aquesta manera que les intervencions es platejaran inicialment sobre les parades més utilitzades i sobre les que tenen un volum potencial d'usuaris més gran.

També han de realitzar-se intervencions de millora de l'accessibilitat a les parades. En aquest sentit, l'ordre de prioritat s'establirà sota els mateixos criteris que en la intervenció de les marquesines. La millora de l'accessibilitat contemplarà la instal·lació de plataformes d'accés al bus, així com l'adequació d'un pas que permeti creuar la via amb seguretat als vianants a una distància no superior als 140 metres de la parada. Pel que fa a la informació sobre recorreguts i horaris haurà de situar-se a una alçada adequada perquè pugui ser llegida per persones amb mobilitat reduïda.

Tot plegat, redundarà en al millora de la qualitat del servei de bus i una major satisfacció dels usuaris.

Fomentar la conversió de tren a tramvia per a potenciar la xarxa de transport públic d'accés al polígon diversificar l'oferta.

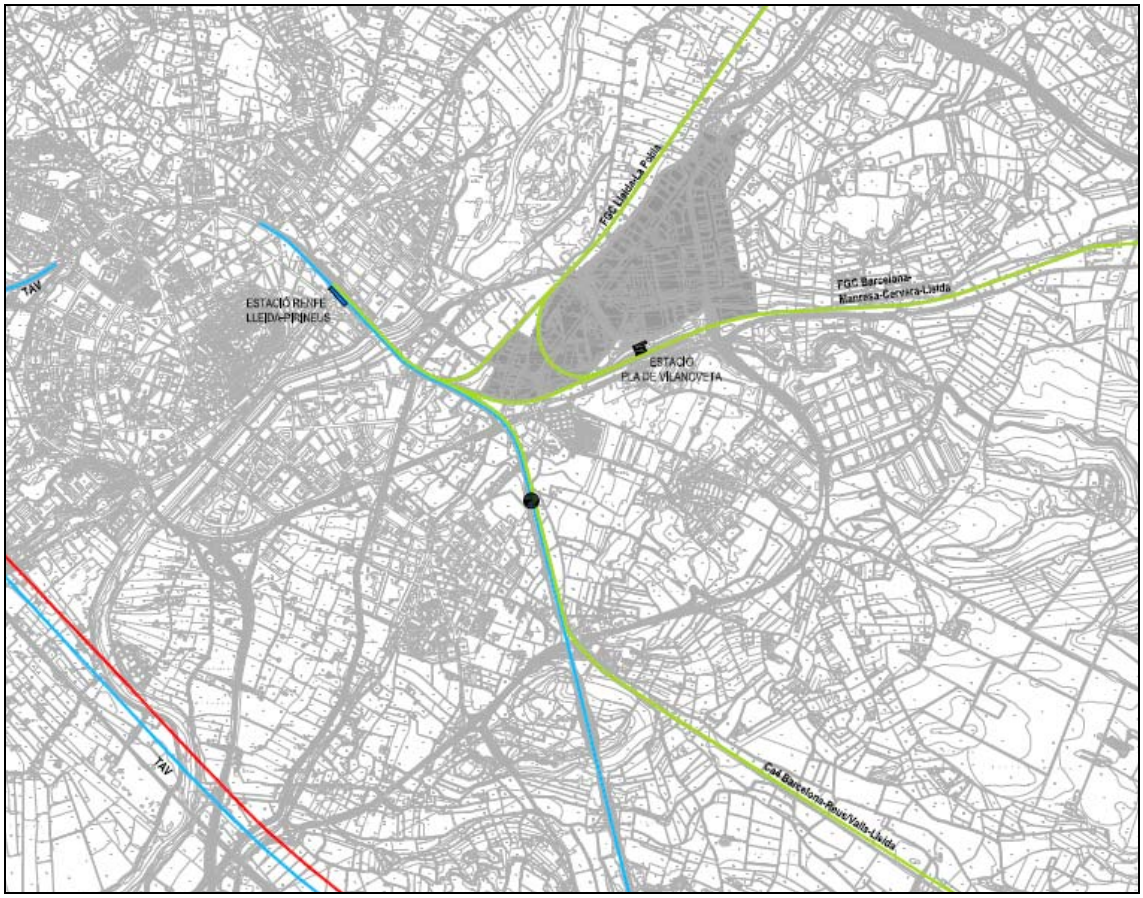
Es tracta de dur a terme actuacions que vinguin a afavorir la conversió de les línies de tren properes a la ciutat de Lleida en serveis de tramvia per tal de proporcionar un cert servei de rodalies i diversificar els models de transport en els que es pot accedir fins al polígon. Tot i que aquesta actuació està recollida dins el Pla d'Infraestructures, cal elaborar un projecte per a fer la urbanització de l'entorn ferroviari. El projecte ha de contemplar les següents subaccions paral·leles:

Reobertura de l'estació del Pla de la Vilanoveta: per tal d'afavorir l'accés a la zona de polígons cal que l'estació entri de nou en funcionament. Creació d'un Park&Ride: la creació d'una zona d'aparcament al costat de l'estació permetrà als usuaris del tramvia aproximar-se a Lleida amb el vehicle privat i estacionar-lo a les afores, evitant-se la problemàtica circulatòria de la urbe.

Creació d'itineraris que comuniquin a peu l'estació amb els polígons: l'ús d'aquests itineraris permetria l'accés dels usuaris del tramvia als polígons de la zona. Millorar la connectivitat entre polígons: el Pla preveu un pas entre els polígons del Segre i el Camí dels Frares que permetrà augmentar la connectivitat entre ambdós sectors.

Adaptar els horaris de pas del bus a les hores d'entrada i sortida a les empreses per a potenciar la xarxa de transport públic d'accés al polígon.

Aquesta és una de les millores més demandades pels treballadors i consisteix en redissenyar els horaris de pas del bus urbà per ajustar-lo a les entrades i sortides a les empreses que formen part del polígon.
L'actuació consisteix en retardar el pas de l'autobús de l'ordre d'uns 15 minuts per reduir l'interval d'espera entre el temps d'arribada del bus i l'hora d'entrada a la feina. Això suposaria que el primer pas pel polígon es realitzaria a la hora i 33, mentre que l'últim es realitzaria a la hora i 46. També cal que el servei comenci una hora abans, ja que un nombre important de treballadors entra a les 6h i actualment no tenen opció de transport públic perquè aquest realitza el primer servei a les 7h. Aplicant ambdues mesures els treballadors tindrien temps per entrar a l'hora en punt.



Proposta de nova estació ferroviària el Pla de Vilanoveta

15. Pla de mobilitat sostenible al polígon Santiga 2007

Millora de l'accés en transport públic

a. **Adaptar els horaris** del transport públic als horaris reals dels polígons: sovint, l'horari i la freqüència de pas del transport públic impossibilita l'ús d'aquest per part dels treballadors.

   - La línia 3 de Barberà no dóna servei entre les 9:25 i les 13:25. Caldria que donés servei durant tot el dia donat que la manca de servei durant una franja horària, dóna inseguretat als usuaris davant els imprevistos, i impedeix l'accés a treballadors amb horaris especials.

b. Implantació de la **Integració tarifària** a les línies que serveixen el polígon. Donat que molts dels treballadors han d'arribar en un altre mode de transport (recordem que la majoria no són ni de Barberà ni de Sta. Perpètua), i fer transbordament amb l'autobús del polígon, el fet de no estar integrat suposa pagar dos bitllets de transport en el mateix viatge. La seva implantació suposaria la despenalització dels transbordaments.

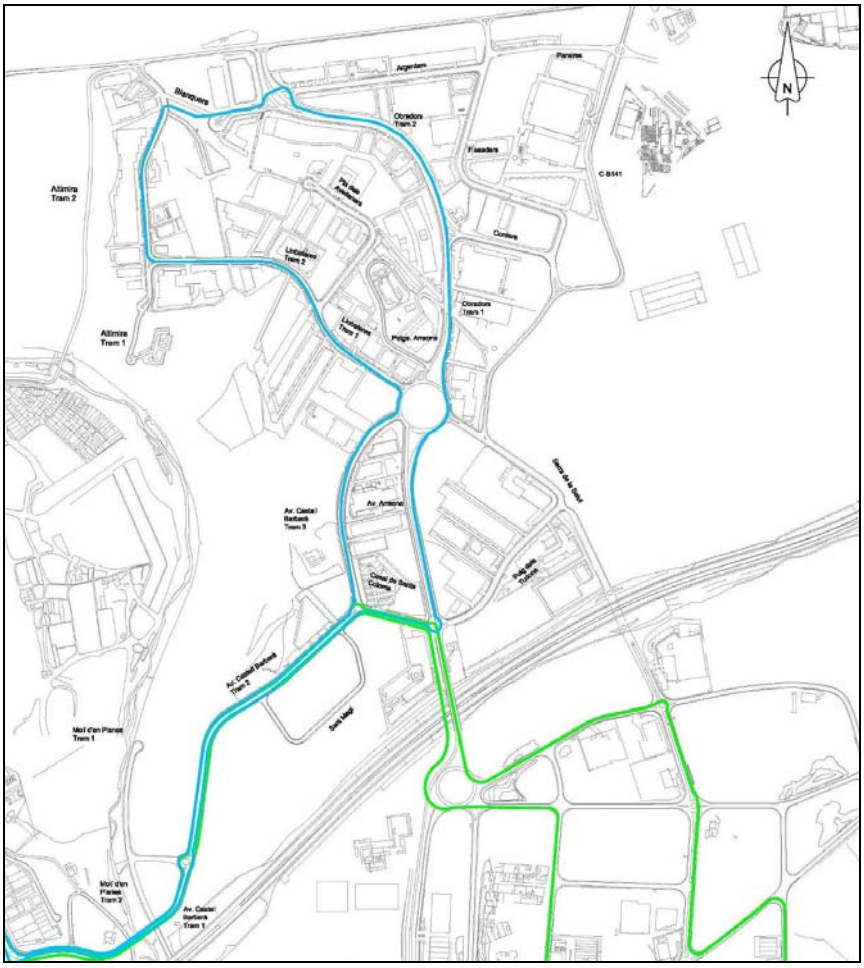
c. **Subvencionar bitllets** transport a través de l'ATM

d. **Subdividir la línia 3 en dos**, de manera que cadascuna doni servei a un polígon (una a Pol. Santiga i l'altra a Pol. Salvatella)

e. **Augmentar el nombre de parades.** Ubicar les parades d'autobús molt pròximes a les entrades de les empreses. A vegades caminar 200 metres pot representar motiu suficient per no utilitzar l'autobús.

f. **Posar marquesines** a les principals parades. La marquesina constitueix un element bàsic del conjunt del mobiliari urbà perquè garanteix, durant el temps d'espera, la protecció front a situacions climatològiques adverses, a més de proporcionar un cert grau de confort a qualsevol època de l'any**.** Cal escollir aquelles parades on pugen més viatgers i, fins i tot, estudiar la possibilitat (si la demanda així ho requereix) de situar dues marquesines a la mateixa parada

   Cal que les marquesines estiguin ben il·luminades i amb informació de les línies ben detallada.



Proposta de desdoblament de la línia de bus

16. Altres propostes de mobilitat de CCOO pel polígon Santiga.

Proposta d'un bus llançadora.

La procedència majoritària dels treballadors i treballadores que no són dels dos municipis on pertany el polígon (Barberà del Vallès i Santa Perpetua de la Mogoda) és de l'eix que recorre la línia R-4 de Rodalies RENFE. En concret els orígens dels desplaçaments es localitzen en més de la meitat dels casos (més de 4.000 treballadors i treballadores) a Barcelona, Sabadell, Terrassa i Cerdanyola del Vallès i l'Hospitalet de Llobregat. Això ja justificaria una línia de bus llançadora que connectés l'estació de Barberà del Vallès amb el polígon Santiga.

El format de bus llançadora està demostrant que és un servei de transport públic molt útil i eficient per accedir al lloc de treball. El bus llançadora és un bus que enllaça una estació ferroviària, on també hi poden tenir parada altres línies de bus urbanes o interurbanes, amb un polígon sense fer parades intermitjes, és a dir, és un servei de bus directe entre un intercanviador, que el connecta amb la xarxa de transport públic, i el lloc on es localitzen els diversos centres de treball.

Per tant, ha d'haver-hi una coordinació horària entre els diferents modes de transport i línies amb el bus llançadora per minimitzar els temps d'espera. En conseqüència ofereix un servei ràpid o exprés amb uns horaris de pas adaptats als horaris d'entrada i sortida dels treballadors i treballadores i, igualment prestant servei tots els dies de la setmana i mesos de l'any que es treballa en les diverses empreses. Tenint en compte que la major concentració d'oferta de bussos ha de coincidir amb la major concentració d'entrades i sortides de la feina.

Al mateix temps, per a garantir la regularitat i fluïdesa del servei pot ser necessari, sobretot en les vies més congestionades d'accés al polígon, implantar carrils bussos, encara que sigui només en les hores de major concentració d'expedicions.

Aquesta línia de bus llançadora hauria de ser un nou servei que no exclogués la línia urbana L-3 que dona servei als residents a Barberà i per això realitza 6 parades en el nucli urbà d'aquesta població.

D'altra banda, s'ha de comptar amb la futura posada en funcionament de la prolongació de la línia de Rodalies RENFE R-7 entre UAB-Cerdanyola i la línia R-2 a Mollet del Vallès. Per la qual cosa, aquest bus llançadora podria tenir parada a l'estació de Baricentro per donar servei als treballadors i treballadores procedents d'aquest eix, de Mollet i Rubí principalment. A més en aquest nou tram ferroviari està prevista la construcció d'una nova estació a Santa Perpètua de Mogoda que aportaria més usuaris al bus.

Al mateix temps, s'ha de tenir en compte la demanda que s'ha fet des de diferents estaments públics de la construcció d'un baixador al polígon Santiga-Salvatella per on transcorrerà el traçat del perllongament de la R-7. Aquest baixador podria ser un nou enllaç del bus llançadora, substituint el baixador de Baricentro, però cobrint la mateixa demanda territorial d'usuaris de manera més eficient per la seva major proximitat al polígon.

Igualment, s'ha de preveure que la possible connexió del polígon amb un bus llançadora ampliarà el potencial de nous usuaris del transport públic, atès que actualment hi ha un grup de població activa que al no disposar de carnet de conduir n'hi d'accés al vehicle privat no poden treballar en aquest polígon.

Pel que fa al finançament del bus llançadora aquest correspondria a l'operador ferroviari, al DPTOP i als empresaris. Fins i tot, es podria plantejar que alguns bussos d'empresa es reconvertissin en bus llançadora del polígon i, per tant, la part de despeses que ja s'inverteix en el finançament del bus propi es podria utilitzar per sufragar part del cost del bus llançadora.

17. Pla de mobilitat al polígon Mas Beuló de Vic 2007

Per tal d'aconseguir una mobilitat més sostenible és indispensable preveure accions que repercuteixin en una millora del servei ofert per la xarxa de transport públic, així com el condicionament dels vials, de carrils bici i itineraris per a vianants pròxims al polígon.

Pel que fa al transport públic, es tracta d'adequar els serveis a les necessitats actuals i solventar les deficiències del sistema perquè el transport públic sigui una alternativa viable al vehicle privat. L'aplicació de mesures per a l'ampliació i millora del servei es tradueixen en un increment de la satisfacció dels usuaris. Una xarxa de transport públic completa garanteix el dret a la mobilitat per a totes les persones que no disposen de vehicle privat o tenen un major nombre de limitacions. Les millores tenen també una repercussió directa sobre l'accessibilitat de les dones als centres de treball. El servei de transport públic no ha pogut adaptar-se a l'ampliació horària caracteritzada per múltiples torns, que poden incloure nits o dies festius, i per tant resulta deficitari. Caldrà adaptar el servei a les necessitats actuals i resoldre la problemàtica derivada dels desplaçaments per motius de treball, o almenys donar alternatives de transport en vehicle privat.

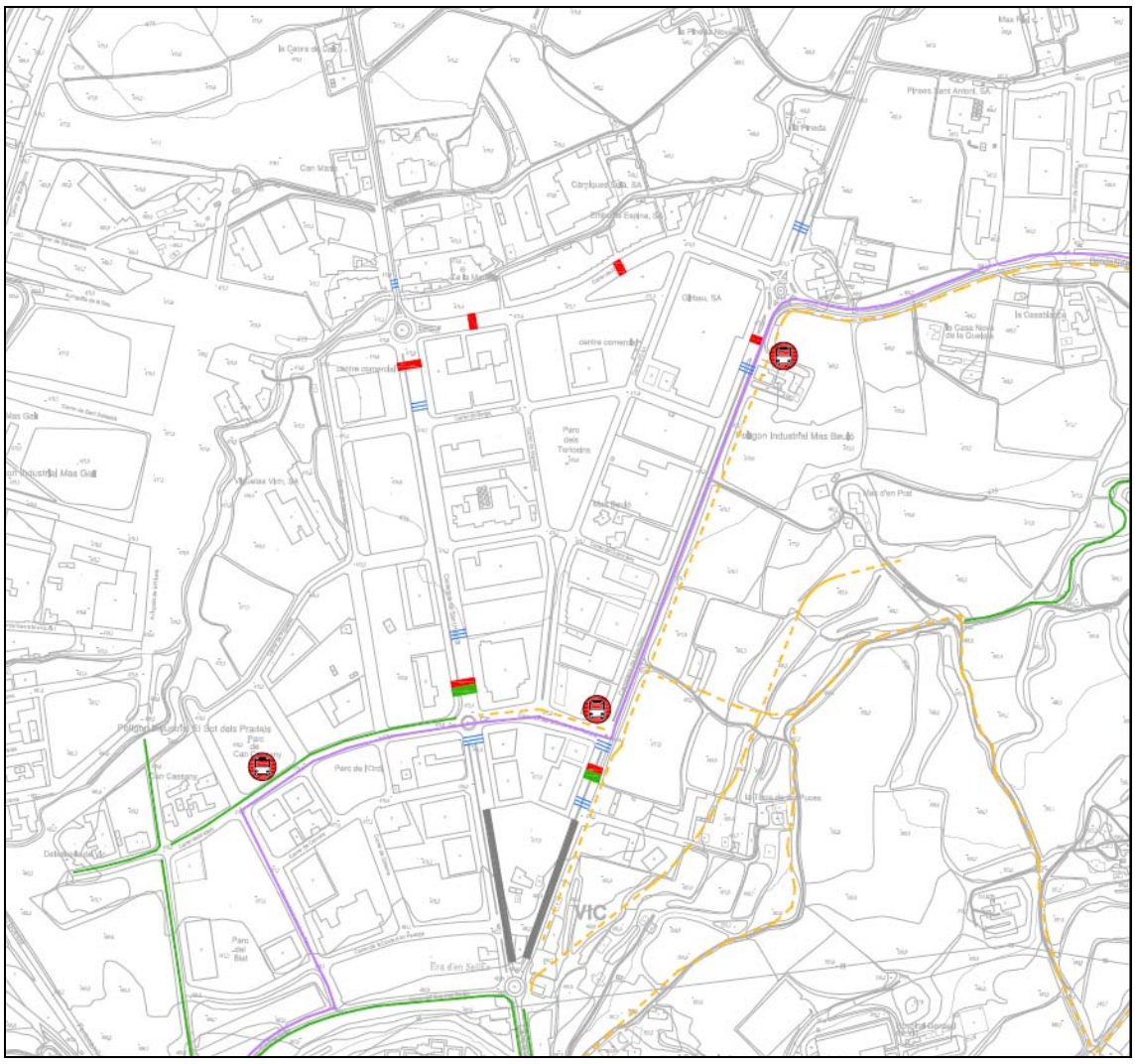
Implantar una nova línia urbana que ofereixi servei als polígons

Vic presenta una més que correcte xarxa de bus urbà, però aquesta només ha estat dissenyada per a donar servei a la mobilitat dins la trama urbana més residencial del municipi. Cal la creació d'una nova línia de bus urbà que ofereixi la possibilitat de desplaçar els treballadors, des del nucli urbà fins als diferents polígons perimetrals de Vic.

Es proposa un recorregut per a la nova línia. Aquest seria d'uns 12 Km i tindria un total de 15 parades. La freqüència de pas seria aproximadament d'una hora, tot i que el recorregut es podria realitzar perfectament en 45 min. La parada d'origen i final estaria situada pròxima al lateral que queda al costat de la Plaça de l'Estació.

Es pretén que la línia estigui sincronitzada amb l'horari de RENFE i l'hora d'entrada i sortida dels treballadors dels polígons.

La línia donaria servei a polígons com, el de Proquimia, el de Farrer, el de Mas Beuló, el Parc d'Activitats Econòmiques d'Osona i fins i tot a la zona industrial de Malloles. Per tal de connectar el nucli urbà i reforçar la línia de bus existent, la línia del bus urbà passaria per trams interns de la ciutat com l'Av. De bernat Calbó, la Ronda de Camprodon, la Pl. de l'Estació i l'Av. Olímpica. A més passaria per vials ràpids, com la Carretera de Prats de Lluçanès (N-152), la de Gurb, la de Manlleu (B-522), el carrer de Lleida (B-523), la Carretera de Vic a Olot (C-153) i la de Roda (C-153). El pas per tots ells permetrien reduir la durada del recorregut.



Proposta de nova línia de bus per accedir als polígons del nord de Vic

Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades

Es tracta d'instal·lar marquesines a les parades del bus urbà que queden dins el polígon per millorar les condicions mentre els usuaris esperen l'arribada del bus. L'ordre de prioritat en el que es realitzarà aquesta actuació respondrà tant a criteris de major utilització com a criteris d'usuaris potencials més pròxims. Les intervencions es plantejaran inicialment sobre les parades més utilitzades i sobre les que tenen un volum potencial d'usuaris més gran.

També han de realitzar-se intervencions de millora de l'accessibilitat a les parades. En aquest sentit, l'ordre de prioritat s'establirà sota els mateixos criteris que en la intervenció de les marquesines. La millora de l'accessibilitat contemplarà la instal·lació de plataformes d'accés al bus, així com l'adequació d'un pas que permeti creuar la via amb seguretat als vianants just al costat de la parada. Pel que fa a la informació sobre recorreguts i horaris haurà de situar-

se a una alçada adequada perquè pugui ser llegida per persones amb mobilitat reduïda.

18. Pla de mobilitat sostenible al polígon Agro-Reus 2007

Optimització de les línies interurbanes d'autobús que voregen el polígon amb l'objectiu de fer possible l'accés en transport públic als treballadors (actuals o potencials) que viuen en els municipis situats a ponent del polígon

En l'actualitat, hi ha una sèries de línies de transport interurbà que comuniquen Reus amb els municipis del ponent de la capital del Baix Camp i que circulen per la Carretera d'Alcolea.

Alguns d'aquests municipis, com ara les Borges del Camp, Maspujols, Vilaplana, Alforja, Duesaigües o fins i tot Falset es torben immersos en un procés de metropolinització creixent en el marc de l'àmbit central del Camp de Tarragona. Tanmateix, no hi ha en l'actualitat cap parada d'aquestes línies que doni serveis al Polígon AgroReus i, a més, els horaris dels escassos serveis existents en la majoria de línies, no s'ajusten als horaris d'entrada i sortida dels treballadors. Per tant, caldria establir, com a mínim, una o dues parades a l'exterior del polígon i ampliar el nombre de serveis o ajustar l'horari dels existents per tal d'ajustar-los als ritmes dels treballadors. Així mateix, caldria permetre que en les hores punta aquests bussos interurbans fessin un recorregut per l'interior del polígon.

19. Pla de mobilitat sostenible aeroport de Girona 2007

Millora de la freqüència i l'horari del servei de transport públic des de Girona

Una freqüència de 60 minuts per a l'únic mitjà de transport públic que connecta el principal origen dels treballadors/es amb l'Aeroport es considera insuficient. Es proposa que en horaris majoritaris d'entrada i sortida dels treballadors/es s'augmenti la freqüència a 30 minuts.

Per altra banda, és desitjable que el servei de transport públic cobreixi tots els horaris de treball. Així, es proposa adaptar l'horari del servei al dels treballadors/es, especialment durant les nits als mesos d'estiu.

Per tant es proposa que entre les 5:30 i les 8:30 es dupliqui l'oferta de servei, així com entre les 13:30 i les 16:30, per tal de cobrir principals horaris d'entrada i sortida (6-9h i 14-16h). Per altra banda es proposa fer dues expedicions més entre les 22 i les 24h, per tal que els treballadors que treballin en torn de nit puguin arribar a l'aeroport.

Millora de la cobertura del transport públic

S'ha detectat que el segon origen dels treballadors/es és el municipi de Salt, veí de Girona i en l'itinerari entre Girona i l'aeroport per autopista. Es proposa que totes les expedicions entre Girona i l'aeroport realitzin parada a Salt.

Abaratir el cost del transport públic per als treballadors/es

Avui dia Ryanair, Lesma Handling i Lesma Bus tenen un conveni amb Barcelona Bus per finançar els desplaçaments dels seus treballadors/es en transport públic.

Hi ha diverses opcions per tal d'aconseguir un preu més econòmic del transport públic.

1. Creació títols de transport específics (abonaments mensuals / anuals)
2. Finançament parcial / total per part de les empreses
3. Integració tarifària

La integració tarifària de Girona s'espera durant l'any 2008. En principi el trajecte Girona – Aeroport estarà integrat, i per tant el cost s'abaratirà significativament (de 1,95 € actuals pot passar a 1,25 €)

Servei d'aportació des dels municipis veïns i des de l'estació de tren

Tal i com es reflexa al capítol d'Anàlisi i Diagnosi els orígens dels treballadors/es, a part de Girona ciutat, acostumen a ser els municipis del voltant de l'Aeroport (Santa Coloma de Farners, Vilobí d'Onyar, Caldes de Malavella, Cassà de la Selva i Riudellots de la Selva). Una actuació per potenciar la mobilitat en transport públic, a la vegada que es dinamitzen aquests municipis (amb l'establiment, per exemple, de treballadors de l'Aeroport), és crear un servei d'aportació de treballadors/es fins a l'Aeroport, que cobreixi els horaris d'entrada i sortida de la feina majoritaris.

Per altra banda es considera necessari connectar l'Aeroport amb la xarxa ferroviària. Així, es proposa crear un servei a la demanda entre l'estació de tren de Riudellots de la Selva i l'Aeroport, en les expedicions ferroviàries que coincideixin amb els horaris d'entrada i sortida dels treballadors/es.

Cal concretar més endavant l'itinerari d'un nou servei a la demanda que connecti Riudellots de la Selva, l'estació de tren i el nucli de Vilobí d'Onyar amb l'aeroport. Aquest nou servei es té previst que sigui dues vegades al dia per sentit. Es podria utilitzar un taxi de 9 places o similar, amb 'tarifa plana' per als usuaris (amb el mateix cost que un autobús de línia).

20. Proposta de millora del transport públic a Llinars del Vallès i Cardedeu 2007

Tots els canvis que es proposin en les línies de bus regular han d'estar consensuats amb els operadors de la zona. Aquestes línies realitzen el seu recorregut normalment al límit de les seves possibilitats, en termes de temps de descans i aprofitament màxim dels torns dels conductors.

Tenint en compte que solen ser línies deficitàries és aleshores quan han d'entrar a les negociacions les administracions implicades per tal de fer-se càrrec de les despeses ocasionades.

Les actuacions a realitzar es poden orientar cap a algunes modificacions en el recorregut o en l'horari de les línies, cap a la creació d'una nova línia davant d'una demanda creixent o bé com a connexió d'una estació de ferrocarril.

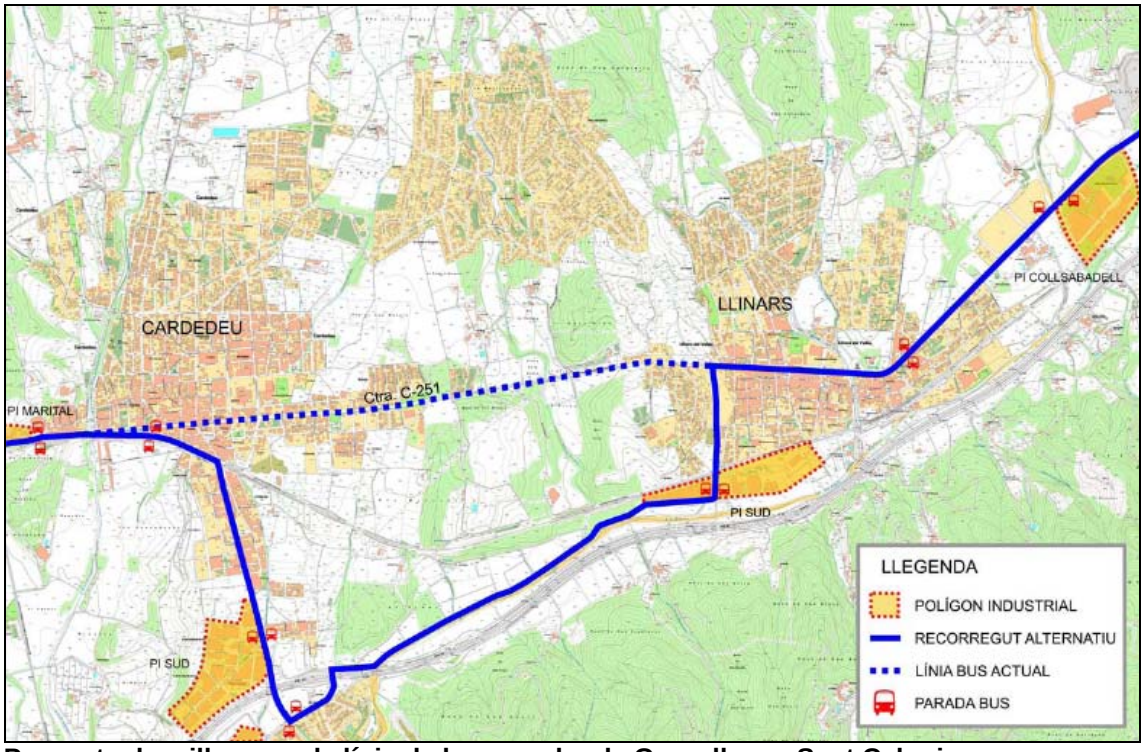
Millores en la línia de bus regular de Granollers a Sant Celoni
Al modificar una línia de bus que ja està en servei es poden ocasionar greuges als usuaris actuals. És necessari per tant, un estudi que analitzi la incidència d'aquestes actuacions. Tot i així, les actuacions més habituals no plantegen gran incidència a la resta dels usuaris, ja que parteixen del fet que entre una quarta i una tercera part dels treballadors dels polígons industrials inicia la seva jornada laboral entre les 6 i les 7 hores del matí, i el trànsit a les carreteres i la mobilitat en general són escassos.

De les 6 línies interurbanes que actualment passen per un dels dos municipis en estudi la línia que uneix Granollers amb Sant Celoni és la que presenta un major potencial de captació d'usuaris. Tot i que la línia que prové de Barcelona realitza en l'actualitat un major nombre d'expedicions, la llarga distància que realitza i la poca procedència de treballadors de la zona de Barcelona no inviten a modificar-ne els actuals horaris i freqüències de pas. Així, els principals arguments per concentrar les propostes de bus interurbà en la línia de Granollers a Sant Celoni són:

- Passa tant per Cardedeu com per Llinars del Vallès.
- Uneix les poblacions de Granollers i Sant Celoni, que després dels dos municipis de l'estudi són aquells que aporten major nombre de treballadors als polígons industrials.
- Realitza 5 expedicions per dia i sentit. Un augment general en el servei la podria constituir com una alternativa de pes entre les 4 poblacions.
- El recorregut complert de la línia no és molt llarg.
- Les altres línies realitzen trajectes molt locals (a Cànoves o a Sant Pere de Vilamajor) i la possible captació de treballadors no compensaria la inversió.

Les propostes plantejades per a la línia es defineixen en dos grans punts:

- Canvi d'itinerari per arribar al polígon. Com a mínim per a les primeres expedicions, l'itinerari passarà pels polígons Sud i Ctra. de les Aigües a Cardedeu i Sud i Collsabadell a Llinars, augmentant el recorregut en 5,250 km.
- Adaptació de la primera expedició de la línia a l'hora principal d'entrada al polígon. Com a mínim, s'han d'afegir dues expedicions més abans de les 8:00 h. del matí en cada sentit, i un parell més ajustades a les sortides dels treballadors. La ubicació de les parades es detalla als apartats corresponents a cada polígon.



Proposta de millores en la línia de bus regular de Granollers a Sant Celoni

Nou baixador de RENFE al polígon Collsabadell

El polígon Collsabadell limita al sud amb les vies de ferrocarril per on hi transcorre el servei de la línia C2 de rodalies de Renfe. La construcció d'un baixador a l'alçada del polígon, on les expedicions de primera hora del matí hi efectuessin parada, cobriria la demanda de mobilitat al polígon de fins a 525 treballadors. La captació d'aquesta proposta de baixador de Renfe s'ha valorat a partir dels treballadors del polígon Collsabadell que viuen en algun dels municipis per on la línia C2 efectua el seu recorregut.

21. Estudi de l'implantació d'un servei ferroviari de transport de viatgers a la factoria SEAT de Martorell 2003

ESTUDI D'ALTERNATIVES DE LA IMPLANTACIÓ

Alternativa 1

A la present alternativa 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 600 m fins l'altura de l'edifici del Magatzem Central de Recanvis.

S'ha d'esmentar que, des del pas sota la línia d'FGC fins a la factoria de SEAT, la línia actual no està electrificada. Com a conseqüència de les dimensions de la factoria SEAT, es preveu la construcció de dos baixadors, un d'ells situat a la zona de la platja de vies (Baixador 1) i l'altre a la altura del Magatzem de Recanvis (Baixador 2).

Per a la construcció del baixador 1, amb longitud de l'andana de 160 m i marquesina de 300 m2, s'haurà de realitzar una excavació addicional al marge del costat del desmunt existent.

La existència dels nous baixadors implica la necessitat d'introduir un aparell de via tipus desviament que permeti separar aquests baixadors de les vies ja existents.

Per a possibilitar l'accés dels treballadors a la factoria, serà necessària la construcció d'un pas inferior annex al baixador 1, d'una longitud suficient que permeti salvar la platja de vies existent.

Els baixadors es tancaran per facilitar el control d'accessos al recinte de SEAT.

Aquesta alternativa, en contemplar la construcció de dos baixadors, distribueix bé als treballadors, segons la ubicació del seu lloc de treball.

Per a la seva explotació es proposa la perllongació dels serveis de trens que arriben a Martorell, provenint de Barcelona, fins als nous baixadors de la factoria de Seat. 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. S'instal·laran, com a mínim, 12 màquines validadores a cada baixador.

Alternativa 2

En la present alternativa es pretén aprofitar el ramal de mercaderies que s'introdueix a SEAT fins a la platja de vies i, des d'allà, perllongar aquest fins a l'interior de la factoria.
Per tant, seria necessària l'execució de via nova des del revolt que segueix a la platja de vies fins a l'interior de la factoria. A més a més, haurien de realitzar-se

dos passos inferiors per a vehicles i vianants a l'interior del polígon, de comunicació entre els edificis T2, T3, T4 i T5. La longitud de la nova via seria de 450 m i aniria en superfície.

El baixador es tancaria per facilitar el control d'accessos al recinte de SEAT. Aquesta alternativa, a part d'introduir la via al cor del polígon, el que porta a càrrec les conseqüents obres que permetin la permeabilitat a l'interior de la pròpia factoria, ubica el baixador en un lloc bastant allunyat d'edificis tan importants com el de Planxisteria en el que treballa un alt percentatge de treballadors de SEAT.

Per a la seva explotació es proposa la mateixa solució que en l'alternativa anterior, és a dir, la perllongació del servei de tren que arriba a Martorell provenint de Barcelona fins al nou baixador de la factoria de Seat. S'instal·laran, com a mínim, 15 màquines validadores.

Alternativa 3

A aquesta alternativa es proposa realitzar un tram nou de via des de la línia de RENFE fins al costat Est de la factoria, discorrent al llarg d'aquest aprofitant el traçat del vial que serà executat per l'Ajuntament de Martorell. La longitud de la nova via seria de 2.025 m i aniria sobre superfície. Es construirien dos baixadors de 160 m d'andana, un d'ells a l'altura de l'accés Est 1 i l'altre a l'altura de l'accés Est 2.

Aquesta alternativa implicarà l'estudi i execució d'un nou sistema de drenatge complert donat que tota la solució passa per la execució d'una via nova.
Cal mencionar que l'Ajuntament de Martorell té previst reordenar l'avinguda actual que discorre per l'Est de la Factoria SEAT, incloent una redistribució dels vials i dues glorietes, dificultant d'aquesta manera la integració d'aquesta alternativa, que ha de realitzar-se en superfície donat que subterrània no seria competitiva amb les altres dues alternatives plantejades, sobretot per la gran diferència que representaria pel que fa a costos.

Per tant, encara que des del punt de vista de l'accessibilitat dels treballadors als diferents edificis del polígon l'alternativa resulta interessant, presenta molts problemes d'adaptació al planejament i, a més, implica uns costos molt superiors als derivats de l'execució de les altres dues alternatives.

Per a la seva explotació es proposa, com en les anteriors alternatives, perllongar el servei de tren fins als nous baixadors de la factoria de Seat.

S'instal·laran, com a mínim, 12 màquines validadores a cada baixador. L'alternativa 3 compta amb dificultats per a la seva construcció perquè requereix la execució d'un pas superior o inferior que obligaria a modificar la línia d'FGC i perquè amb un pendent adequat es pogués mantenir els gàlibs. A més a més, s'hauria de modificar el traçat de l'avinguda que discorre per l'est de la factoria, el que no està contemplat al Pla d'Ordenació del Ajuntament de Martorell.

Per tant, aquesta alternativa seria descartable tant pel seu elevat cost econòmic com per la seva gran afecció al sistema viari actual i previst.

SELECCIÓ D'ALTERNATIVA

Aspectes tècnics

Els aspectes tècnics dels nous baixadors s'han analitzat segons els següents criteris: afecció a infraestructures existents i implantació i viabilitat tècnica. S'han valorat els dos criteris de forma diferent, assignant un major pes al primer d'ells degut a la importància de les infraestructures que s'afecten.

Afecció a les infraestructures existents

Alternativa 1: Ha de construir-se un pas inferior des del baixador 1 per donar accés de vianants des de l'andana fins a la fàbrica, així com un nou pas inferior viari d'acord amb la normativa vigent. A més a més, s'hauria d'electrificar una de les vies de la platja de vies i la que arriba fins al baixador 2. Per una altra banda, una de les actuals vies de mercaderies restarà convertida en via de circulació, amb el que es perdrà una part de la capacitat de les platges de vies. Es qualifica aquesta solució com a bona.

Alternativa 2: S'han de construir dos passos inferiors per donar continuïtat als vials interns del polígon, els que han de donar accés tant a vehicles com a vianants, a més del pas inferior viari. A més a més, s'hauria d'electrificar una de les vies de la platja de vies i la que arribi fins al baixador. Al igual que passa amb l'alternativa anterior, una de les vies de mercaderies restarà convertida en via de circulació. Es qualifica aquesta solució com a regular.

Alternativa 3: Ha de construir-se un pas inferior per a no afectar a la línia d'FGC i, a més a més, és difícil implantar-la d'acord amb l'ordenació urbanística prevista per l'Ajuntament de Martorell per a l'avinguda situada a l'est del polígon. Es qualifica aquesta solució com a dolenta. Implantació i Viabilitat Tècnica. S'avalua la dificultat d'encaixar la solució amb el nou plantejament d'ordenació, futures expansions de la planta i nous accessos a aquesta. A continuació, s'analitza aquesta afecció per a cadascuna de les alternatives.

_ **Alternativa 1:** s'ha de tenir en compte l'electrificació de la línia existent per a la seva utilització com a línia de viatgers, així com la realització de dos nous accessos a la planta de SEAT. S'haurà de tenir en compte el drenatge, sobretot, del pas inferior.

_ **Alternativa 2:** ha de tenir-se en compte l'electrificació de la línia existent i del nou tram per a la seva utilització com a línia de viatgers, l'afecció als vials interns de la fàbrica i el drenatge, sobretot, dels dos passos inferiors.

Alternativa 3: ha d´ adequar-se al nou pla d'ordenació del polígon industrial al corredor ferroviari resultant, que va del sud al nord de la factoria, afectant a una

gran avinguda situada a l'est de la planta. A més a més, s'ha d'estudiar amb detall la cota del pas inferior sota la línia d'FGC

Alternativa triada

L'alternativa triada al present estudi és la 1, i consisteix en la construcció de dos baixadors al costat oest de la planta de SEAT a Martorell, sobre el ramal de mercaderies de RENFE. La solució no suposa la modificació de cap estructura existent ja que es limita a l'execució de dues vies baixador amb la corresponent infrastructura i superestructura de la via. Tot i això, es recomana, per motius de seguretat, i, per tant, s'ha contemplat en l'estudi, l'eliminació del pas a nivell existent que connecta amb el Centre Tècnic per un pas inferior que permeti el pas de vehicles. Les principals característiques dels baixadors són: una andana a cadascun de 160 m de longitud i 4 m d'ample, dotada de marquesina i, al baixador 1 s'executarà un pas inferior que travessi la platja de vies per donar accés a la factoria. Amb aquesta solució es donen dos accessos controlats a la fàbrica per a tots els treballadors que utilitzen el tren, el que permet repartir bé els viatgers segons l'edifici en el que treballin.

ESTUDI DE DEMANDA

L'objecte del present capítol és avaluar quina seria la captació de viatgers que tindrien els dos baixadors destinats exclusivament als treballadors de la factoria que l'empresa Seat té a Martorell. Aquests dos baixadors es situarien a l'interior de la factoria i estarien ubicats convenientment per tal de distribuir els treballadors de forma efectiva, de manera que no caldria preveure cap sistema de transport interior que permetés l'accés als diferents centres de treball.

Com hipòtesi, en principi es podria pensar que el servei es prestaria bé amb trens regulars (en els que no s'ha arribat a un 100% d'ocupació i, per tant, encara resten places lliures), tot i que això podria implicar la remodelació d'horaris, combinat amb trens llançadores des l'intercanviador de Martorell Central (intercanvi amb FGC) o bé amb trens especials reservats en exclusiva per al personal de Seat. Aquesta segona opció sobretot s'ha de considerar per tal de donar cobertura al Torn Diürn, ja que l'horari d'entrada dels treballadors resta fora de la franja horària de servei de tren.

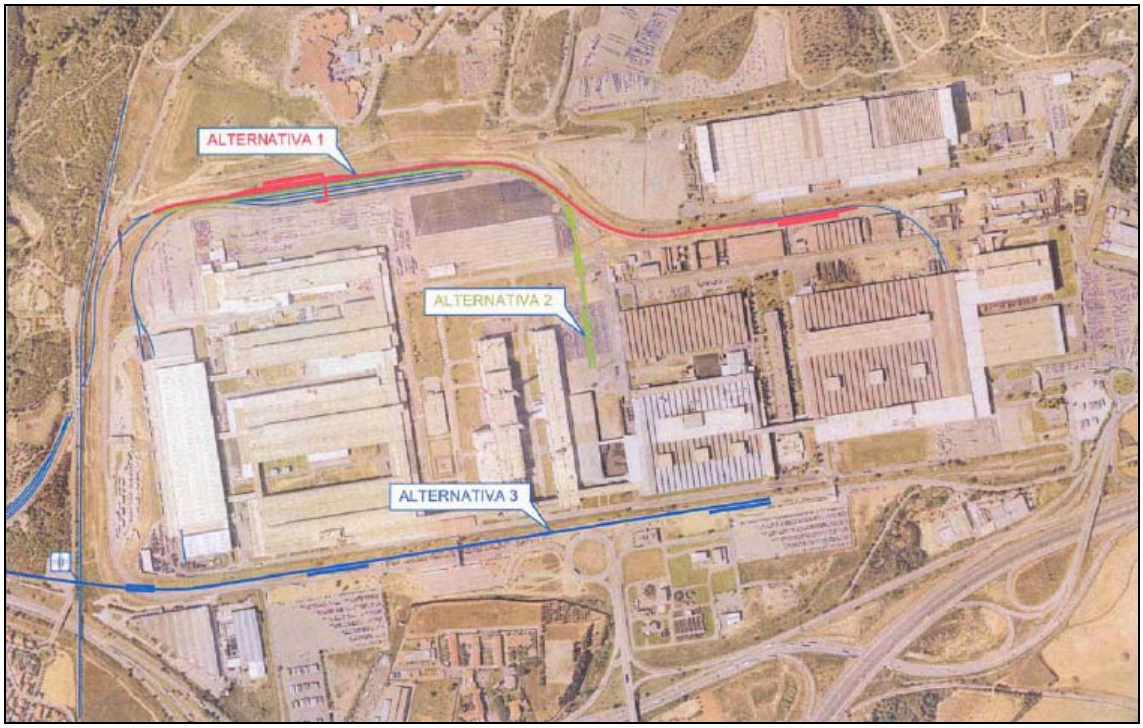
Els trens regulars podrien ser els de la línia C4 (St.Vicenç/Vilafranca-Manresa). En el cas dels trens especials aquests partirien des de Barcelona fins a l'Estació de Seat i viceversa, aquests s'aturarien a totes les estacions amb l'objecte de recollir o deixar viatgers, ja que la demanda ho justifica. La demanda no justifica allargar el recorregut dels trens especials fins a Manresa, ni posar trens especials provenint de la direcció de Sant Vicenç de Calders.

	Hora d'entrada	Hora de sortida
Torn diürn	7:30	16:55
Torn matí	5:21	14:13
Torn tarda	13:21	22:13
Torn nit	21:21	6:13

Viatgers potencials

Els viatgers potencials són tots els treballadors de l'empresa Seat, així com d'altres subcontractats i proveïdors que desenvolupen la seva activitat laboral dins del recinte de la factoria SEAT de Martorell. No s'ha contemplat donar servei a altres indústries del polígon, ja que els baixadors estan ubicats dintre de la factoria de SEAT. Tanmateix, caldria preveure un altre baixador al polígon de Can Amat que es localitza a continuació de la factoria SEAT i compta amb uns 7.000 treballadors i treballadores. El nombre total de treballadors de Seat considerat és 10.956, als quals cal sumar un total de 1.771 de treballadors externs que treballen dins el recinte de la factoria.

Això dóna una xifra total de 12.727 clients potencials del servei ferroviari De la xifra anterior, 5.800 treballadors fan servir actualment l'autobús d'empresa, mentre que la resta (6.927) fa servir el vehicle privat; això suposa un repartiment del 45,3% i del 54,7% respectivament.



Proposta de les 3 alternatives d'accés ferroviari a la factoria SEAT

22. Propostes de CCOO pel polígon Can Mitjans de Viladecavalls

Amb l'objectiu de fomentar la mobilitat sostenible i segura dels 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, els dies laborables, unes freqüències de pas d'una hora i mitja, en el millor dels casos, i de dues hores en el pitjor. Evidentment, aquestes freqüències són totalment dissuassories 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, o els que arriben fins a Terrassa 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'altenatives, 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 abasten 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.

Comparativa dels horaris laborals al polígon de Can Mitjans amb els horaris de trens 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.** 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 minoria.

- 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.**

- 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**.

23. Proposta de CCOO per la millora de línia de bus al polígon de Riudellots de la Selva

El polígon industrial de Riudellots de la Selva és el mes gran i important de l'àrea metropolitana de Girona disposa d'un total d'un milió i mig de m2. Compte amb 160 empreses i 3.00 treballadors i treballadores

El polígon compta amb l'estació de Riudellots per accedir-hi, aquesta estació té un servei de 8 expedicions diàries, totalment insuficient. A més l'edifici de l'estació està tancat i no presta cap servei als usuaris. Un altre mitjà de transport públic que té parada al polígon és la línia 48 de l'autobús interurbà amb 5 expedicions d'anada i 5 de tornada i amb uns horaris que no coincideixen amb els horaris laborals.

Així doncs, cal millorar la freqüència i adaptar els horaris del transport públic a les necessitats de les entrades i sortides dels centres de treball. I al mateix, temps, s'ha de reobrir el vestíbul de l'estació de Riudellots i dotar-la d'uns serveis mínims (venda de bitllets, atenció i informació al client, lavabos, etc…)

Estat lamentable de l'estació de Riudellots de la Selva

24. Proposta de CCOO per la millora de línia de bus al polígon de Bufalvent

L'accés amb transport públic a Bufalvent es fa mitjançant el bus interurbà entre Manresa i el Pont de Vilomara.

Pensem que els horaris dels autobusos no s'ajusten a les necessitats dels treballadors/es i de les empreses, per tant demanem que es modifiquin i s'adaptin a les necessitats laborals. Considerem que la Generalitat hauria d'haver consultat a les associacions empresarials i sindicals els horaris adients.

Considerem excessiu els preus dels viatges i caldria abaratir-los, ja que tant el bitllet senzill com el de quinze viatges és molt superior al del transport urbà de Manresa. Cal tenir en compte que els treballadors/es que facin l'opció d'utilitzar diàriament aquest transport, al final de mes la despesa és significativa en relació als ingressos salarials.

Seguim demanant a la Generalitat la realització d'estudis de mobilitat complets a Bufalvent i a la resta de polígons industrials de Manresa per tal de poder-hi actuar amb una visió global de la problemàtica i no amb mesures aïllades. Aquesta experiència podria ser un primer pas útil per anar actuant posteriorment en altres indrets de les nostres comarques.

25. Proposta de CCOO per la conversió dels trams de FGC de Manresa a Sallent i a Súria

S'han de reconvertir immediatament les línies de mercaderies entre Manresa i Sallent i entre Manresa i Súria en serveis per passatgers, tal com estableix el PITC en la 1a fase 2006-2016, atès que la infraestructura ferroviària ja està en funcionament.

La conversió d'aquestes línies en un servei de tram-tren oferirà l'oportunitat d'implantar estacions que serveixin per accedir als centres de treball dels polígons industrials propers per on transcorre. Així doncs, pot esdevenir una alternativa útil de transport públic per la mobilitat quotidiana de centenars de treballadors i treballadores del Bages.

Les nostres propostes d'estacions no previstes en el Pla Territorial són:

Recorregut Manresa–Callús-Súria:

1) Parada a la zona del Centre Penitenciari dels Lledoners i polígon industrial (possibilitat entre altres de la futura ubicació de la factoria Pirelli).

Recorregut Manresa-Santpedor-Sallent, parades-baixadors a les zones:

1) Polígon Industrial Els Dolors i Parc Tecnològic de Manresa.
2) Complex d'Ampans de Santpedor-Sant Fruitós de Bages.
3) Polígons Industrials Santa Anna 1 i 2 de Santpedor en la part propera a la Zona Esportiva i Crta. de Navarcles.
4) Mines de Iberpotash i Polígon Industrial Illa Sud de Sallent.

26. Integració tarifària dels busos d'empresa

Els busos discrecionals d'empresa haurien de formar part de la xarxa de busos amb integració tarifària per així en el cas de que hi hagin places lliures poguessin ser ocupades, prèvia validació del títol de transport integrat, per altres treballadors i treballadores aliens a l'empresa que gestiona el bus. Aquesta mesura permetria que fos un transport col·lectiu més eficient i les empreses titulars del servei rebrien un ajut al finançament. En definitiva, es tractaria de reconvertir els busos d'empresa en busos de polígon. A la vegada també permetria donar cabuda als treballadors externs que si bé treballen a l'empresa que té el servei de bus molts cops no es beneficien d'aquest transport.

27. Fomentar la posada en marxa de busos llançadora

El format de bus llançadora està demostrant que és un servei de transport públic molt útil i eficient per accedir al lloc de treball. El bus llançadora és un bus que enllaça una estació ferroviària on també hi poden tenir parada altres línies de bus urbanes o interurbanes amb un EDE sense parades intermitjes, és a dir, és un servei de bus directe entre un intercanviador que el connecta amb

la xarxa de transport públic i el lloc on es localitzen els diversos centres de treball. Per tant ha d'haver-hi una coordinació horària entre els diferents modes de transport i línies amb el bus llançadora per minimitzar els temps d'espera. En conseqüència ofereix un servei ràpid o exprés amb un horaris de pas adequats als horaris d'entrada i sortida dels treballadors i treballadores i, igualment prestant servei tots els dies que hi ha jornades laborals en les diverses empreses. Per a garantir la regularitat i fluïdesa del servei pot ser necessari, sobretot en les vies d'accés als EDE més congestionades, implantar carrils busos.

28. Millorar la qualitat de les parades de bus en els polígons industrials

Per fomentar l'ús del autobusos cal proporcionar sensació de seguretat i confortabilitat als usuaris Així doncs, les parades haurien de complir els següents requisits:

- Ubicar les parades d'autobús molt pròximes a les entrades de les empreses. A vegades caminar 200 metres pot representar motiu suficient per no utilitzar l'autobús.

- Pròxim a la parada cal posar un pas de vianants, però mai davant de la parada per tal d'evitar possibles accidents.

- La zona de la calçada on l'autobús ha de realitzar la parada ha d'estar ben indicada, preferiblement pintada amb un color que ressalti, com ara el vermell.

- L'itinerari des de la parada a l'entrada del centre de treball i especialment els voltants de la parada han d'estar lliures d'obstacles. Les voreres haurien de tenir una amplada mínima de 2,5 metres.

- Les voreres han d'estar pavimentades per evitar que en cas de pluja per exemple, no es formin bassals d'aigua i s'enfangui.

- S'ha de garantir que totes les parades tinguin marquesines per garantir, durant el temps d'espera, la protecció front a situacions climatològiques adverses. A més ha de comptar amb un banc per seure.

- Informació de les línies ben detallada, on es visualitzi clarament el recorregut, les primeres i darreres sortides i les freqüències de pas.

- Il·luminació adequada, tant a la pròpia marquesina com als camins d'accés.

Model de parada de bus pels polígons industrials

29. Gestió i regulació de l'aparcament dels polígons industrials, grans equipaments i empreses

L'aparcament massiu i gratuït en els grans centres d'activitat productiva i en l'interior dels centres de treball és un dels factors més rellevants que dificulta el canvi modal i resta competivitat al transport públic. És per aquest motiu que ha d'haver-hi un canvi en la gestió de l'aparcament tant públic en calçada com en els recintes privats.

Pel que fa a les places d'aparcament en la calçada s'han de reduir amb mesures tals com reconvertir-les en carril bus o carril bici, ampliar les voreres que en molts casos són insuficients, etc… Al mateix temps que es redueix s'hauria de reservar places per als usuaris del cotxe compartit.

Una altra mesura que pot ser força efectiva és fer pagar per aparcar en la via pública, la qual cosa, a més, pot ser una font de finançament dels modes de desplaçament sostenibles i segurs, entre ells el transport públic.

Pel que fa a l'aparcament de l'interior de les empreses i grans equipaments s'hauria de reduir per motius d'eficiència econòmica, tenint en compte l'escassetat que hi ha de sòl productiu o per equipaments i en conseqüència l'elevat preu que té.

Com acció concreta es poden reconvertir places d'aparcament de vehicles privats motoritzats en espai per aparcar bicicletes i instal·lar-hi altres serveis pels usuaris de les bicicletes (dutxes-vestuari, petit taller de manteniment i reparacions, etc…)

Igualment, s'ha de fer una gestió sostenible de l'aparcament que reservi el millor aparcament (el més proper a la porta d'accés al centre de treball, cobert) pels:

- Treballadors amb disminucions físiques
- Treballadors amb familiars amb minusvalies que han d'acompanyar prèviament
- Treballadors que necessiten el vehicle per treballar
- Nul·les o poques possibilitats d'utilitzar mitjans alternatius
- Vehicles amb alta ocupació.
- Vehicles que utilitzin combustibles nets i tinguin un certificat d'eficiència energètica

Pel que fa la resta de places lliures es podria fer pagar per utilitzar-les i destinar els ingressos per subvencionar els transport públic, comprar bicicletes, etc…

30. Pacificar i regular el trànsit en l'interior dels polígons industrials

Per a facilitar l'ús de modes alternatius al vehicle privat motoritzat s'ha de pacificar el trànsit de l'interior dels polígons industrials. Molts cops l'amplada de les vies i dels carrils de circulació, la manca d'elements dissuasoris i la impunitat indueixen a excedir-se amb la velocitat, la qual cosa va en contra de la seguretat dels vianants i ciclistes. I es clar pot dissuadir d'utilitzar el transport públic quant has creuar alguna d'aquestes vies per arribar a la parada del bus.

Per això és imprescindible pacificar el trànsit amb mesures tals com: pintar passos de vianants ben senyalitzats, fins i tot amb llums d'advertència, si bé és més efectiu col·locar semàfors a la demanda; reduir l'espai de circulació dels vehicles ampliant les voreres; construir voreres sinuoses que modifiquin la rectitud dels carrils de circulació que inciten a incrementar la velocitat, col·locar bandes reductores de velocitat, etc…