

Col·lectiu #pqnoensfotintren

<https://www.facebook.com/Pqnoensfotintren>

<http://pqnoensfotintren.wordpress.com/>

pqnoensfotintren@gmail.com

#pqnoensfotintren



Col·lectiu #pqnoensfotintren

Consideracions de la línia R3

Horaris i freqüència

- A Osona Nord i al Ripollès, els horaris són poc coherents amb la mobilitat habitual de la població. Per exemple, es pot arribar a Ripoll des de Barcelona a les 7:59, però el primer tren que surt de Ripoll no arriba a Barcelona fins a les 8:18. Al vespre i els caps de setmana els horaris tampoc no lliguen amb els horaris de les persones que fan servir habitualment la línia.
- Hi ha una baixa freqüència de trens entre Osona Nord-Ripollès i Barcelona:
16 trens diaris Ripoll-Barcelona (15 en el cas d'Osona Nord, perquè el tren bala no hi para)
17 trens diaris Barcelona-Ripoll (16 en el cas d'Osona Nord, perquè el tren bala no hi para)

En canvi, entre Vic i Barcelona hi ha 28 trens diaris i entre Barcelona i Vic n'hi ha 29.

- Hi ha pocs trens semidirectes des d'Osona Nord-Ripollès a Barcelona, fet que augmenta el temps de trajecte:
7 trens diaris Ripoll-Barcelona (6 en el cas d'Osona Nord, perquè el tren bala no hi para)
9 trens diaris Barcelona-Ripoll (8 en el cas d'Osona Nord, perquè el tren bala no hi para)
- Ha augmentat el temps de trajecte del primer tren que surt de Ripoll en direcció a Barcelona, ja que ha passat de ser semidirecte a parar a totes les estacions en una franja horària en què els usuaris els interessa arribar aviat i ràpid a Barcelona (per exemple: en el cas de Ripoll d'1h 45' s'ha passat a 2h).
- Hi ha pocs trens que parin a Centelles, punt neuràlgic d'Osona Sud:
19 trens diaris Centelles-Barcelona
19 trens diaris Barcelona-Centelles
- En el cas de Borgonyà, on només paren 9 trens diaris en sentit Barcelona – Borgonyà i 8 en el sentit invers, caldria oferir un transport alternatiu fins a Torelló que connectés amb els trens que paren habitualment en aquesta estació.

En definitiva, cal una revisió de les freqüències de parada i dels horaris de tota la línia.

Atenció a l'usuari a les estacions

- Algunes estacions no estan obertes durant la totalitat de la franja horària en la qual circulen trens (per exemple: Centelles, Manlleu no està oberta quan passen els darrers trens del vespre; a Ripoll, hi ha poc temps d'atenció a l'usuari quan passa el primer tren i, per tant, dificultats per comprar abonaments, tramitar Devolució Xpress...)
- Algunes estacions disposen de màquines expenedores de bitllets que no permeten pagar amb monedes ni adquirir bitllets amb algun tipus de descomptes (per exemple: Manlleu, Torelló, Ripoll...)
- Algunes estacions disposen de la màquina validadora de bitllets a l'interior de l'estació i no s'hi pot accedir quan l'estació està tancada (per exemple: Balenyà-Hostalets, Centelles, Sant Martí de Centelles en el pas dels primers tres trens del matí). Aquest fet comporta que els

Col·lectiu #pqnoensfotintren

<https://www.facebook.com/Pqnoensfotintren>

<http://pqnoensfotintren.wordpress.com/>

pqnoensfotintren@gmail.com

#pqnoensfotintren



Col·lectiu #pqnoensfotintren

usuaris viatgin amb el bitllet sense validar, i com a conseqüència no disposin de l'assegurança en cas d'accident a la qual es té dret amb un títol vàlid de transport. També implica impossibilitat de demanar Devolució Xpress i aquests usuaris no poden ser comptabilitzats en els recomptes d'usuaris que utilitzen el tren. D'altra banda aquests usuaris es troben amb dificultats en la sortida de les estacions de Barcelona. Aquest fet es solucionaria instal·lant màquines validadores a l'interior dels trens, similars a les que disposen els tramvies de TMB.

- Es reclama un model d'estació amb una franja horària àmplia d'atenció a l'usuari, amb un servei de megafonia i informació eficient, passos de vianants segurs i bones condicions de seguretat i neteja. Considerem que l'estació de Torelló, tal i com està ara, compleix la majoria d'aquests requisits.

Megafonia i panells informatius

- Moltes estacions estan mancades de panells informatius informant per quina via passarà el tren (per exemple: Sant Quirze de Besora, Centelles), en d'altres no funcionen (per exemple: Manlleu) i en d'altres informen sobre l'hora que passarà el tren, però no informen de la via fins a pocs moments abans que arribi el tren (per exemple: Vic).
- El servei de megafonia és molt deficient ja que en algunes estacions (per exemple: Centelles) no funciona i en d'altres té un elevat índex d'error com el fet que periòdicament anuncia que passarà un tren sense parada quan es tracta d'un tren amb parada programada i, aquest índex d'error fa confondre als usuaris i perdre credibilitat en els sistemes d'informació (per exemple: Vic).
- Cal que la megafonia i panells informatius siguin fàcils d'entendre i indiquin clarament les estacions de parada, vies per on passa el tren i horaris.
- Existeixen aplicacions per telèfons mòbils que faciliten informació sobre on es troben els trens en tot moment. Diversos exemples d'aplicacions, alguns de ben propers, són:
 - ✓ http://trenes.mininterior.gov.ar/v2_pg/mapas/sarmiento/index.php (Argentina)
 - ✓ <http://www.sncf.com/en/services/mobile-apps> (França - SNCF: inclou informació dels trens regionals francesos)
 - ✓ <http://positren.nebulacodex.com/> (Espanya)
 - ✓ <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=9899&cs=oper> (Espanya – Renfe: inclou informació programada però no les dades a temps real)
 - ✓ <http://www.metroligero-oeste.es> (Espanya – metro de Madrid)
 - ✓ <http://www.tmb.cat/ca/tmb-virtual> i <http://www.tmb.cat/ca/tmb-maps> (Catalunya - TMB)
 - ✓ <http://www.moovitapp.com/es/barcelona/> (Catalunya – Barcelona: nodrida amb la informació facilitada pels operadors de transport públic)

La creació d'una aplicació similar per a Rodalies de Catalunya seria possible si ADIF publicués les dades de circulació dels trens a temps real però actualment no proporciona aquestes dades.

El fet de crear una aplicació no treu la necessitat que els panells informatius i la megafonia hagin de funcionar correctament, ja que no tots els usuaris disposen de dispositius mòbils.



Accessibilitat, confort i capacitat dels trens i de les estacions

- Hi ha estacions on l'accessibilitat als trens és complicada, i en alguns trams de les andanes la distància entre aquestes i el tren arriba al mig metre (per exemple: Centelles).
- Hi ha andanes que no estan dotades de marquesines, i els usuaris s'han d'esperar a la intempèrie en les hores que l'estació no està oberta (per exemple: Centelles, Balenyà).
- A Manlleu els trens sempre passen per la via més allunyada de l'estació i, per tant, la gent no pot fer servir l'estació per esperar-se. A més, el fet d'haver d'utilitzar el pas per a vianants habilitat entre andanes suposa greus problemes de seguretat.
- En d'altres països els passos de vianants habilitats entre andanes en els quals s'han de creuar les vies estan senyalitzats amb un semàfor. Malgrat que creuar les vies sempre suposa més perillositat que els passos elevats o soterrats, el fet que estiguessin previstos d'un semàfor augmentaria notablement la seguretat, com es pot comprovar a les fotos de l'annex 1.
- No es fa una previsió adequada de les capacitats dels trens en funció dels usuaris i els dies (trens curts amb gent dreta, trens llargs pràcticament buits).
- Alguns trens fan molta pudor a causa de la utilització dels productes de neteja i antivandàlics. D'altra banda, els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya són nets, també són víctimes d'actes vandàlics i en canvi, no fan pudor.
- La reforma dels combois sembla pensada pels usuaris de cap de setmana amb espai per les bicicletes i els esquís, però ha suposat la pèrdua de 17 seients per vagó, fet que ha causat que hi hagi un augment d'usuaris que han de viatjar de peu.
- Encara circulen a la línia R3 un elevat nombre de trens sense reformar.
- La incorporació d'elements com endolls, taules de treball i wifi suposaria una adaptació del tren a les necessitats reals dels usuaris. És habitual veure taules de treball i endolls en altres trens de Rodalies de Catalunya i wifi en els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i en línies de busos.

Incidències

- El retard dels trens és molt habitual, com es pot comprovar a les estadístiques de l'annex 2.
- Quan hi ha incidències (conflictes amb usuaris, accidents, averies ...) es gestionen amb molta lentitud.
- Una incidència habitual és el retard per actes incívics, sovint ocasionats perquè es requereix la presència dels Mossos d'Esquadra com a conseqüència que un usuari viatja sense bitllet. Cal una revisió del protocol d'actuació en aquest tipus d'incidència per tal que no afecti a la totalitat dels usuaris que sí que han pagat bitllet.

Col·lectiu #pqnoensfotintren

<https://www.facebook.com/Pqnoensfotintren>

<http://pqnoensfotintren.wordpress.com/>

pqnoensfotintren@gmail.com

#pqnoensfotintren



Col·lectiu #pqnoensfotintren

Queixes

- S'ha creat un bloc (<http://pqnoensfotintren.wordpress.com/>) per facilitar models de queixa per tramitar al web de Rodalies de Catalunya. L'objectiu és que quedi constància de les incidències mitjançant un canal oficial de queixes i facilitar les millores de la línia. El bloc inclou models sobre aspectes diversos del mal funcionament del tren i del servei. També serveix per a resoldre dubtes en determinats temes com el procediment de la Devolució Xpress i, inclou altres informacions relacionades amb la línia R3 com horaris o estadístiques de retard.
- El bloc ha rebut 1.195 visites des de la seva posada en funcionament. El nombre de visites al bloc augmenta en els dies que hi ha incidències, com va ser el cas del passat dilluns 10 de març, com es pot comprovar a l'annex 3.
- Els mitjans oficials de comunicació de Rodalies de Catalunya només informen de les incidències quan aquestes superen els 15 minuts. Aquest fet comporta la utilització per part dels usuaris d'altres sistemes per comunicar les incidències a través de les xarxes socials. La comunicació oficial d'incidències a partir dels 5 minuts de retard suposaria la obtenció d'una informació oficial i fiable per part dels usuaris i evitaria el sobredimensionament de les incidències a través de les xarxes socials.

Tarifa integrada

- La població d'Osona Nord i del Ripollès reclama la integració de les seves estacions a la zona 6 de la tarifa integrada, mentre no arriba el nou sistema tarifari que engloba tot Catalunya.

Foment del tren com a mitjà de transport

- La Generalitat de Catalunya hauria de dur a terme una campanya per fomentar l'ús del tren com a transport públic.
- A diferència d'altres transports públics com l'autobús, el tren és un transport públic que utilitza energia neta. Tren i autobús no han de competir entre ells sinó que han de ser mitjans de transport complementaris. Per exemple, en hores de baixa freqüència d'usuaris és més rendible el transport per carretera que el ferrocarril i en canvi, en hores punta, amb molta mobilitat, el tren permet moure més viatgers. També cal compaginar els horaris de les diverses línies d'autobusos que comuniquen les localitats amb estació de tren amb la resta de poblacions del territori.
- Torelló ha d'esdevenir l'estació de referència de la Garrotxa. Això implica organitzar una línia regular de bus vinculada als horaris de tren i adequar un aparcament darrera de l'estació.
- Si es duguessin a terme millores en el servei i en les infraestructures, el tren seria un mitjà de transport més eficient i per tant, augmentarà el nombre de viatgers. A més, si Torelló esdevé l'estació de referència per a la gent de La Garrotxa, s'incrementa el nombre de població potencial que pot utilitzar el tren. D'aquesta manera, les inversions en aquesta línia esdevindran més rendibles.

Torelló, 5 d'abril de 2014

Col·lectiu #pqnoensfotintren

<https://www.facebook.com/Pqnoensfotintren>

<http://pqnoensfotintren.wordpress.com/>

pqnoensfotintren@gmail.com

#pqnoensfotintren



Col·lectiu #pqnoensfotintren

Annex 1 – Passos per a vianants habilitats entre andanes a França



Col·lectiu #pqnoensfotintren

<https://www.facebook.com/Pqnoensfotintren>

<http://pqnoensfotintren.wordpress.com/>

pqnoensfotintren@gmail.com

#pqnoensfotintren



Col·lectiu #pqnoensfotintren

Annex 2 – Estadístiques sobre la puntualitat dels trens (disponibles al bloc

<http://pqnoensfotintren.wordpress.com/estadistiques-sobre-r3/>)

Dades del mes de març de 2014

Les dades s'han comptabilitzat a partir dels 40 trajectes realitzats entre Ripoll i Barcelona / Barcelona - Ripoll.

- ✓ Total de temps de retard acumulat viatjant de dilluns a divendres de Ripoll a Barcelona i viceversa: 4 hores i 24 minuts.
- ✓ Temps acumulat de retard des de l'octubre de 2013 (231 viatges): 30 hores i 13' (al voltant de 8 minuts per trajecte).
- ✓ Dades sobre el primer tren Ripoll 6'27 - BCN/Plaça de Catalunya 8'18 (20 viatges):
 - Total de minuts de retard acumulats: 3 hores i 7 minuts.
 - La mitjana de retard del tren és de 9 minuts i 21 segons.
 - Respecte el mes passat el tren ha estat uns dos minuts de mitjana més puntual i ha arribat dos dies puntual: el 12 i el 13 de març.
 - En un 30 % dels trajectes, el tren ha acumulat un retard superior als 11 minuts.
 - En un 30 % dels trajectes, el tren ha acumulat un retard entre els 6 i els 10 minuts.
 - En un 30 % dels trajectes, el tren ha acumulat un retard entre 1 i 5 minuts.
 - En un 10 % dels trajectes (2 trajectes), el tren ha arribat puntual.
- ✓ La mitjana dels retards dels trens Barcelona - Ripoll:
 - Tren BCN 18,32 - Ripoll 20,04 (tren bala): 6 minuts i 15 segons (calculat sobre 8 viatges).
 - Tren BCN 15,15 - Ripoll 17,03: 26 segons (calculat sobre 7 viatges). Aquest tren és l'exemple que Rodalies 3 pot ser puntual i oferir un servei eficaç.

En general, aquest mes l'índex de puntualitat ha augmentat considerablement. Tan de bo algun dia, puguem situar la ràtio de retard de tots els trens al voltant dels 0-5 minuts. Malgrat tot, continuem reclamant que el primer tren Ripoll-Barcelona torni a ser semidirecte, per donar un bon servei a les poblacions del nord d'Osona i del Ripollès.

I finalment, recordem que el tren tarda entre 1 hora i 50 minuts i 2 hores a cobrir un trajecte d'entre 100 i 110 quilòmetres.

Dades del mes de febrer

Les dades s'han comptabilitzat a partir dels 37 trajectes realitzats entre Ripoll i Barcelona / Barcelona - Ripoll.

- ✓ Total de temps de retard acumulat viatjant de dilluns a divendres de Ripoll a Barcelona i viceversa: 5 hores i 19 minuts.
- ✓ Temps acumulat de retard des de l'octubre de 2013 (191 viatges): 25 hores i 49' (retard de més de 8 minuts per trajecte).
- ✓ Dades sobre el primer tren Ripoll 6'27 - BCN 8'19 (19 viatges):
 - Total de minuts de retard acumulats: 3 hores i 39 minuts
 - La mitjana de retard del tren és de 11'5 minuts
 - El 28/02/2014 el tren va arribar a l'hora prevista a plaça Catalunya. De fet, va arribar un minut abans. Serà que era Carnestoltes i aquest dia es fa el què no es fa durant

Col·lectiu #pqnoensfotintren

<https://www.facebook.com/Pqnoensfotintren>

<http://pqnoensfotintren.wordpress.com/>

pqnoensfotintren@gmail.com

#pqnoensfotintren



Col·lectiu #pqnoensfotintren

- la resta de l'any. És el tercer dia en quatre mesos que el tren ha arribat puntual.
 - En un 78,9 % dels trajectes, el tren ha acumulat un retard superior als 11 minuts.
 - En un 10,5 % dels trajectes, el tren ha acumulat un retard entre els 6 i els 10 minuts.
 - En un 5,3 % dels trajectes, el tren ha acumulat un retard entre 1 i 5 minuts.
 - En un 5,3 % dels trajectes (1 trajecte), el tren ha arribat puntual.
- ✓ La mitjana dels retards dels trens Barcelona - Ripoll:
- Tren BCN 18,32 - Ripoll 20,05 (tren bala): 6 minuts i 20 segons (calculat sobre 12 viatges).
 - Tren BCN 15,15 - Ripoll 17,04: 2 minuts i 45 segons (calculat sobre 4 viatges). Cal dir que aquest tren sol ser sempre bastant puntual.

Dades del mes de gener

Les dades s'han comptabilitzat a partir dels 42 trajectes realitzats entre Ripoll i Barcelona / Barcelona - Ripoll.

- ✓ Total de temps de retard acumulat viatjant de dilluns a divendres de Ripoll a Barcelona i viceversa: 4 hores i 36 minuts.
- ✓ Temps acumulat de retard des de l'octubre de 2013 (154 viatges): 20 hores i mitja (retard de quasi 8 minuts per trajecte).
- ✓ Dades sobre el primer tren Ripoll 6'27 - BCN 8'19 (21 viatges):
 - Total de minuts de retard acumulats: 3 hores i 8 minuts
 - La mitjana de retard del tren és de 9 minuts
 - El 17/01/2014 el tren va arribar a l'hora prevista a plaça Catalunya. És el segon dia en quatre mesos que el tren ha arribat puntual.
 - En un 42,9 % dels trajectes, el tren ha acumulat un retard superior als 11 minuts.
 - En un 19 % dels trajectes, el tren ha acumulat un retard entre els 6 i els 10 minuts.
 - En un 33,3 % dels trajectes, el tren ha acumulat un retard entre 1 i 5 minuts.
 - En un 4,8 % dels trajectes (1 trajecte), el tren ha arribat puntual.
- ✓ La mitjana dels retards dels trens Barcelona - Ripoll:
 - Tren BCN 15,15 - Ripoll 17,04: 2 minuts i 18 segons (calculat sobre 10 viatges). Cal dir que aquest tren sol ser sempre bastant puntual.
 - Tren BCN 18,32 - Ripoll 20,05 (tren bala): 8 minuts i 8 segons (calculat sobre 8 viatges). A diferència del tren de les 15,15, aquest tren quasi mai arriba a l'hora a Ripoll.

Col·lectiu #pqnoensfotintren

<https://www.facebook.com/Pqnoensfotintren>

<http://pqnoensfotintren.wordpress.com/>

pqnoensfotintren@gmail.com

#pqnoensfotintren



Col·lectiu #pqnoensfotintren

Annex 3 - Estadístiques de consulta del bloc (disponibles al bloc www.pqnoensfotintren.wordpress.com)

Mesos i anys													
	gen	feb	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	oct	nov	des	Total
2013												61	61
2014	22	755	344	3									1.124

Últimes setmanesr							
dl.	dt.	dc.	dj.	dv.	ds.	dg.	Total
feb 24	feb 25	feb 26	feb 27	feb 28	mar 1	mar 2	123
62	15	15	7	15	9	0	
mar 3	mar 4	mar 5	mar 6	mar 7	mar 8	mar 9	33
2	16	5	0	0	0	10	
mar 10	mar 11	mar 12	mar 13	mar 14	mar 15	mar 16	151
100	17	8	11	7	8	0	
mar 17	mar 18	mar 19	mar 20	mar 21	mar 22	mar 23	76
3	1	0	16	4	1	51	
mar 24	mar 25	mar 26	mar 27	mar 28	mar 29	mar 30	75
34	19	0	16	5	1	0	
mar 31	abr 1	abr 2					3