Por unos pasos a nivel seguros

Sant Feliu de Llobregat
12 d'abril de 2018

Ricard Riol Jurado, presidente de PTP
info@transportpublic.org

Es mejor tener una estación céntrica que periférica

Las estaciones céntricas son las más convenientes para favorecer el uso del transporte público. El centro es más accesible desde todos los barrios y es el que suele albergar mayor número de servicios y equipamientos. La mayoría de personas acceden a Cercanías a pie.

Tienen mayores facilidades para conectar con otros modos de transporte:

- Mayor número de líneas de transporte público
- Mayor oferta de taxis, carsharing u otras formas de movilidad personal

Accesibilidad a la estación de Sant Feliu de Llobregat

Queremos un ferrocarril integrado

Entendemos que un **ferrocarril está integrado** en la ciudad cuando da servicio en **condiciones seguras** para todas las personas, garantiza una **permeabilidad razonable**, presenta un reducido **impacto acústico/vibratorio** y goza de cierta harmonía paisajística sin limitar sus prestaciones como medio de transporte público colectivo (velocidad y capacidad).

- SEGURIDAD
- SERVICIO
- PERMEABILIDAD
- IMPACTO ACÚSTICO / VIBRATORIO
- PAISAJISMO

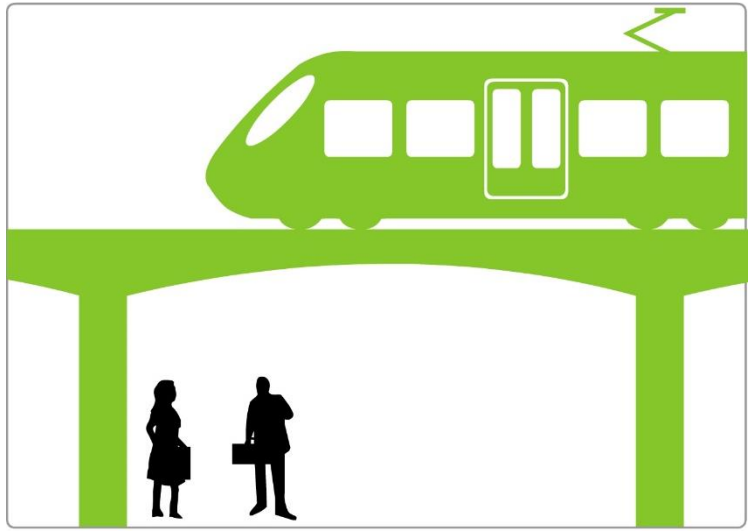
Tipos de integración ferroviaria

Ferrocarril al mismo nivel

5 M€/km

Sólo puede eliminar los pasos a nivel cambiando la rasante de las calles o construyendo pasos elevados / subterráneos.

Ferrocarril a distinto nivel



10 M€/km en desmonte/terraplén
30 M€/km en viaducto

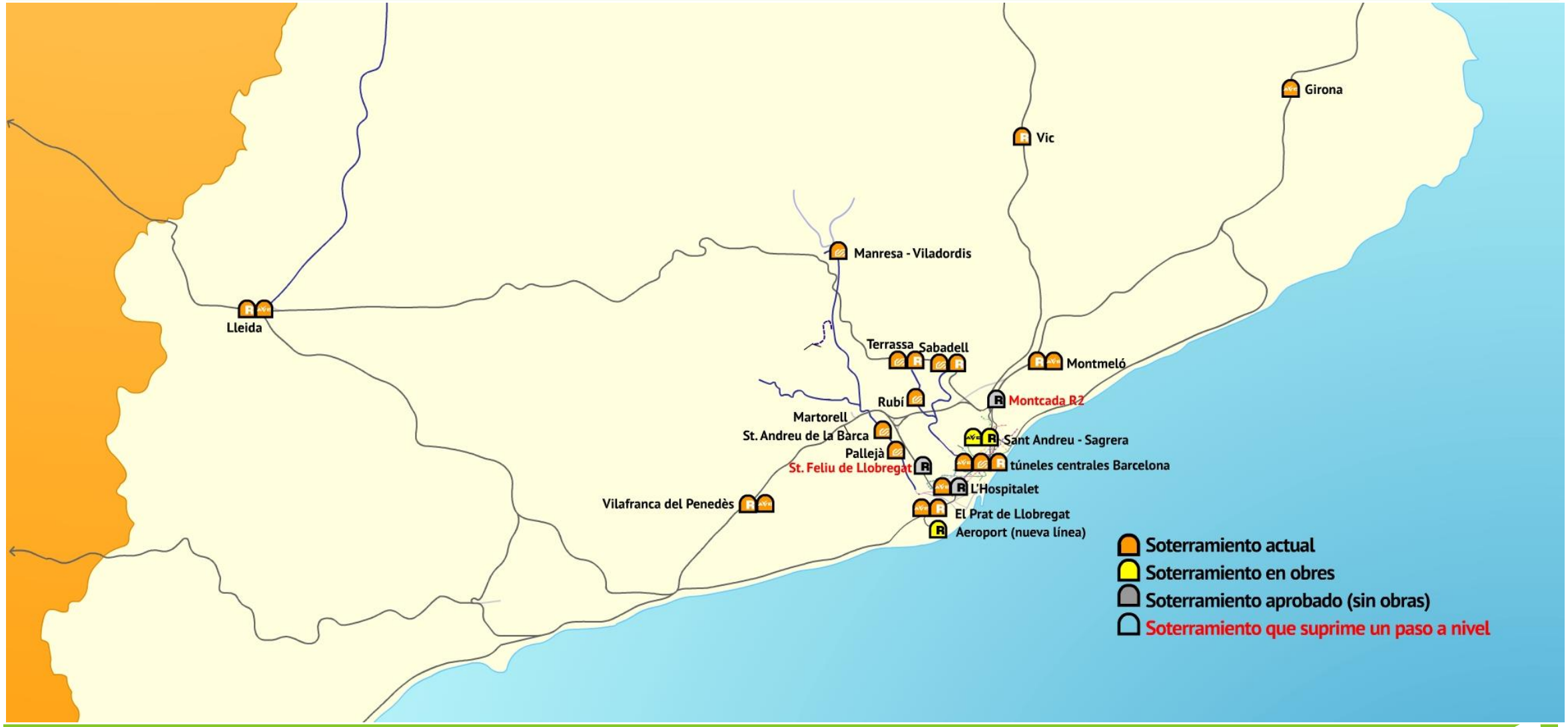
Elimina los pasos a nivel.

Ferrocarril subterráneo

100 M€/km en túnel

Elimina los pasos a nivel

Los soterramientos en Cataluña



Pasos a nivel en Cataluña

Foto: Bernat Borràs – Trenscat.cat

PASOS VIARIOS. En Cataluña en 2012 existían más de 200 en líneas con pasajeros:

- ADIF - RENFE: **~190**
- FGC: **6** (Llobregat Anoia) + **24** (Lleida-la Pobla)

Los peores por su intensidad de uso:

- **Sant Feliu de Llobregat** (línea R4), con trenes de cercanías que siempre paran en la estación
- **Montcada i Reixac** (línia R2), con trenes de cercanías y trenes regionales que no efectúan parada en la estación.

PASOS PEATONALES

En todas las estaciones sin paso entre vías a distinto nivel, sobretodo en servicios regionales y estaciones pequeñas de cercanías.

Impactos no resueltos en Sant Feliu

No existe una buena permeabilidad:

- 1 paso elevado de la Carretera N-340 y un paso inferior de la carretera Sansón.
- 2 Pasos subterráneos angostos (estrechos y/o bajos), por los que no puede circular el bus urbano o interurbano.
- Un paso a nivel con unas barreras bajadas durante mucho tiempo.

La falta de permeabilidad y la accesibilidad a la estación limitada a una sola entrada obligan a cruzar las vías más de lo necesario.

Muchos usuarios optan por caminar junto a la vía entre el andén de la vía 1 y el paso a nivel.

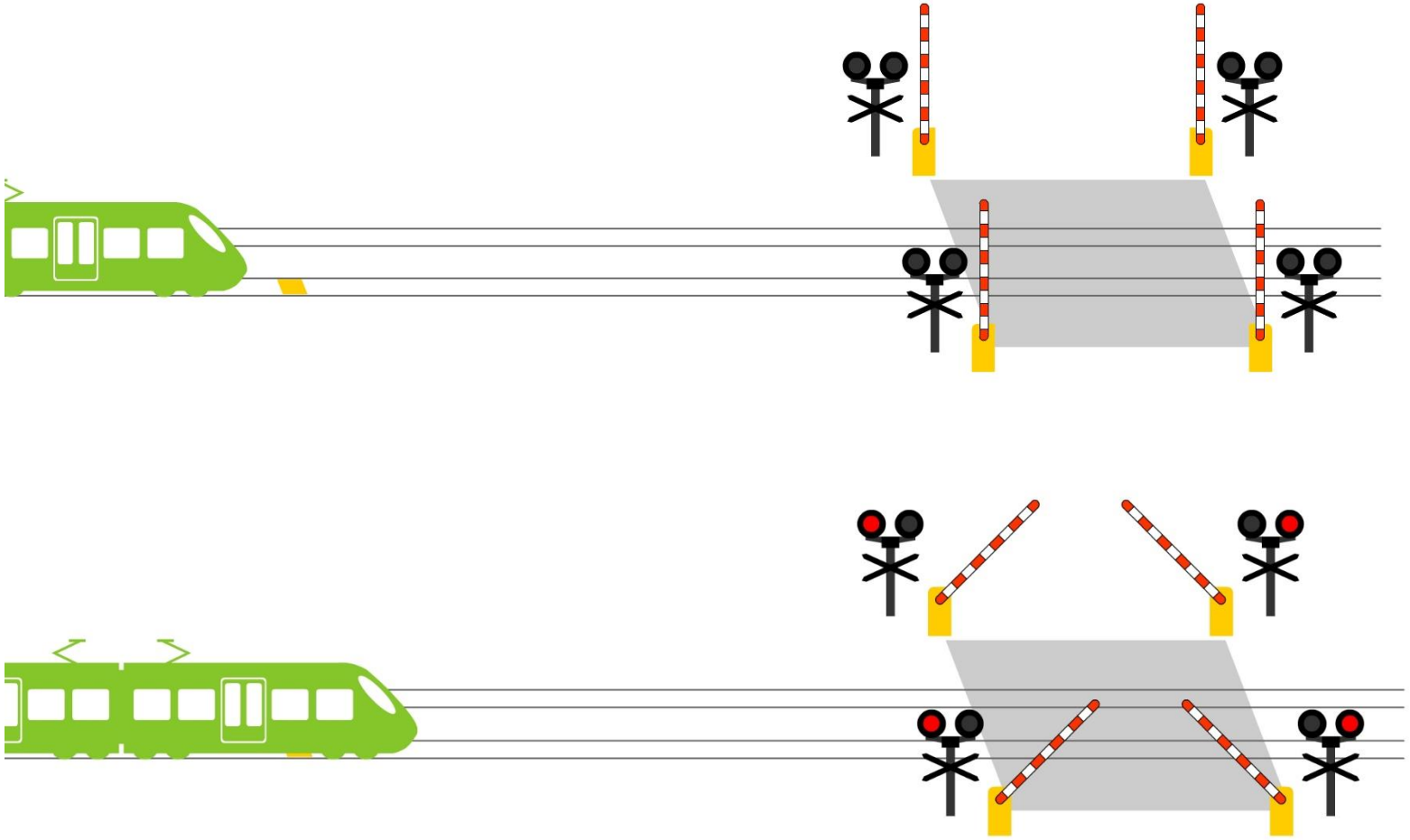
El problema del paso a nivel urbano: la saturación

Existen pasos a nivel en todo el mundo. El problema es la **intensidad de uso**, ya sea por las circulaciones ferroviarias o las necesidades de cruce, sobretodo en zonas urbanas de alta densidad.

El paso a nivel de Sant Feliu y el de Montcada condicionan el normal desarrollo de la vida urbana, debido al **tiempo de barreras bajadas**.

Además presentan una grave **siniestralidad** (al margen de la causalidad).

Funcionamiento de los pasos a nivel de Adif (1/2)

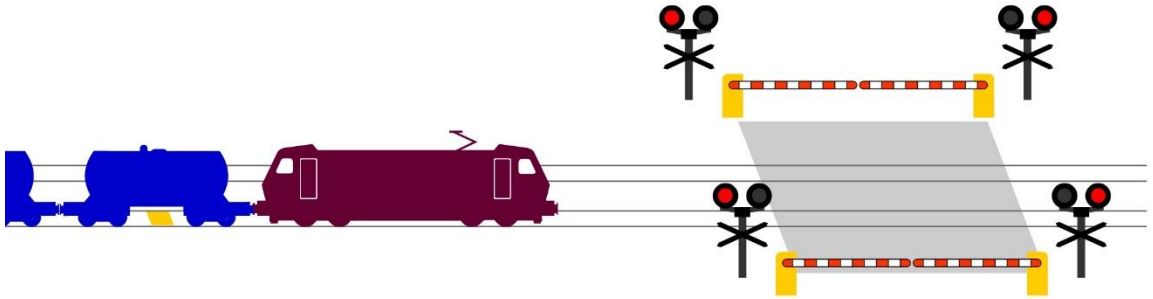


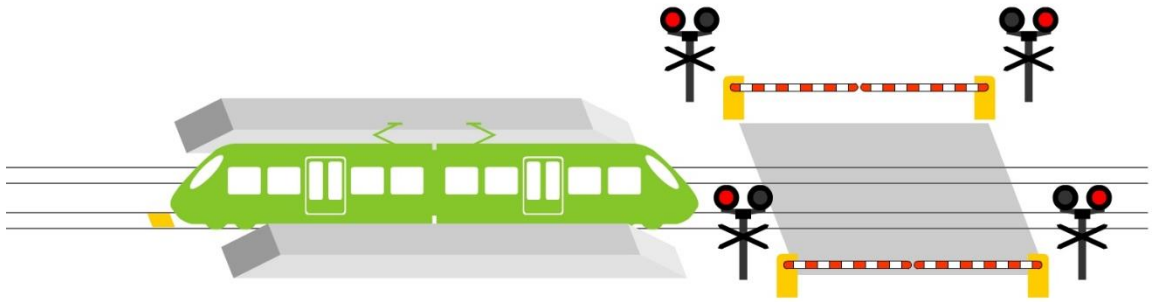
En España los pasos a nivel se activan a partir del paso del tren por una baliza o pedal de vía.

Este pedal está situado a una distancia que permita parar el tren en caso de avería del paso a nivel.

Enlace a Youtube

Funcionamiento de los pasos a nivel de Adif (2/2)





Por razones de seguridad, la ubicación de la baliza respecto al paso a nivel depende del tren más desfavorable; es decir, el más rápido y pesado que pueda circular por la línea.

El sistema no detecta las condiciones reales de circulación. Si pasada la baliza de detección el tren va más lento o se detiene en una estación, las barreras permanecen cerradas durante más tiempo.

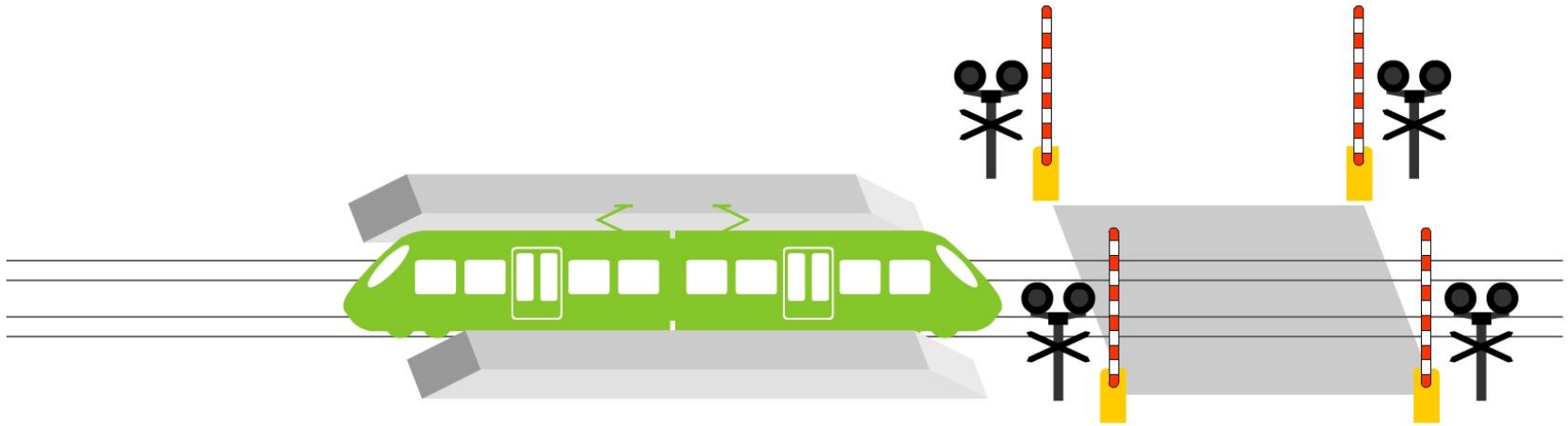
Propuesta 1: Señalización más dirigida

Recordatorio legal

Para evitar despistes
El mayor de los peligros en un paso a nivel es el tren que no se ve, que va en sentido contrario y es tapado por el tren más cercano.

Para evitar tentativas suicidas
Alto riesgo de fracaso y graves lesiones.

Propuesta 2: Avanzar hacia pasos a nivel inteligentes

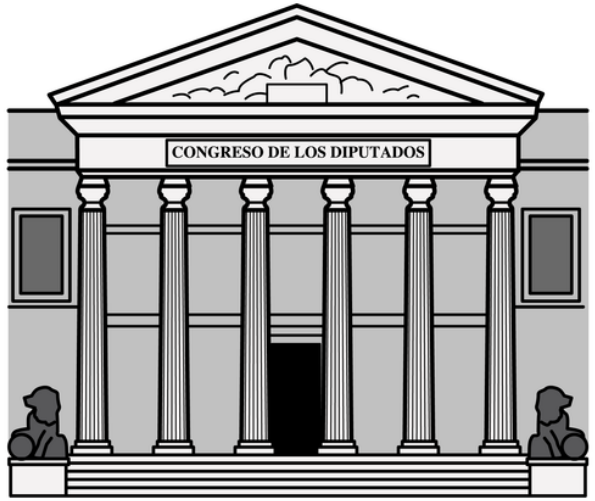


Propuesta: proyecto I+D para reducir el tiempo de bajada de las barreras según condiciones reales del tren. Los nuevos sistemas de comunicación vía-tren, bidireccionales, permitirían optimizar la gestión.

Campaña institucional

1. Ofrecer a los ayuntamientos la propuesta de señalización para peatones
2. Pedir a los grupos parlamentarios una partida en el PGE 2018 para el desarrollo de los pasos a nivel inteligentes
3. Pedir una reunión a Adif y Renfe para presentar esta campaña

Fuente: Ayto de Burjassot



Fuente: Ayto de Terrassa

adif
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

renfe

¡Gracias por su atención!

www.transportpublic.org/pasosanivelseguros

www.facebook.com/promociotransportpublic

info@transportpublic.org

93 244 49 70 (central BCN)