

Dilluns, 9 de juliol

**a 2/4 de 8 de la tarda,
a l'Escorxador**

DEBAT

SOBRE EL

TRANSPORT

FERROVIARI



Vilafranca
En Comú

Ricard Riol Jurado
President de PTP

Albert Parés i Soldevila
Delegat de PTP a l'Alt Penedès

Com ens movem a l'Alt Penedès?

23.097 persones majors de 15 anys **sense permís de conduir** a la comarca.

% persones >15 anys sense carnet de conduir	TOTAL	Homes	Dones
Alt Penedès	26,48 %	15,85 %	36,97 %
Vilafranca	29,87 %	16,96 %	42,10 %



Font: PTP a partir de DGT i Idescat (dades 2015)

One-million station

Dades passatgers/any estacions Rodalies. Total 123 estacions xarxa Rodalies Barcelona.

	Estació	Passatgers						
1	BARCELONA SANTS	13.526.385	11	TERRASSA	1.960.088	41	ST.JOAN DESPÍ	760.979
2	BARCELONA PLAÇA CATALUNYA	9.228.954	12	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	1.942.121	60	SANT VIÇ. DE CALDERS	489.914
3	BARCELONA-PG. DE GRÀCIA	5.045.742	13	LA SAGRERA-MERIDIANA	1.877.987	67	EL VENDRELL	404.959
4	BARCELONA-EL CLOT ARAGÓ	3.228.564	14	SITGES	1.744.082	69	SANT SADURNÍ D'ANOIA	379.995
5	BARCELONA-ARC. DE TRIOMF	3.073.888	15	ST.FELIU DE LLOBREGAT	1.689.631	70	CASTELLBISBAL	371.761
6	VILANOVA I LA GELTRÚ	2.802.961	16	GAVÀ	1.552.257	75	GELIDA	342.952
7	MATARÓ	2.387.270	21	MARTORELL	1.353.249	85	L'ARBOÇ	152.706
8	BARCELONA SANT ANDREU ARENAL	2.109.107	26	CORNELLÀ	1.106.385	86	EL PAPIOL	150.038
9	CERDANYOLA DEL VALLÈS	2.047.195	27	VILAFRANCA DEL PENEDES	1.103.523	88	ELS MONJOS	141.347
10	CASTELLDEFELS	2.018.579	28	TORRE BARÓ	1.085.349	95	LA GRANADA	79.902
			29	MOLINS	1.043.633	103	LAVERN-SUBIRATS	37.190

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat (2013)

Estació cèntrica: fer ciutat i mobilitat sostenible



Les estacions cèntriques són les més convenientes per afavorir l'ús del transport públic i dotar les ciutats d'una mobilitat més equitativa i econòmica. El centre és més accessible en termes territorials a més barris i és on hi ha més equipaments i serveis públics. La majoria d'usuaris de rodalies van a peu a les estacions.

A més és on tenim més facilitat per interconnectar tots els transports públics i altres ofertes de mobilitat sostenible: taxi, carsharing, ginyes de mobilitat personal, etcétera.

Estació cèntrica: fer ciutat i mobilitat sostenible

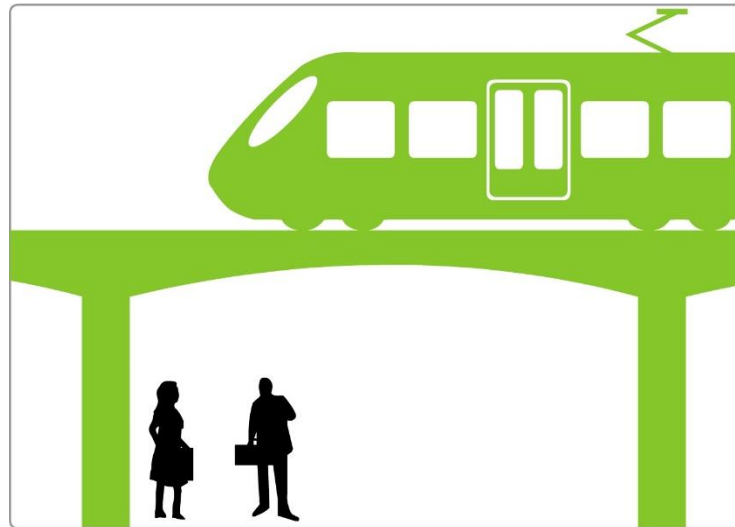
Ferrocarril al mateix nivell



5 M€/km

Pot eliminar els passos a nivell canviant la rasant dels carreres o construint passos elevats / subterranis. Necessita amplada.

Ferrocarril a diferent nivell



10 M€/km en desmunt/terraplè
30 M€/km en viaducte

Elimina els passos a nivell

Ferrocarril subterrani



100 M€/km en túnel

Elimina els passos a nivell

Manteniment millorable

Eliminar **Limitacions Temporals de Velocitat** per reduir temps de viatge. Cal tenir infraestructura en bon estat.






Font: 324.cat

3r fil: amenaça o oportunitat?



Font: Diari à punt

3r fil: amenaça o oportunitat?

-  Ample ibèric
-  Ample europeu
-  Ample mixt



2019?

Canvi d'ample, d'ibèric a internacional, entre Castelló i el nus de Vila-seca, incloent-hi el ramal de Tortosa.

2019?

Dotació d'ample mixt a les dues vies entre Vila-seca, Tarragona, Sant Vicenç de Calders i Castellbisbal

Dotació d'ample mixt entre València i Castelló
2018 (1 via)-2019 (2a via)

3r fil: amenaça o oportunitat?

ElPlural.com. 22-01-2018

El AVE de Rajoy a Castellón, adelantado por los trenes de Cercanías

Ridículo y cachondeo en la inauguración del nuevo tramo de la Alta Velocidad: 20 minutos parados

El Mundo. 21-06-2018

Regresa el caos a los Cercanías y se anula el AVE a Castellón en agosto por nuevas obras del Corredor

EFE | Castellón 21 JUN. 2018 | 09:55



Viajar a Vietnam
Pide presupuesto gratis a una agente de Vietnam (nadie conoce mejor)
Evaneos **MÁS INFOR**
0 Comen

El País. 22-01-2018

El AVE Valencia-Castellón: más caro y más lento que un Euromed

El AVE entre las dos capitales valencianas llega a triplicar el billete de un Euromed pese a tardar hasta 11 minutos más y aunque acorta en 37 minutos la distancia entre Madrid y la capital castellanense

f t r 75

♥ ✉

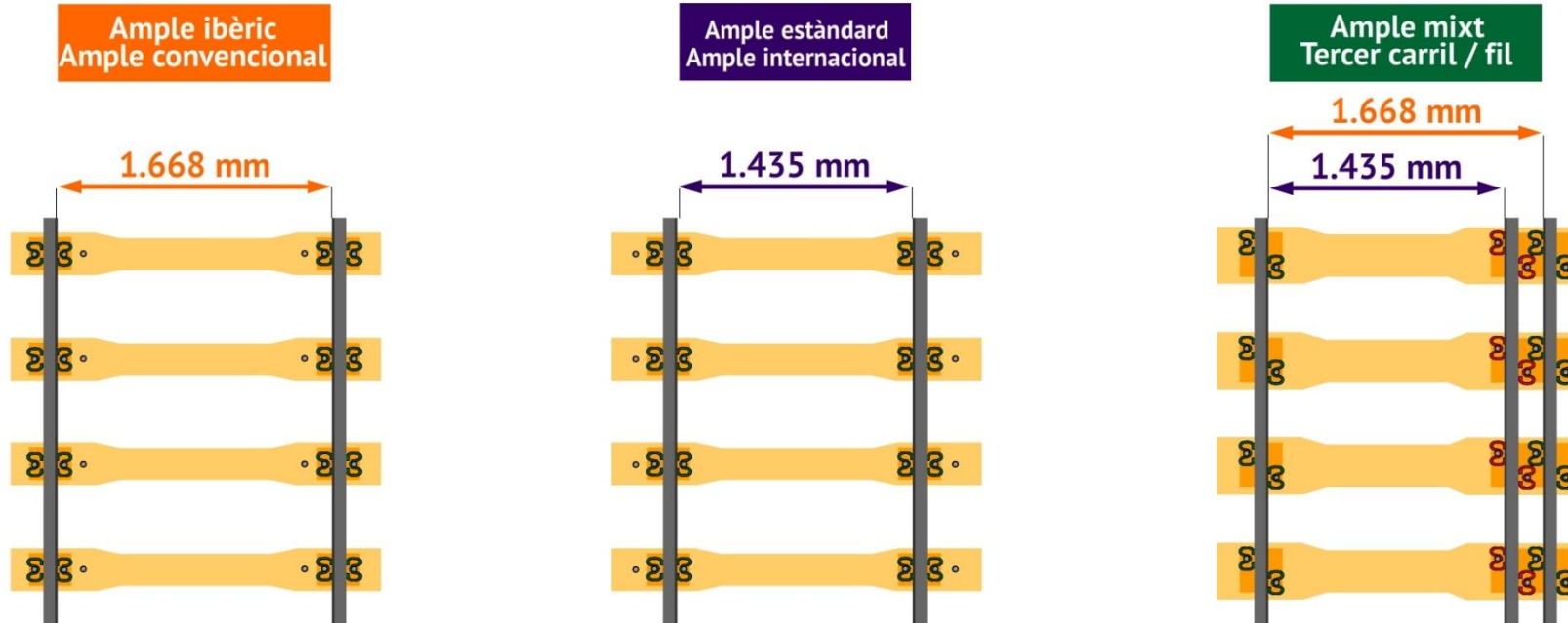


BaixPenedèsDiari.cat. 21-05-2018

Les obres del tercer fil comporten retards i canvi d'horaris al Vendrell i l'Arboç

Només se circula per una via, reduint la capacitat del trànsit

3r fil: amenaça o oportunitat?



Canvi d'ample

- ✓ S'aprofita gairebé tot: travesses, carrils, senyalització i electrificació. Només requereix canviar alguns desviaments
- ✓ Requereix pocs recursos econòmics (0,25 M€/km)
- ✓ Es pot fer a curt termini
- ✓ Sense risc tecnològic
- ✗ Expulsa els trens que només poden circular en ample ibèric

Implantació del 3r fil

- ✓ Manté la possibilitat de circular en dos amplituds
- ✗ Requereix molts recursos econòmics: (2-3 M€/km)
- ✗ Requereix canviar els desviaments i les travesses
- ✗ Canvia l'eix de la via: requereix adaptar l'electrificació i amb freqüència ponts i túnels
- ✗ Senyalització més restrictiva: afecta capacitat
- ✗ Imposa limitacions de velocitat a un dels amplituds

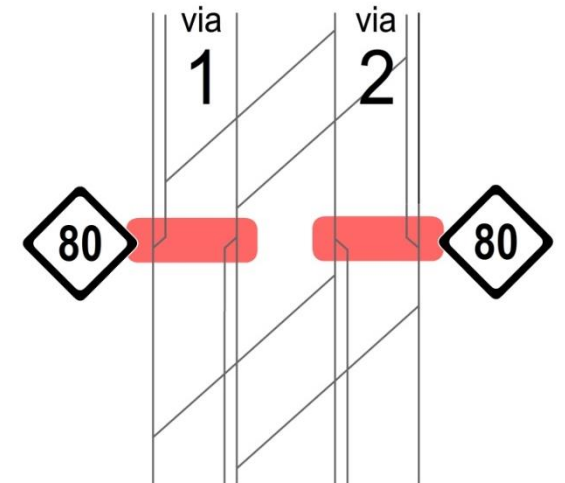
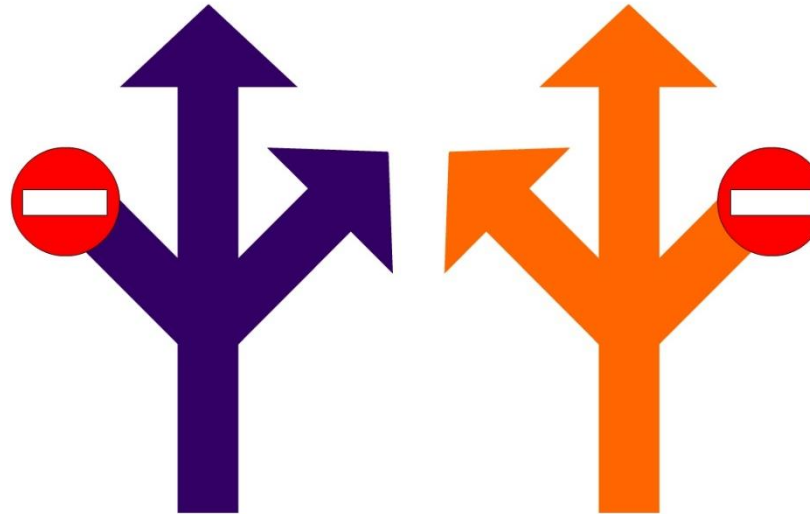
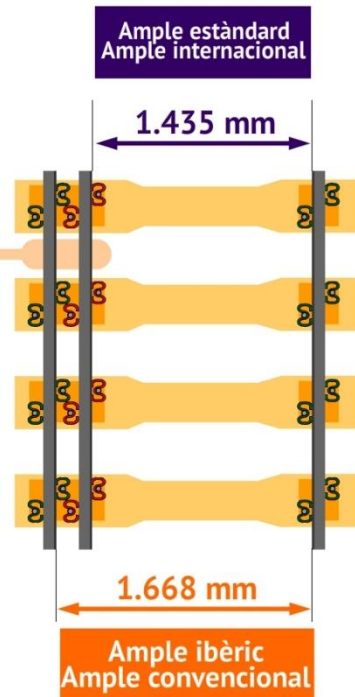
3r fil: amenaça o oportunitat?

Moviments impeditos

"solució": Canviador de fil

Entre dos carrils tan propers no caben les espases d'un desviament ferroviari.

Aixó impedeix dos moviments, un per cada ample.



Els temps de viatge a Barcelona

- Creació trens semidirectes a Barcelona per reduir el temps de viatge (com s'ha fet entre Manresa i Barcelona)



	Actual parant totes estacions	Futur amb semidirecte	Futur semidirecte sense limitacions velocitat
El Vendrell - BCN Sants	1h 21 min	1h 05* min	56* min
Vilafranca - BCN Sants	59 min	50* min	42* min

(*) Aproximacions pendents d'estudi de detall

Propostes de Rodalies elaborades en col·laboració amb "Per uns trens dignes a Vilafranca"

La freqüència al Penedès

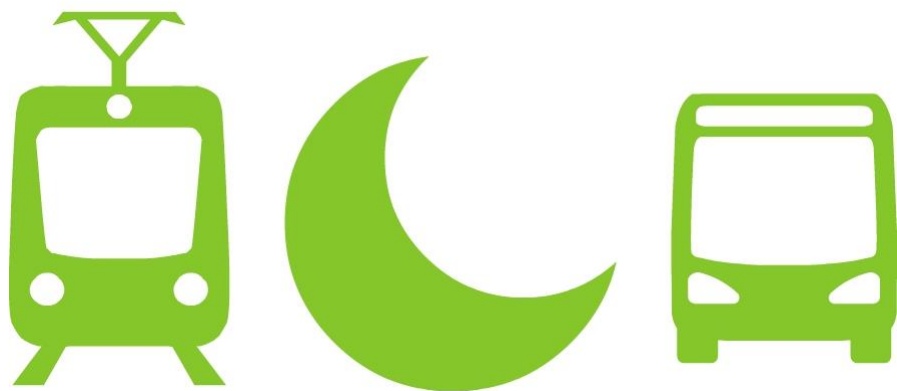
- **Augmentar freqüència entre Vilafranca i St. Vicenç de Calders** passant d'un tren cada hora a un tren cada 1/2 hora.
- Horaris cadenciats (un tren cada 30 min) també els caps de setmana (actualment un tren cada 45/15 minuts).



Propostes de Rodalies elaborades en col·laboració amb "Per uns trens dignes a Vilafranca"

La freqüència a Barcelona

- Ampliació horària vespres caps de setmana entre Vilafranca i Barcelona. Actualment:



Vilafranca - BCN	Últim tren	Primer bus nocturn	Temps sense servei
Dilluns a dijous	22:24	01:00	2h 6 min
Divendres	22:24	00:10	1h 46 min
Dissabtes	21:39	00:10	2h 31 min
Diumenges	21:39	01:00	3h 21 min

Propostes de Rodalies elaborades en col·laboració amb "Per uns trens dignes a Vilafranca"

Propostes de millores a Rodalies

Remodelació del servei de rodalies/regionals

Les línies RT1 i RT2 no s'adapten a les necessitats de mobilitat. Algunes circulen molt solapades a trens regionals i la RT2 té molt poc servei.

Cal suprimir l'efecte frontera de Sant Vicenç de Calders, fent efectiva la connexió directa de Tarragona amb Vilafranca i Vilanova.

Millora de freqüències a les línies regionals.

Fer parada al Prat als trens regionals R14, R15 i R16 ofertant bitllets combinats amb L9 de Metro.

Els ja no tan nous trens 449 també han de cobrir les principals demandes del sud.

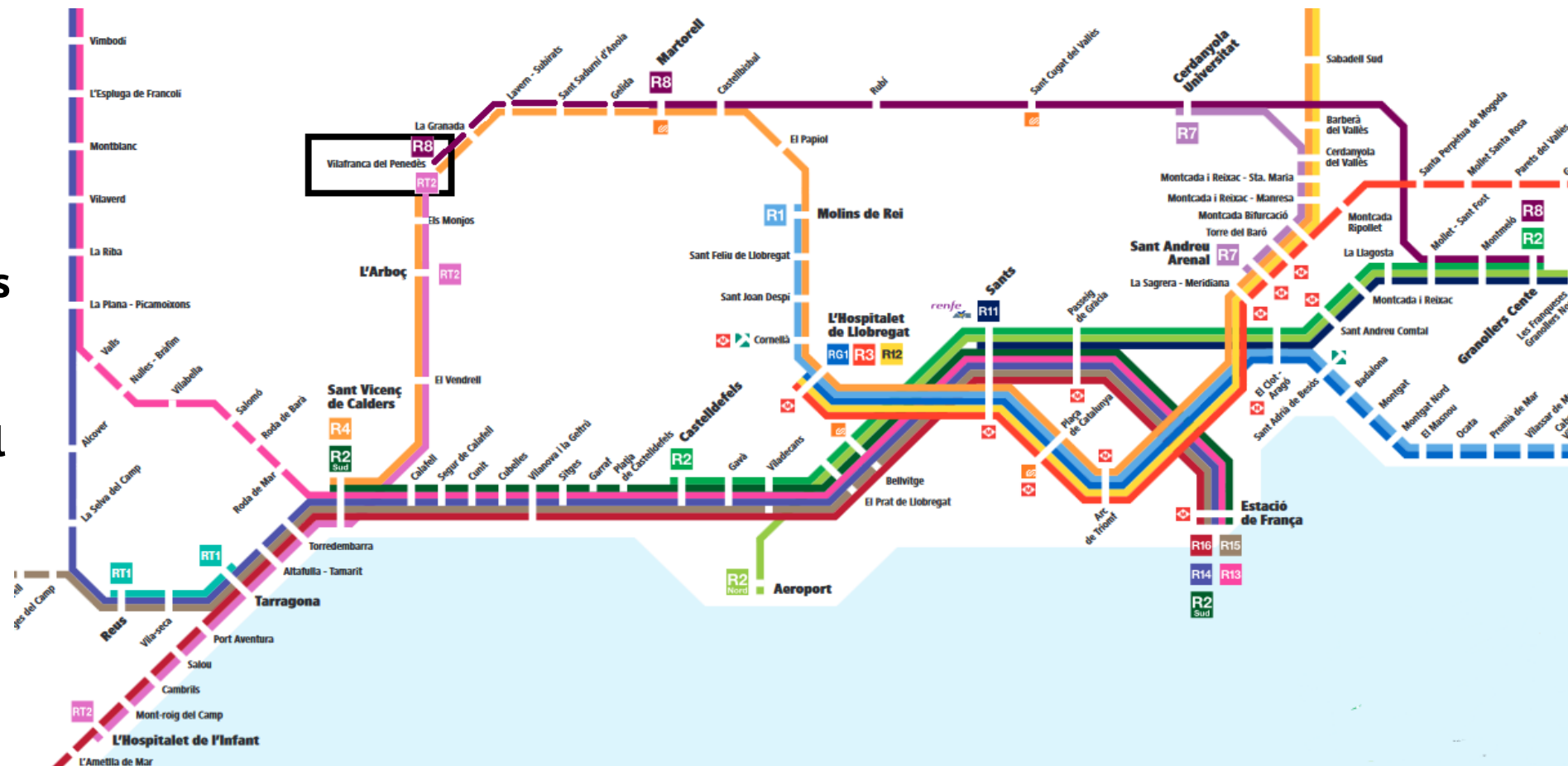


Propostes de Rodalies elaborades en col·laboració amb "Per uns trens dignes a Vilafranca"

Propostes de millores a Rodalies

Perllongament
RT2 i R8 fins a
Vilafranca,

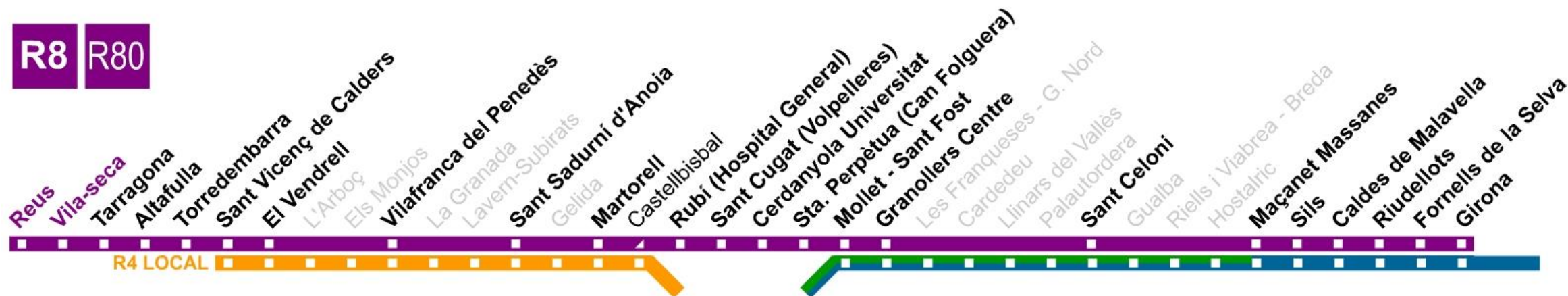
O unificació de les
dues línies per
crear un servei
ferroviari paral·lel
a l'AP7...



Propostes de Rodalies elaborades en col·laboració amb "Per uns trens dignes a Vilafranca"

Propostes de millores a Rodalies

R8 R80



- Creació línia R80 a partir fusió R8 i RT2. **Línia regional que cobriria l'eix de l'AP7, sent la primera línia no radial a Barcelona, anant de Reus a Girona passant pel Camp de Tarragona, el Penedès, el Baix Llobregat, el Vallès, la Selva i el Gironès.**
- **Gran població beneficiària: 1.250.000 habitants,** distribuïts als àmbits del Camp de Tarragona (270.000), Penedès (75.000), Vallès Occidental (645.000), Vallès Oriental (140.000) i Girona (125.000).

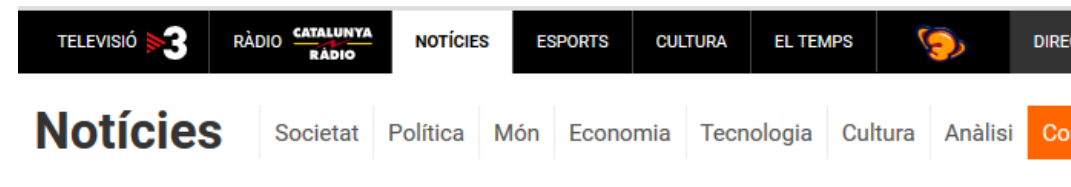


Vilafranca- U.Autònoma: 32 minuts
Vilafranca- Tarragona. 33 minuts
Vilafranca- Granollers: 51 minuts
Vilafranca- Girona: 1h 40 minuts

Propostes de Rodalies elaborades en col·laboració amb "Per uns trens dignes a Vilafranca"

Propostes de millores a Rodalies

- Reforma integral estacions Sant Sadurní d'Anoia i Vilafranca.



S'endarrereixen fins a nou avís les obres de l'estació de Rodalies de Sant Sadurní per deficiències en el projecte

02 Des 2016 - 13.30



ACN Sant Sadurní d'Anoia.-Les obres d'accessibilitat i millora de l'estació de Rodalies de Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès) han quedat endarrerides fins a nou avís perquè s'han detectat deficiències en la redacció del projecte. En un comunicat, l'Ajuntament ha informat que l'estat espanyol haurà de rescindir el contracte que es va signar al maig amb l'empresa adjudicatària perquè s'ha constatat que el projecte no és correcte. Amb aquest contratemps, queda a l'aire el compromís del Ministeri de Foment per enllestir les obres abans que acabés el 2016. Es tracta d'una actuació pressupostada en 2,4 milions d'euros, els quals han de servir per instal·lar marquesines i ascensors a les andanes, així com aixecar-ne l'alçada.

Font: 324.cat

Propostes de millores a Rodalies

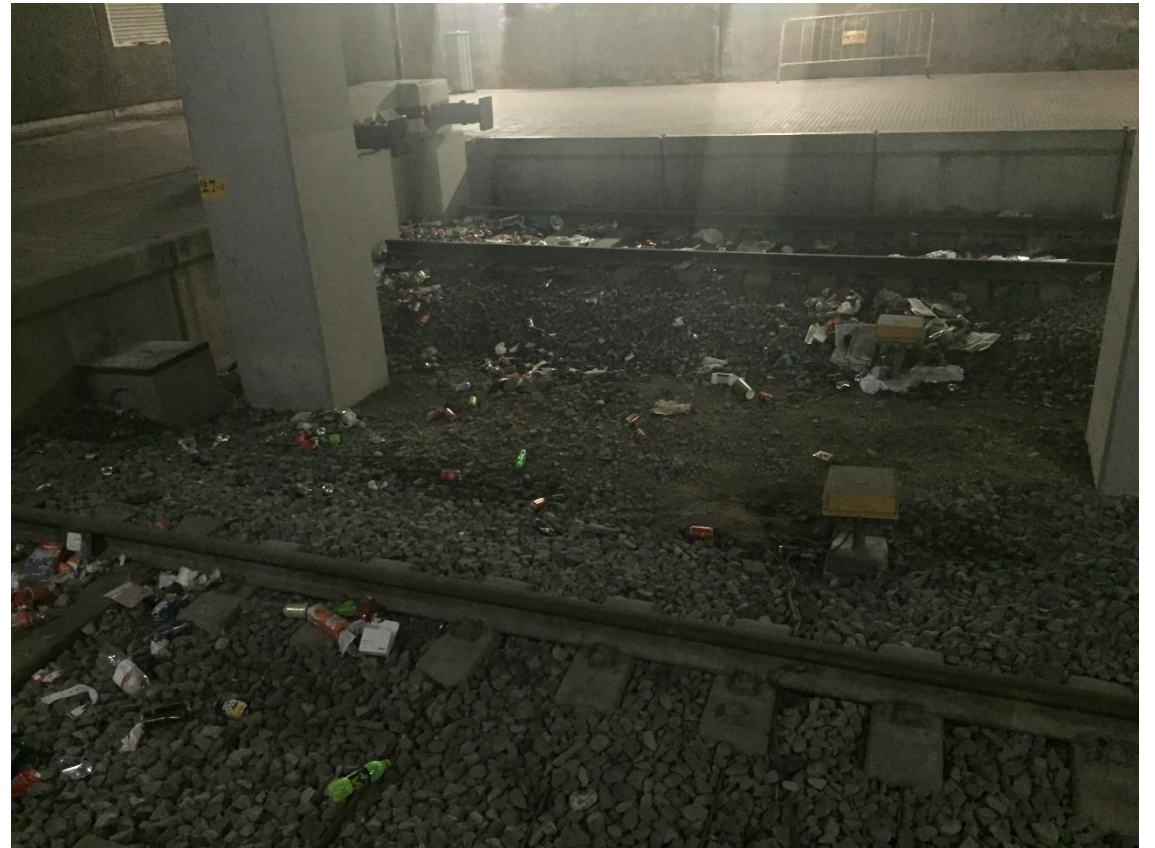
- Reforma integral estació de Vilafranca del Penedès. Un nyap «provisional».



Propostes de Rodalies elaborades en col·laboració amb "Per uns trens dignes a Vilafranca"

Propostes de millores a Rodalies

- **Manteniment i neteja regular de l'estació de Vilafranca**



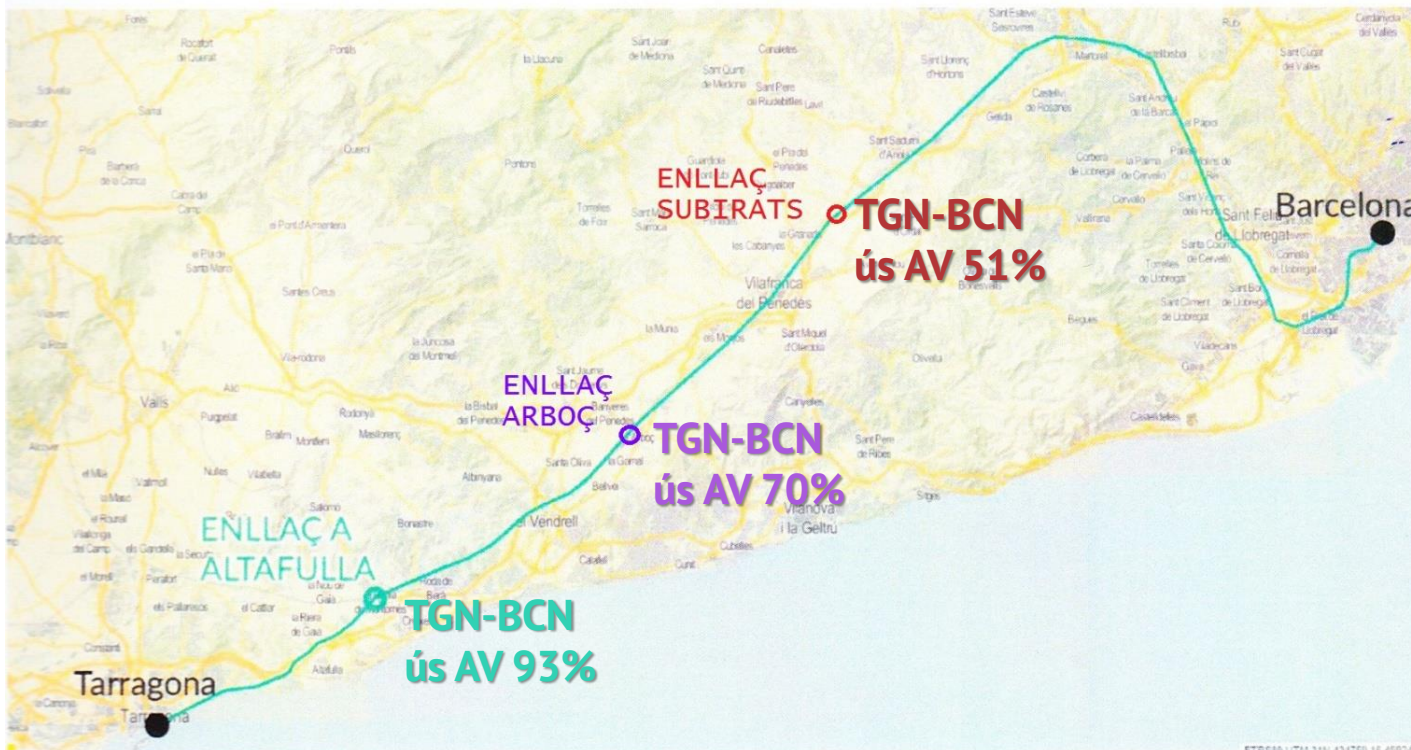
Propostes de Rodalies elaborades en col·laboració amb "Per uns trens dignes a Vilafranca"

Accés a l'alta velocitat des de Vilafranca

- L'estació de tren de gran velocitat de la **Vegueria Penedès** (470.000 habitants).
- **Aturada de tots els trens d'alta velocitat regional** (Lleida, Camp de Tarragona, el Prat -Aeroport-, Barcelona, Girona i Figueres Vilafant).
- **Aturada** d'alguns **trens AVE** que unirien amb Saragossa, Guadalajara i Madrid.
- Baixador de Rodalies annex.
- Park and ride i servei de bus.



Accés a l'alta velocitat des de Vilafranca



	Alta velocitat		Línia convencional		Km. Total	Temps (minuts)
	Km.	%	Km.	%		
Actual (via Vilanova)	0,0	0%	85,0	100%	85,0	65-75
Enllaç LAV Subirats	56,9	51%	55,6	49%	112,5	54
Enllaç LAV l'Arboç	78,0	70%	33,6	30%	111,6	46
Enllaç LAV a Altafulla	100,8	93%	7,8	7%	108,6	39
Millora línia Vilanova (PTF)	0,0	0%	97,0	100%	97,0	>45

Un nou baixador sobre la línia d'alta velocitat al nord de Vilafranca té diverses avantatges sobre una hipotètica connexió alta velocitat-convencional a Subirats. Raons:

1. Connectar Vilafranca amb tota la xarxa d'alta velocitat, i no només amb Barcelona (Lleida – Figueres i Corredor Mediterrani).
2. No condicionar els temps de la relació Barcelona – Tarragona – sud de Catalunya. Un enllaç a Subirats no milloraria suficientment el temps de viatge BCN-TGN-Sud respecte la millora de la línia de Vilanova; per tant mai no serà rendible.
3. Un nou baixador al nord de Vilafranca ofereix espai per fer un intercanviador amb park & ride d'àmbit supracomarcal, sense congestionar el centre de la ciutat.

A més del baixador, cal connectar l'alta velocitat amb Tarragona amb un enllaç a Altafulla.

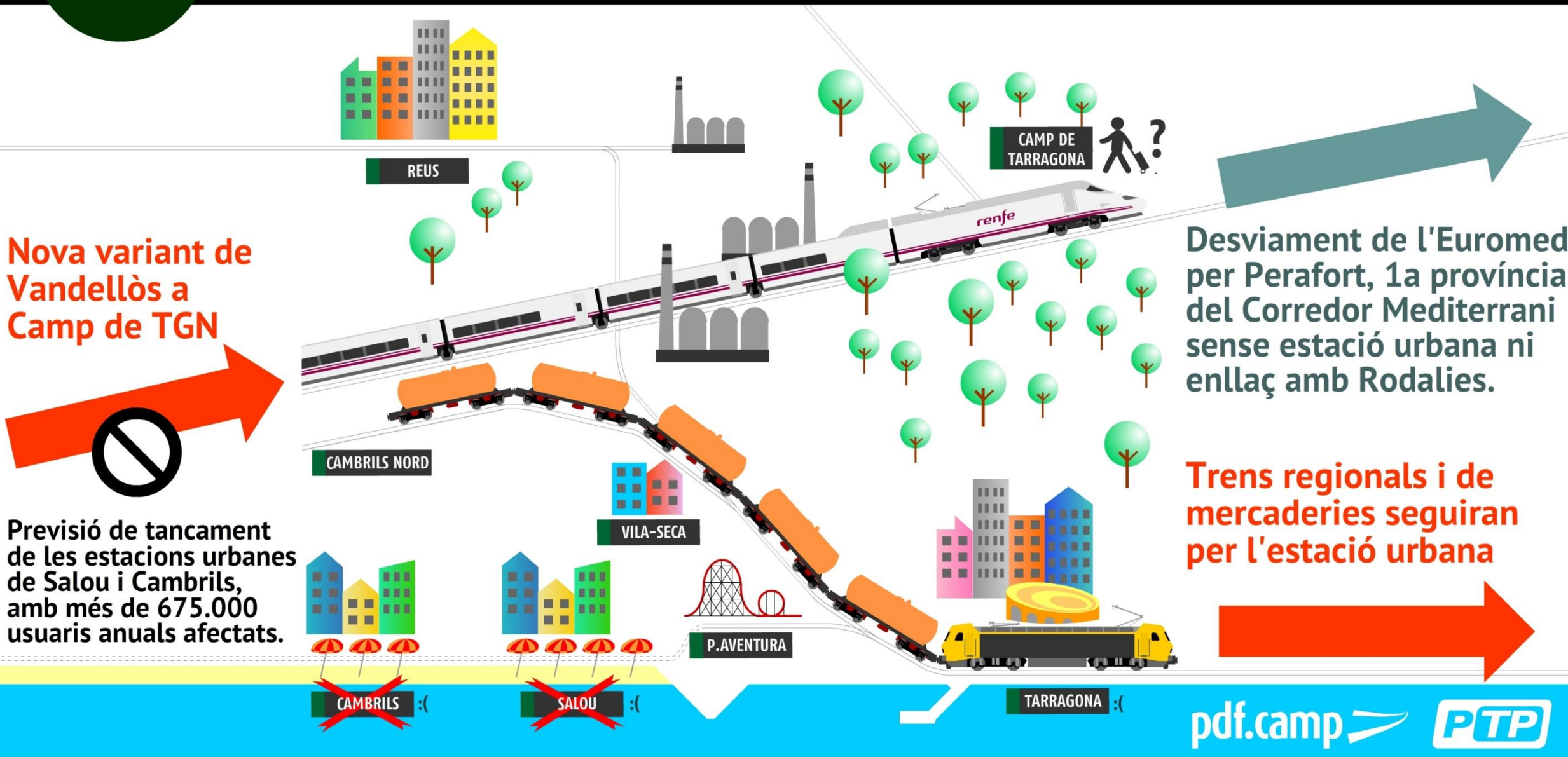
2018

SALVEN EL TREN A TARRAGONA!

Nova variant de Vandellòs a Camp de TGN



Previsió de tancament de les estacions urbanes de Salou i Cambrils, amb més de 675.000 usuaris anuals afectats.



Desviament de l'Euromed per Perafort, 1a província del Corredor Mediterrani sense estació urbana ni enllaç amb Rodalies.

Trens regionals i de mercaderies seguiran per l'estació urbana

pdf.camp

PTP

Amenaça de tancament d'estacions cèntriques



1. Aquest any el centre de Salou i de Cambrils quedarà sense trens. Les estacions allunyades no són una bona alternativa per a les persones sense cotxe.

2. El tren és de tothom, exigim el nostre dret a la mobilitat. Els polítics han de respectar la planificació oficial (tramvia enlloc de desmantellament).

3. Alcalde Pere Granados i alcaldessa Camí Mendoza, reaccioneu o sereu culpables de la desconexió ferroviària de Salou i Cambrils.

Resum de propostes ferroviàries per a Vilafranca

SERVEIS

- Vetllar per a què el 3r carril no perjudiqui el servei ferroviari de passatgers
- Connectar Vilafranca amb el Camp de Tarragona i el Vallès, a partir del perllongament de les línies RT2 i R8 o millor encara, amb la fusió de les mateixes, amb un servei ferroviari paral·lel a l'AP7. Cal acabar amb la frontera fictícia de Sant Vicenç de Calders
- Millorar les freqüències entre Vilafranca i Sant Vicenç de Calders, així com la coordinació horària amb els regionals al seu pas per aquesta estació
- Completar els buits de servei entre el darrer tren i el primer autobús nocturn
- Creació d'un servei R4 semidirecte aprofitant la reducció de limitacions temporals de velocitat i considerant punts d'avançament entre trens (PAET) a la xarxa ferroviària convencional

OBRES D'INFRAESTRUCTURA

- Eliminar totes les limitacions temporals de velocitat
- Acabar la nova estació soterrada: accessos, il·luminació i millores arquitectòniques
- Dissenyar una integració de xarxa convencional - alta velocitat que sumi potencialitats, gràcies a una nova estació conjunta TAV-Rodalies al nord de Vilafranca, connectant el Penedès a tota la xarxa d'alta velocitat, no només amb Barcelona

Gràcies per la vostra atenció



www.transportpublic.org/altpenedes



www.facebook.com/ptpaltpenedes



altpenedes@transportpublic.org



93 244 49 70 (central BCN)