

La PTP aplaude la adaptación de la totalidad de los trenes 447 de Cercanías de Cataluña e insta a los operadores a que todos los nuevos trenes sean accesibles por todas las puertas



Fuente. Wikimedia Commons - JT Carreras

- La Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP) propone entender la accesibilidad como un bien común que mejora la calidad del servicio para toda la ciudadanía.
- La asociación pide que la nueva generación de trenes de Cercanías disponga de la totalidad de las puertas alineadas con los andenes (y no sólo una parte como hasta ahora) para mejorar la seguridad, la rapidez y la intermodalidad.

Barcelona, 8 de febrero de 2021. Desde la PTP se valora muy positivamente la adaptación completa de todos los trenes 447 de Cercanías de Cataluña. Este es un hito importante al tratarse de la serie más numerosa del parque móvil de Renfe en Cataluña, con 130 unidades, y que presta servicio a las líneas R1, R3 y R4 de Cercanías ya prácticamente todas las líneas regionales.

SERIE	AÑO	ACCESIBILIDAD PMR	LÍNEAS	NÚMERO DE TRENES	% SOBRE EL TOTAL
463	2004-2010	Sí de origen	R2	8	3%
464	2004-2010	Sí de origen	R2	1	0%
465	2004-2010	Sí de origen	R1, R2, R3, R4, R7 y R8	57	21%
450(1)	1988-1994	no(1)	R2	12(2)	4%
451(1)	1988-1994	no(1)	R2	12	4%
447	1992-2001	Sí, reformadas	R1, R3, R4 y regionales	130	48%
449	2008-2011	Sí, de origen	regionales	19	7%
470(1)	1974-1986	no(1)	regionales	14	5%
448(1)	1987-1989	no(1)	regionales	18	7%
TOTAL			Cercanías y regionales	271	100%
TOTAL ADAPTADO			Cercanías y regionales	215	79%

(1) trenes que serán sustituidos por la futura adquisición de nuevo material móvil por parte de Renfe y que dispondrán de accesibilidad PMR de origen. (2) En realidad son 6 trenes no fraccionables de 6 coches, pero cuentan como un tren en doble composición.

Fuente: PTP a partir de "Actualización del Plan de Cercanías de Cataluña 2020-2030", Ministerio de Fomento.

Sin embargo, recuerda que para que el servicio sea plenamente accesible se debe tener en cuenta la accesibilidad (tanto desde la vertiente física, como sensorial y cognitiva) en toda la cadena de viaje. Por lo tanto, hay que seguir avanzando en la adaptación de estaciones de manera equitativa a todos los territorios; mejorar los procedimientos de mantenimiento de elementos clave como los ascensores, la megafonía y los paneles informativos; y resolver la problemática del gap (el agujero o escalón que queda entre el andén y el coche del tren) a estaciones donde ya se han recrecido los andenes.

En este sentido, la PTP considera que el primer paso para hacer efectivo el avance con la adaptación de la totalidad de la serie 447, es actualizar de manera coherente toda la información sobre la accesibilidad del servicio a los diferentes medios de comunicación que hace servir Cercanías de Cataluña. Por poner un ejemplo: a pesar de que la totalidad de trenes que actualmente circulan haciendo servicio para la R4 ya son accesibles, el buscador de horarios de la web sólo se muestran como accesibles la mitad de los trenes.

Inicio > Hora >

Cercador



Origen:
 Destino:
 Día:
 Desde las:

Seleccionar únicamente estación de origen para mostrar salidas en tiempo real

Origen	Destino	Día	Desde las	El tiempo en el destino
Sant Vicenç de Caldes	Sant Feliu de Llobregat	07.02.2021	06:09	Información meteorológica local

Resultados planificados

Horarios de ida **Horarios de vuelta**

	Salida	Llegada	Duración
R4	06:17	07:22	01:05
R4	07:17	08:22	01:05
R4	07:47	08:52	01:05
R4	08:17	09:22	01:05
R4	09:17	10:22	01:05
R4	10:17	11:22	01:05
R4	11:17	12:22	01:05
R4	12:17	13:22	01:05
R4	13:17	14:22	01:05
R4	14:17	15:22	01:05
R4	15:17	16:22	01:05
R4	16:17	17:22	01:05
R4	17:17	18:22	01:05
R4	18:17	19:22	01:05
R4	19:17	20:22	01:05
R4	20:17	21:22	01:05
R4	21:17	22:22	01:05

R Regional RE Regional Expres MD Media Distancia Estación a tren accesible

- Tarifas ⌵
- Beneficios para el medio ambiente y la salud ⌵

Directo a

- Accesibilidad
- Condiciones de uso
- Sobre Rodalies
- Consultas y reclamaciones
- App Rodalies

Webs de interés

- Viaje
- R4fe
- R12
- MeteoCat

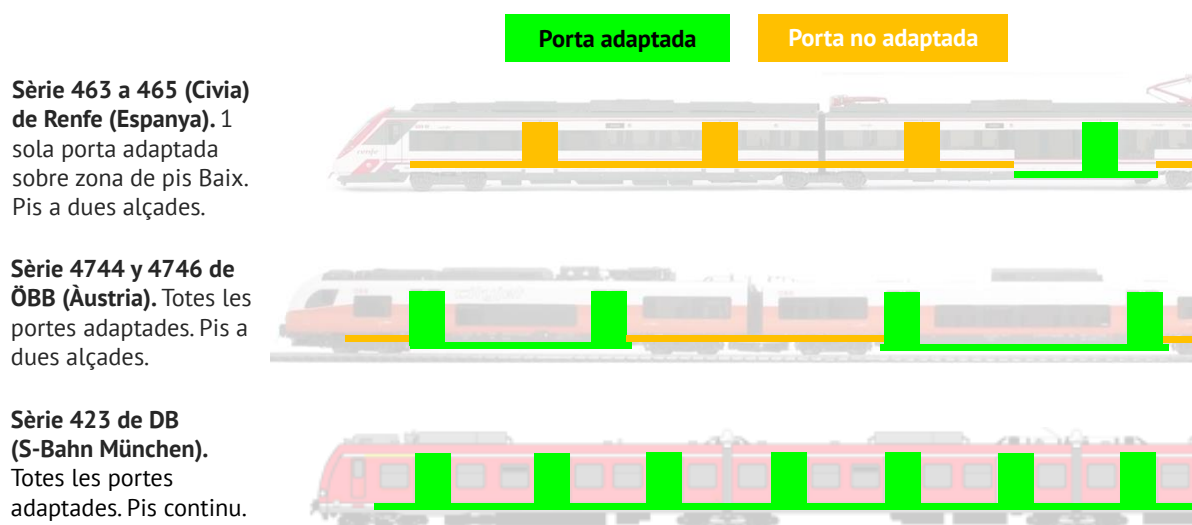


Por otra parte, desde la PTP se defiende que hay un salto de escala a los futuros trenes y entender la accesibilidad como una mejora del servicio para todos los públicos. Por ello propone que todas las puertas de los trenes sean accesibles.

Hasta el momento, la estrategia de accesibilidad seguida en este aspecto por Renfe y FGC para sus trenes de Cercanías (R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7, R8 y las líneas Llobregat-Anoia) ha sido la incorporación de una pequeña zona de piso bajo asociada a una sola puerta por lado y por tren, por lo que sólo se permite el acceso de máximo dos personas usuarias de silla de ruedas. Un espacio totalmente insuficiente si se tiene en cuenta que acaba siendo compartido por familias con cochecitos de bebé, personas usuarias de bicicleta o patinete, portadoras de maletas o carros, ... y que tampoco ha sido capaz de acoger los asientos para personas con dificultades de movilidad (no usuarias de silla de ruedas), que se han tenido que situar tras un tramo de escaleras en el tren.

Este tipo de tren, con escalones en la mayoría de las puertas, provocan unos tiempos de parada superiores a las estaciones, ya que las entradas y salidas de personas son más lentas y hay que añadir el tiempo de despliegue y recogida de los estribos. Desde hace varios años, los fabricantes de material móvil ferroviario ya incorporan la posibilidad de ofrecer el 100% de las puertas enrasadas con el nivel de andén, incluso eliminando los estribos.

Ejemplos de tren con puertas adaptadas y no adaptadas, piso bajo parcial o piso bajo total según el tipo de tren



Tener en cuenta la accesibilidad universal hace que los servicios de transporte público garanticen el derecho a la movilidad de todos, se adapten verdaderamente a las necesidades reales de la vida cotidiana de la ciudadanía, a su diversidad (de edad, capacidad funcional, roles y etapas vitales, etc), y se favorezca una intermodalidad efectiva.

Por lo tanto, hay que apostar por trenes completamente de piso bajo para mejorar la seguridad y autonomía de todas las personas usuarias del servicio, y dotar a los convoyes de

espacios específicos para bicicletas y patinetes que sean prácticos y no invadan el espacio de plazas PMR .

Por este motivo, desde la PTP se emplaza en Renfe y FGC a incorporar el piso bajo en todas las puertas del tren a los pliegos de las próximas contrataciones de material móvil, con un triple objetivo pensando en todas las personas usuarias:

- Reducción de los accidentes sufridos a consecuencia de caídas en los estrechos y peldaños.
- Ampliación del número de plazas disponibles para personas con movilidad reducida usuarias de sillas de ruedas, bicicletas y patinetes, ...
- Reducción de los tiempos de parada gracias a una entrada y salida de personas más cómoda y rápida.

Incorporar la accesibilidad permite incrementar el número de personas usuarias y lograr un servicio ferroviario de más calidad: más eficaz, más seguro, más rápido y más intermodal.