

Col·lectiu Pqnoensfotintren

pqnoensfotintren@gmail.com

Barcelona, 29 de juliol de 2015

Senyors,

En resposta a la demanda d'informació que ens han plantejat sobre diverses qüestions que concerneixen a la línia R3, els adjunto un informe en el qual es detallen els diversos punts exposats, amb un comentari en el qual s'exposa la situació actual de cada assumpte o bé s'avancen algunes de les actuacions previstes.

Les reivindicacions que presenta el col·lectiu són molt àmplies i pràcticament suposen una revisió integral de l'estat de la línia, per la qual cosa una resposta detallada seria d'una complexitat extraordinària. Per aquest motiu, la informació que es adjunta s'ha d'interpretar com una exposició de les línies bàsiques d'actuació de Renfe en aquest àmbit, amb aproximacions a algunes qüestions concretes plantejades pel col·lectiu.

Així mateix, els manifesto la nostra disposició a mantenir una línia de contacte amb el col·lectiu, a fi de crear un flux de comunicació en els dos sentits que permeti anar aportant solucions als problemes dels viatgers i, en definitiva, la millora del servei ofert en la línia R3.

Atentament,



Félix A. Martín Merino
Director de Rodalies de Catalunya



ANNEX

1. Manifest Per un tren inclusiu

1.1. MEGAFONIA DE LES ESTACIONS

(...) Que la megafonia funcioni correctament en totes les estacions i informe amb temps suficient de l'arribada dels trens, de la via per la qual passaran i de si són llargs o curts. La informació ha de poder escoltar-se tant en la pròpia estació com en les andanes.

En general, i en condicions normals, la megafonia funciona correctament pel que fa a l'anunci amb antelació de l'arribada dels trens i de la via d'estacionament, tant en vestíbuls com a andanes.

No obstant això, esporàdicament té fallades, per la qual cosa seria necessari millorar la fiabilitat; a més, en algunes estacions, la emissió del so no té suficient abast. Per aquest motiu, es realitzarà una revisió de la megafonia de les estacions del nostre àmbit de gestió, per tal de determinar la possible ampliació del nombre d'altaveus, sempre tenint en compte el possible efecte de contaminació acústica sobre els habitatges propers.

En l'actualitat, no existeix la possibilitat d'anunciar la composició simple o doble dels trens. Aquesta opció es troba en estudi.

1.2. TELEINDICADORS O PANTALLES

(...) Que totes les estacions disposin de teleindicadors o pantalles amb la informació dels trens, la via per la qual passaran i la longitud.

Existeix un procés en marxa d'implantació de teleindicadors que preveu que totes les estacions del nucli de rodalies disposin d'aquests equípaments en un termini màxim de dos anys.

En l'actualitat, en la R3 Sud les estacions de Granollers-Canovelles i Vic disposen de pantalles (situades en els vestíbuls) i teleindicadors. En l'estació de La Garriga, hi ha pantalles en el vestíbul.

Per la seva banda, en la R3 Nord (estacions d'Adif), la situació de pantalles és la següent:

- En les estacions de Manlleu, Torelló, Ripoll, Ribes de Freser i Puigcerdà, existeixen en vestíbul i andana.
- En les estacions de Sant Quirze de Besora, Campdevàrol, Planoles i La Molina, existeixen situades en andana.

1.3. HORARIS DE PAPER

(...) Que les estacions disposin sempre de plafons amb els horaris de paper actualitzats

Totes les estacions de la R3 disposen de vitrines on s'exposen els horaris actualitzats. Efectuarem una revisió d'aquest aspecte permanentment.

1.4. VALIDADORES DE BITLLETS

(...) Que les validadores de bitllets estiguin situades fora de les sales d'espera, especialment en aquelles estacions en què les sales d'espera no estiguin obertes durant totes les hores de pas dels trens.

Totes les validadores de la línia R3 estan situades dins del vestíbul, excepte a La Garriga i a Vic. El motiu és protegir aquests equips del vandalisme, ja que cada validadora té un cost elevat. Davant les peticions de diversos Ajuntaments, la Direcció de Rodalies de Catalunya es compromet a estudiar el seu trasllat a l'exterior de les estacions o bé una solució alternativa que eviti les molèsties provocades als viatgers per no poder validar els seus títols de transport quan les estacions estan tancades.

1.5. MÀQUINES AUTOVENDA

(...) Que es garanteixi l'accessibilitat de totes les persones a la compra de bitllets i, per tant, que les màquines expenedores permetin l'ús tant de monedes com de targetes, incorporin totes les bonificacions habituals i tinguin suport iconogràfic, per a les persones que tenen dificultats de lectura, i de veu per a les persones amb discapacitat visual.

Totes les estacions de la R3 Sud disposen de màquines autoventa amb metàl·lic i crèdit. (En Balenyà-Tona-Seva, aquesta actuació s'ha implementat durant el mes de juliol/2015).

Per la seva banda, en les estacions de la R3 Nord (Adif) només admeten el pagament a crèdit. S'han iniciat negociacions amb Adif perquè també s'habilitin per al pagament en metàl·lic.

D'altra banda, s'està implementant en les màquines autoventa el major nombre d'opcions de tarifes possible. Així mateix, Renfe està estudiant el desenvolupament de programaris que permetin l'accessibilitat de les màquines autoventa per a persones amb discapacitats diverses.

1.6. PROCEDIMENTS I RUTINES ACCESSIBLES – Itineraris dels trens

Que els procediments, rutines i l'accés a tots els serveis estiguin pensats per a tothom. Això vol dir que les màquines expenedores funcionin d'acord amb els criteris exposats al punt anterior; que els trens que circulin cada dia a la mateixa hora ho facin per la mateixa via... i que, en cas que no pugui ser així, es busquin les alternatives que calgui perquè una persona amb discapacitat però amb una certa autonomia no vegi condicionada aquesta autonomia per la infraestructura, les instal·lacions o els procediments de l'empresa.

El que es denomina "procediments de l'empresa" són en realitat criteris de racionalització de la gestió. Adif ja va realitzar proves en 2014, durant dues setmanes, perquè els trens s'estacionin sempre en la mateixa via, però aquesta situació obliga a passar alguns trens sempre per via desviada, amb els consegüents increments de temps de marxa i possibles alteracions de encreuaments; aquestes proves van comportar retards generalitzats entorn dels 20 minuts.

Estem analitzant les possibles opcions per aconseguir una solució que faciliti l'accessibilitat.

1.7. ENCAMINAMENTS PER A PERSONES AMB DISCAPACITAT VISUAL

Que totes les estacions disposin d'encaminaments o guies per a persones amb discapacitat visual, seguint el model de l'estació de Sants.

En totes les estacions que es remodelen s'incorpora una guia o encaminament per a persones amb discapacitat visual.

1.8. FUNCIONAMENT DELS ASCENSORS

Que es vetlli pel bon funcionament de tots els ascensors per garantir l'accessibilitat de persones amb cadires de rodes o qualsevol problema de mobilitat.

En general, els ascensors funcionen correctament i les avaries (o accions de vandalisme) es reparen habitualment en un termini de 24 o 48 hores, excepte en cas excepcionals.

1.9. TRENS ACCESSIBLES

Que tots els trens incorporin sempre un vagó accessible amb cadira de rodes o amb cotxets o maletes. També, que l'espai habilitat en aquest vagó disposi d'un lavabo adaptat per a persones amb cadira de rodes o mobilitat reduïda. I que aquestes reformes es facin amb la màxima celeritat.

Com a empresa operadora de transport, un dels principals eixos de la nostra activitat és oferir l'accessibilitat total als nostres trens; amb aquest objectiu, estem desenvolupant un pla de remodelació de trens que preveu aconseguir aquest objectiu en l'horitzó de 2019-2020. A data d'avui, podem indicar que estem en condicions de complir amb els índexs marcats en el Contracte de Servei Públic, fixat en el 47,5% de trens accessibles per al servei de Rodalies en 2015.

1.10. ELEVACIÓ D'ANDANES DE LES ESTACIONS DE CENTELLES I EL FIGARÓ

Que s'arreglin les andanes de les estacions de Centelles i el Figaró per salvar sense perill la distància que hi ha entre el tren i l'andana quan els trens són dobles i reduir al màxim el perill d'accidents.

En els últims temps, Renfe ha participat en alguns plans de millora d'infraestructura, com l'acord Ministeri de Foment-TiS-Adif-Renfe denominat "Actuacions Prioritàries en la *RFIG (...) de Rodalies de Catalunya".

En aquests plans no està inclòs la elevació d'andanes de les estacions de Centelles i el Figaró.

1.11. MATERIALS ANTILLISCANTS EN LES ANDANES

Que en els sòls de les andanes s'utilitzin materials antilliscants per evitar accidents.

En estudi. Progressivament s'aniran adaptant segons necessitats en futures actuacions.

1.12. INFORMACIÓ A L'INTERIOR DELS TRENS

Que es vetlli perquè els trens informin correctament, a través de la megafonia interior dels vagons i dels teleindicadors, de les parades que efectuen i que es prioritzi aquesta informació sobre la publicitat o altres advertiments que sovint la interfereixen.

En la megafonia interior dels trens, la prioritat dels missatges és la següent: missatges de servei del centre de gestió o del maquinista, anunci de propera parada i resta de missatges (normes d'ús, promocionals, etc.).

En les pantalles instal·lades a l'interior dels trens no existeix la possibilitat d'inserir missatges de servei del maquinista o del CGR, però en la resta de missatges la prioritat és per als anuncis d'arribada a les estacions.

1.13. ESPAI PER A EQUIPATGES I COTXETS ALS TRENS

Que s'habiliti o senyalitzi un espai específic per deixar les maletes, cotxes i altres equipatges en els diferents vagons.

Tots els trens disposen d'espai per a equipatges sobre els seients dels trens. A més, en aquesta línia circulen 14 trens de la sèrie 447 remodelats específicament per a aquest servei, en els quals s'ha reservat un espai en cada cotxe amb ús alternatiu per a bicicletes o esquís.

D'altra banda, els trens adaptats, tenen, a més, espai per a cotxes PMR

2. Manifest "Calen millores urgents per garantir la seguretat i l'accessibilitat dels usuaris a l'Estació de Manlleu"

- 1) *Cal que la megafonia de l'estació, que fa anys que està instal·lada i que no entenem perquè no funciona, informi dels horaris dels trens i de la via per la qual passaran.*
- 2) *Cal posar en funcionament el teleindicador; instal·lat des de fa temps, perquè informi dels horaris i la via per on passaran els trens.*
- 3) *Cal millorar la il·luminació de les vies per evitar accidents a l'hora de creuar-les.*
- 4) *Cal que els trens circulin prioritàriament per l'andana principal, la del costat de l'Estació, i no pas per la secundària com fan habitualment.*
- 5) *Cal que s'arreglin les marquesines de la segona andana perquè els passatgers es puguin resguardar del fred, la pluja.*

A banda d'aquestes millores, cal que els usuaris puguin utilitzar la sala d'espera, tancada des de fa temps sense cap motiu que ho justifiqui.

Entenem que aquestes mesures han d'anar acompanyades de solucions definitives a totes les estacions de la R3 per garantir l'accessibilitat i la seguretat, solucions que passen o bé pels passos subterranis i ascensors o bé per models com el francès, que garanteix la seguretat dels vianants mitjançant "passos a nivell", zones de seguretat i senyals lluminosos.

L'estació de Manlleu és gestionada directament per Adif, el seu titular. La Direcció de Rodalies de Catalunya es compromet a transmetre a Adif el seu interès per agilitar la resolució d'aquests problemes.

3. Racionalització dels horaris

En estudi conjuntament, GenCat – Renfe.

En aquesta anàlisi, té especial rellevància l'estudi de la resolució dels punts crítics de la línia per part d'Adif, la qual cosa permetria millorar la regularitat en via única (encreuaments, etc.), i , en definitiva, millorar la qualitat del servei.

Renfe manifesta una total disponibilitat a estudiar la introducció de possibles millores en els horaris, encara que és necessari precisar que, amb freqüència, les peticions d'institucions o grups d'usuaris són incompatibles entre si. A manera d'exemple, els usuaris de relacions més llargues demanden trens semidirectes que tinguin menors temps de viatge; aquesta mesura seria contradictòria amb les necessitats dels viatgers de relacions més curtes, ja que incideix directament sobre les freqüències de viatge en les seves estacions; a més, en aquesta variable, normalment, el nombre de viatgers és molt superior en les relacions més properes a Barcelona, que es troben saturades i no permeten absorbir noves circulacions en hora punta.

ANNEX 1 *PER UN TREN INCLUSIU, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (1-2)*



PER UN TREN INCLUSIU!

El transport públic, com la resta de serveis públics, ha de ser accessible per a tothom. Per això, és important que les administracions implicades vetllin perquè les empreses concessionàries, tant si són públiques com privades, garanteixin l'accés del conjunt de la ciutadania als seus serveis. Les persones amb mobilitat reduïda i les que tenen algun tipus de discapacitat han de poder utilitzar autònomament la xarxa de transport públic del país. Amb aquesta finalitat, el col·lectiu Perquè no ens fotin el tren fa públic aquest manifest per un #treninclusiu i reclama per a la línia R3:

- Que la megafonia funcioni correctament a totes les estacions i informi amb el temps suficient de l'arribada dels trens, de la via per la qual passaran i de si són llargs o curts. Aquesta informació s'ha de poder sentir tant des de la pròpia estació com des de les andanes.
- Que totes les estacions disposin de teleindicadors o pantalles amb la informació dels trens, la via per la qual passaran i la llargada.
- Que les estacions disposin sempre de plafons amb els horaris en paper i que estiguin actualitzats.
- Que les validadores de bitllets estiguin situades fora de les sales d'espera, especialment en aquelles estacions que les sales d'espera no estan obertes totes les hores en què circulen trens.
- Que es garanteixi l'accessibilitat de totes les persones a la compra de bitllets i, per tant, que les màquines expenedores de bitllets permetin l'ús tant de monedes com de targetes, incorporin totes les bonificacions habituals i tinguin suport iconogràfic per a aquelles persones que tenen dificultats de lectura i de veu per a les persones amb discapacitat visual.
- Que els procediments, les rutines i l'accés a tots els serveis estiguin pensats per a tothom. Això vol dir que les màquines expenedores funcionin d'acord amb els criteris exposats al punt

ANNEX 1

PER UN TREN INCLUSIU, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (2-2)

anterior; que els trens que circulen cada dia a la mateixa hora ho facin per la mateixa via... i que, en cas que no pugui ser així, es busquin les alternatives que calgui perquè una persona amb discapacitat però amb una certa autonomia no vegi condicionada aquesta autonomia per la infraestructura, les instal·lacions o els procediments de l'empresa.

- Que totes les estacions disposin d'encaminaments o guies per a persones amb discapacitat visual, seguint el model de l'estació de Sants.
- Que es vetlli pel bon funcionament de tots els ascensors per garantir l'accessibilitat de persones amb cadira de rodes o qualsevol problema de mobilitat.
- Que tots els combois incorporin sempre un vagó accessible amb cadira de rodes o amb cotxets o maletes. També, que l'espai habilitat en aquest vagó disposi d'un lavabo adaptat per a persones amb cadira de rodes o mobilitat reduïda. I que aquestes reformes es facin amb la màxima celeritat.
- Que s'arreglin les andanes de les estacions de Centelles i el Figaró per salvar sense perill la distància que hi ha entre el tren i l'andana quan els trens són dobles i reduir al màxim el perill d'accidents.
- Que en els terres de les andanes s'utilitzin materials antilliscants per evitar accidents.
- Que es vetlli perquè els trens informin correctament, a través de la megafonia interior dels vagons i dels teleindicadors, de les parades que efectuen i que es prioritzi aquesta informació per sobre de la publicitat o d'altres advertiments que sovint la interfereixen.
- Que s'habiliti o senyalitzi un espai específic per deixar les maletes, cotxets i altres equipatges als diferents vagons.

Centelles, 4 de febrer de 2015

Vegeu el vídeo sobre l'accessibilitat a la R3 a:
<https://www.youtube.com/channel/UCXna5oF0jklpZeqVoV1EWXQ>

ANNEX 2 MILLORES URGENTS, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (1-2)

Grup Perquè no ens fotin el tren

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

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

pqnoensfotintren@gmail.com

@defensemR3 (Twitter / Instagram)

#pqnoensfotintren



Calen millores urgents per garantir la seguretat i l'accessibilitat dels usuaris a l'Estació de Manlleu

Des del grup "Perquè no ens fotin el tren" lamentem profundament l'accident que es va produir aquest dijous 4 de juny a l'estació de Manlleu; un accident que, sens dubte, era del tot evitable i que se suma a l'accident mortal que hi va haver l'agost de 2013 a l'estació de Balenyà.

Hem alertat en diverses ocasions de la situació de deixadesa de l'Estació de Manlleu (sala d'espera tancada, megafonia que no funciona, poca il·luminació per creuar les vies, etc.) i dels problemes i perills que això comporta.

Exigim als responsables de la línia i de l'estació (RENFE, ADIF i Generalitat) que prenguin les mesures pertinents per garantir la seguretat dels usuaris. I esperem que l'Ajuntament, que va aprovar, a proposta del Grup, una moció en aquest sentit el passat mes d'abril, s'ocupi que les mesures s'apliquin amb la màxima urgència.

- 1) Cal que la megafonia de l'estació, que fa anys que està instal·lada i que no entenem perquè no funciona, informi dels horaris dels trens i de la via per la qual passaran.
- 2) Cal posar en funcionament el teleindicador, instal·lat des de fa temps, perquè informi dels horaris i la via per on passaran els trens.
- 3) Cal millorar la il·luminació de les vies per evitar accidents a l'hora de creuar-les.
- 4) Cal que els trens circulin prioritàriament per l'andana principal, la del costat de l'Estació, i no pas per la secundària com fan habitualment.
- 5) Cal que s'arreglin les marquesines de la segona andana perquè els passatgers es puguin resguardar del fred, la pluja.

A banda d'aquestes millores, cal que els usuaris puguin utilitzar la sala d'espera, tancada des de fa temps sense cap motiu que ho justifiqui.

ANNEX 2 MILLORES URGENTS, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (2-2)

Grup Perquè no ens fotin el tren

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

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

pqnoensfotintren@gmail.com

@defensemR3 (Twitter / Instagram)

#pqnoensfotintren



Entenem que aquestes mesures han d'anar acompanyades de solucions definitives a totes les estacions de la R3 per garantir l'accessibilitat i la seguretat, solucions que passen o bé pels passos subterranis i ascensors o bé per models com el francès, que garanteix la seguretat dels vianants mitjançant "passos a nivell", zones de seguretat i senyals lluminosos.




Perquè no ens fotin el tren

7 de juny de 2015

ANNEX 3

ESTADÍSTICAS RETRASOS R3, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (1-7)

<p>Grup Perquè no ens fotin el tren https://www.facebook.com/Pqnoensfotintren http://pqnoensfotintren.wordpress.com/ pqnoensfotintren@gmail.com @defensemR3 (Twitter / Instagram) #pqnoensfotintren</p>	
<p>Documento 2</p> <p>Estadísticas sobre los retrasos de la línea de Cercanías R3 L'Hospitalet de Llobregat – Vic – Ripoll – La Tor de Querol</p>	
<p>Datos clave</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Sólo el 25,4% de los trenes que realizan el primer trayecto Ripoll-Barcelona ha llegado con un retraso inferior a los 5 minutos. El hecho que el 74,6% de los trenes haya acumulado un retraso superior a los 6 minutos en horario de movilidad laboral demuestra que no se ofrece un buen servicio.✓ El retraso medio de este tren es de 10 minutos y 18 segundos que sumados al tiempo de trayecto según el horario oficial (1 hora y 54 minutos) suponen un tiempo de 2 horas y 4 minutos para recorrer poco más de 100 kilómetros.✓ En términos económicos, un viajero del primer tren Ripoll-Barcelona pierde en cada trayecto 0,46 € según el salario mínimo interprofesional y 1,87 € según el salario medio catalán.✓ El retraso medio de los 519 trenes analizados es de 8 minutos y 16 segundos, retraso que consideramos del todo inaceptable.✓ En términos económicos, de media un viajero tiene un perjuicio económico por cada trayecto con Cercanías R3 de 0,37 € según el salario mínimo interprofesional y de 1,50 € según el salario medio catalán.	

ANNEX 3

ESTADÍSTICAS RETRASOS R3, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (2-7)

Grup Perquè no ens fotin el tren

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

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

pqnoensfotintren@gmail.com

@defensemR3 (Twitter / Instagram)

#pqnoensfotintren



Estadísticas sobre el primer tren Ripoll – L'Hospitalet de Llobregat (Ripoll 6'25 – L'Hospitalet de Llobregat 8'32)

Las estadísticas han sido elaboradas a partir de la comprobación real por parte de algunos viajeros. En total se han realizado 220 trayectos con este tren entre los meses de noviembre de 2013 y octubre de 2014. El retraso se ha contabilizado en la estación de Barcelona – Plaça de Catalunya.

Mes	Minutos de retraso					Total trayectos	Total minutos retraso	Media	Coste para el viajero*	Coste para el viajero**
	0'	1'-5'	6'-10'	11'-15'	>16'					
nov-13	0	1	5	10	2	18	214	11' 53"	9,59	38,85
dic-13	1	0	3	8	1	13	162	12' 28"	7,26	29,41
ene-14	1	7	4	7	2	21	188	8' 57"	8,42	34,13
feb-14	1	1	2	13	2	19	219	11' 32"	9,81	39,76
mar-14	2	6	6	4	2	20	187	9' 21"	8,38	33,95
abr-14	0	5	6	4	2	17	183	10' 46"	8,20	33,23
may-14	0	4	6	7	1	18	169	9' 23"	7,57	30,68
jun-14	0	7	6	5	0	18	136	7' 33"	6,09	24,69
jul-14	0	6	11	3	3	23	199	8' 39"	8,92	36,13
ag-14	3	4	4	4	0	15	104	6' 56"	4,66	18,88
set-14	0	4	7	3	2	16	165	10' 19"	7,39	29,96
oct-14	0	3	11	5	3	22	339	15' 25"	15,19	61,55
Total trenes por mes	8	48	71	73	20	220	2265 (37 horas y 45 minutos)		101,50	411,24
% sobre el total de trayectos	3,6	21,8	32,3	33,2	9,1			10' 18"	0,46	1,87
	25,4		65,5							

*Basado en el salario mínimo interprofesional del año 2014: 21,51 €/día (2,69 €/hora // 0,0448125 €/minuto)

** Basado en el salario medio de Cataluña del año 2013 calculado por un estudio de Adecco: 1743 € mensuales (10,89 €/hora // 0,1815625 €/minuto)

Análisis de la tabla:

- Sólo en un 3,6% de los trayectos el tren ha llegado puntual. En un 21,8% ha llegado con un retraso inferior a los 5 minutos, tiempo de retraso que podemos considerar aceptable en un transporte público de calidad. Por lo tanto, sólo un 25,4% de los trenes han llegado puntuales o con un retraso aceptable.

ANNEX 3 ESTADÍSTICAS RETRASOS R3, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (3-7)

Grup Perquè no ens fotin el tren

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

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

pqnoensfotintren@gmail.com

@defensemR3 (Twitter / Instagram)

#pqnoensfotintren



- Un 65,6% de los trayectos han sufrido un retraso entre los 6 y los 15 minutos. Y en un 9,1% de los trayectos el retraso ha sido superior a los 16 minutos. Estos datos implican que un 74,6% de los trayectos ha llegado a su destino con un retraso superior a los 5 minutos, y esto en un tren en hora punta de movilidad laboral equivale a el ofrecimiento de un servicio de nula calidad.
- En algunos meses, el número de trayectos que ha llegado a su destino con más de 11 minutos de retraso ha sido excesivamente alto. Por ejemplo, en noviembre de 2013 el porcentaje fue de 66,6% y en febrero de 2014 del 78,9%.
- En los 220 trayectos realizados se ha acumulado un retraso total de 37 horas y 45 minutos. El retraso medio es de 10 minutos y 18 segundos por trayecto. A este retraso hay que sumarle el tiempo excesivo que tarda el tren en recorrer los poco más de 100 kilómetros que separan Ripoll de Barcelona: 1 hora y 54 minutos.
- Si tenemos en cuenta el tiempo de trayecto más el retraso medio acumulado, la velocidad comercial se sitúa alrededor de los 50 km/h, velocidad muy baja para un transporte público de calidad.
- Si contabilizamos económicamente el tiempo de retraso acumulado en base al salario mínimo interprofesional establecido para 2014 y el salario medio catalán del 2013 obtenemos:
 - En un año de trayectos diarios con este tren (220 viajes), la persona usuaria ha perdido 101,5 € según el salario mínimo interprofesional y 411,24 € según el salario medio catalán.
 - De media, la persona usuaria tiene un perjuicio económico de 0,46 € según el salario mínimo interprofesional y de 1,87 € según el salario medio catalán.

ANNEX 3

ESTADÍSTICAS RETRASOS R3, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (4-7)

Grup Perquè no ens fotin el tren

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

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

pqnoensfotintren@gmail.com

@defensemR3 (Twitter / Instagram)

#pqnoensfotintren



Estadísticas sobre el tren L'Hospitalet de Llobregat 14'53 – La Tor de Querol 18'06

Las estadísticas han sido elaboradas a partir de la comprobación real por parte de algunos viajeros. En total se han realizado 99 trayectos con este tren entre los meses de enero y noviembre de 2014. El retraso se ha contabilizado en la estación de Ripoll.

Mes	Minutos de retraso	Trayectos	Media	Coste para el viajero*	Coste para el viajero**
ene-14	23	10	2' 18"	1,03	4,18
feb-14	11	4	2' 45"	0,49	2,00
mar-14	3	7	26"	0,13	0,54
abr-14	15	8	1' 52"	0,67	2,72
may-14	31	7	4' 25"	1,39	5,63
jun-14	90	9	10'	4,03	16,34
jul-14	117	13	9'	5,24	21,24
ag-14	31	14	2' 13"	1,39	5,63
set-14	61	4	15' 15"	2,73	11,08
oct-14	71	12	5' 55"	3,18	12,89
nov-14	90	11	8' 11"	4,03	16,34
	543 (9 horas y 3 minutos)	99		24,33	98,59
			5' 29"	0,25	0,99

*Basado en el salario mínimo interprofesional del año 2014: 21,51 €/día (2,69 €/hora // 0,0448125 €/minuto)

** Basado en el salario medio de Cataluña del año 2013 calculado por un estudio de Adecco: 1743 € mensuales (10,89 €/hora // 0,1815625 €/minuto)

- El retraso medio de este tren es de 5 minutos y 29 segundos. Durante los primeros meses del estudio el tren tenía una puntualidad aceptable, es decir, con retrasos inferiores a los 5 minutos. En los últimos meses, esta puntualidad ha empeorado y se ha situado por encima de los 5 minutos.
- Si contabilizamos económicamente el tiempo de retraso acumulado en base al salario mínimo interprofesional establecido para 2014 y el salario medio catalán del 2013 obtenemos:
 - En los 99 trayectos realizados con este tren, la persona usuaria ha perdido 24,33 € según el salario mínimo interprofesional y 98,59 € según el salario medio catalán.
 - De media, la persona usuaria tiene un perjuicio económico de 0,25 € según el salario mínimo interprofesional y de 0,99 € según el salario medio catalán.

ANNEX 3

ESTADÍSTICAS RETRASOS R3, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (5-7)

Grup Perquè no ens fotin el tren

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

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

pqnoensfotintren@gmail.com

@defensemR3 (Twitter / Instagram)

#pqnoensfotintren



Estadísticas sobre el tren L'Hospitalet de Llobregat 18'28 – Ripoll 20'04

Las estadísticas han sido elaboradas a partir de la comprobación real por parte de algunos viajeros. En total se han realizado 65 trayectos con este tren entre los meses de enero y noviembre de 2014. El retraso se ha contabilizado en la estación de Ripoll.

Mes	Minutos de retraso	Trayectos	Media	Coste para el viajero*	Coste para el viajero**
ene-14	49	8	8' 8"	2,20	8,90
feb-14	76	12	6' 20"	3,41	13,80
mar-14	50	8	6' 15"	2,24	9,08
abr-14	42	7	6'	1,88	7,63
may-14	46	7	6' 34"	2,06	8,35
jun-14	31	3	10' 20"	1,39	5,63
jul-14	84	6	14'	3,76	15,25
ag-14	11	1	11'	0,49	2,00
set-14	0	0	0	0,00	0,00
oct-14	66	8	8' 15"	2,96	11,98
nov-14	47	5	9' 24"	2,11	8,53
	502 (8 horas y 22 minutos)	65		22,50	91,14
			7' 34"	0,34	1,37

*Basado en el salario mínimo interprofesional del año 2014: 21,51 €/día (2,69 €/hora // 0,0448125 €/minuto)

** Basado en el salario medio de Cataluña del año 2013 calculado por un estudio de Adecco: 1743 € mensuales (10,89 €/hora // 0,1815625 €/minuto)

- El retraso medio de este tren es de 7 minutos y 34 segundos y por lo tanto estaría en la franja de retrasos superiores a los 5 minutos y que consideramos que no corresponde con el servicio de calidad que tiene que ofrecer el transporte público.
- Si contabilizamos económicamente el tiempo de retraso acumulado en base al salario mínimo interprofesional establecido para 2014 y el salario medio catalán del 2013 obtenemos:
 - En los 65 trayectos realizados con este tren, la persona usuaria ha perdido 22,50 € según el salario mínimo interprofesional y 91,14 € según el salario medio catalán.
 - De media, la persona usuaria tiene un perjuicio económico de 0,34 € según el salario mínimo interprofesional y de 1,37 € según el salario medio catalán.

ANNEX 3

ESTADÍSTICAS RETRASOS R3, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (6-7)

Grup Perquè no ens fotin el tren

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

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

pqnoensfotintren@gmail.com

@defensemR3 (Twitter / Instagram)

#pqnoensfotintren



Estadísticas sobre la totalidad de los trenes analizados

Mes	Minutos de retraso	Trayectos	Media	Coste para el viajero*	Coste para el viajero**
oct-13	394	46	8' 34"	17,66	71,54
nov-13	330	40	8' 15"	14,79	59,92
dic-13	230	26	8' 51"	10,31	41,76
ene-14	276	42	6' 34"	12,37	50,11
feb-14	319	37	8' 37"	14,30	57,92
mar-14	261	40	6' 32"	11,70	47,39
abr-14	250	34	7' 21"	11,20	45,39
may-14	265	35	7' 34"	11,88	48,11
jun-14	282	36	7' 50"	12,64	51,20
jul-14	445	46	9' 40"	19,94	80,80
ag-14	146	30	4' 52"	6,54	26,51
set-14	270	25	10' 48"	12,10	49,02
oct-14	487	44	11' 04"	21,82	88,42
nov-14	334	38	8' 47"	14,97	60,64
	4289 (71 horas y 29 minutos)	519		192,20	778,72
			8' 16"	0,37	1,50

*Basado en el salario mínimo interprofesional del año 2014: 21,51 €/día (2,69 €/hora // 0,0448125 €/minuto)

** Basado en el salario medio de Cataluña del año 2013 calculado por un estudio de Adecco: 1743 € mensuales (10,89 €/hora // 0,1815625 €/minuto)

- Entre octubre de 2013 y noviembre de 2014 se ha contabilizado el tiempo de trayecto de 519 trenes. Han acumulado 71 horas y 29 minutos de retraso y la media por cada tren ha sido de 8 minutos y 16 segundos.
- Si contabilizamos económicamente el tiempo de retraso acumulado en base al salario mínimo interprofesional establecido para 2014 y el salario medio catalán del 2013 obtenemos:
 - En los 519 trayectos realizados, la persona usuaria ha perdido 192,20 € según el salario mínimo interprofesional y 778,72 € según el salario medio catalán.
 - De media, la persona usuaria tiene un perjuicio económico de 0,37 € según el salario mínimo interprofesional y de 1,50 € según el salario medio catalán.

ANNEX 3

ESTADÍSTICAS RETRASOS R3, DE LA PLATAFORMA #PQNOENSFOTINTREN (7-7)

Grup Perquè no ens fotin el tren

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

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

pqnoensfotintren@gmail.com

@defensemR3 (Twitter / Instagram)

#pqnoensfotintren



Conclusiones

- ✓ Hay trenes que llegan sistemáticamente con retraso, como el primer tren Ripoll – Vic – Barcelona - L'Hospitalet de Llobregat.
- ✓ El retraso medio de los trenes de Rodalies es excesivamente alto.
- ✓ Es necesaria una mejor planificación de los horarios y su adecuación a la movilidad real de los usuarios. Los horarios son competencia de la Generalitat de Catalunya pero el estado de la infraestructura actual tiene una fuerte incidencia en su incumplimiento.
- ✓ Hay que planificar mejor los cruces de trenes en las estaciones para evitar la pérdida de minutos.
- ✓ 2 horas para realizar el trayecto Ripoll-Barcelona (105 kilómetros) o más de 1 hora y 10 minutos para el trayecto Vic-Barcelona (70 kilómetros) son tiempos excesivos.
- ✓ Es imprescindible reducir el tiempo de trayecto mediante:
 - La gestión de los cruces con más eficacia.
 - La duplicación total de la línea R3
 - La mejora de la infraestructura: sistemas de señalización y control, renovación de subestaciones eléctricas...