

TRANSPORTE PUBLICO



Los derechos de los viajeros en todos los modos de transporte



Un aspecto importante de la política en materia de transporte es la mejora de la calidad de los servicios, que incluye la garantía y el respeto de los derechos de las personas en sus viajes

El Estatuto de autonomía de Cataluña (EAC) determina que los poderes públicos deben promover políticas de transporte y de comunicación, basadas en criterios de sostenibilidad, que fomenten la utilización del transporte público y la mejora de la movilidad garantizando la accesibilidad para las personas con movilidad reducida (artículo 48).



Se trata, en esencia, que el viajero pueda confiar razonablemente que su desplazamiento se producirá, y que si no es así por cualquier contratiempo o motivo tendrá una solución o alternativa razonable.



¿Confiamos que esto se cumplirá algún día ?

Aquí hay 200 personas en 177 coches



Sin coches



En 3 Autobuses



En Bicicleta



EL FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La eficiencia en el desplazamiento de las personas es un objetivo fundamental de la política europea de transporte, ya que contribuye, sin duda, el fomento del transporte colectivo en detrimento del transporte privado, fundamentalmente por carretera, que genera unos costes económicos más altos



Actualmente los poderes públicos :

- ¿Promueven el transporte publico basado en criterios de sostenibilidad?
- ¿Fomentan la utilización del transporte público y la mejora de la movilidad?
- ¿Garantizan la accesibilidad para las personas con movilidad reducida?



Tenemos la seguridad ...

- *En definitiva, la persona debe tener seguridad jurídica, debe poder confiar en sus derechos como usuario y en su cumplimiento, y en caso contrario en una adecuada compensación.*



Un aspecto importante de la política en materia de transporte es la mejora de la calidad de los servicios, que incluye la garantía y el respeto de los derechos de las personas en sus viajes



¿Está garantizado?

*El derecho a la movilidad:
accesibilidad y asistencia
sin ningún coste adicional
para las personas con
discapacidad y las
personas con movilidad
reducida*



Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida tienen el mismo derecho

A tener información sobre las posibilidades de acceso de los servicios ferroviarios, las condiciones de acceso al material rodante y las instalaciones a bordo del tren.



¿Está garantizado?

El derecho a la información antes de la compra y en las diferentes etapas del viaje, especialmente en caso de perturbación



¿Está garantizado?

El Derecho a obtener asistencia en caso de gran retraso en la salida o en los puntos de conexión



Reglamento Europeo

Los viajeros de ferrocarril disfrutan de unos derechos básicos en sus viajes

- En este sentido, el objetivo principal del Reglamento es la mejora de la calidad y de la efectividad del servicio del ferrocarril y el incremento de su uso con relación a otros medios de transporte.



Actualmente tenemos garantizado...

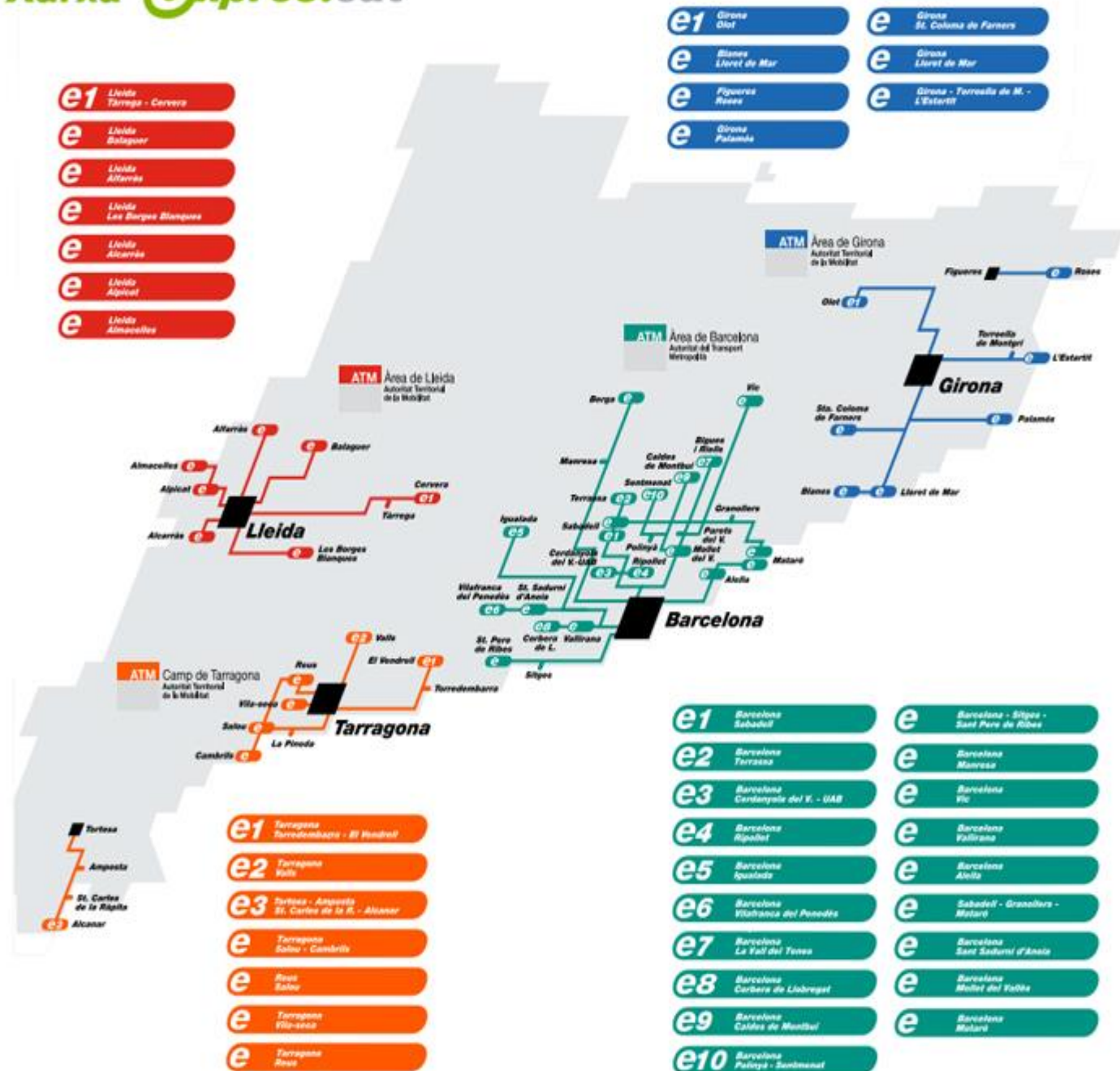
- *La calidad y la efectividad del servicio del ferrocarril?*
- *Se están tomando medidas para el incremento de su uso con relación a otros medios de transporte?*



El Reglamento también detalla:

- Horarios y condiciones del viaje más rápido
- Horarios y condiciones de las tarifas más baratas

Xarxa **Exprés.cat**



La actualidad



La crisis del actual modelo de movilidad es manifiesta

1. Tenemos una movilidad cara
2. Localmente contaminante y acentuadora del efecto invernadero
3. Que malbarata energía
4. Con una elevada accidentalidad
5. Perjudica la cohesión social
6. No resuelve los problemas de congestión a pesar de la extraordinaria inversión en carreteras los últimos 20 años
7. Se basa exclusivamente en el petróleo, un combustible sucio en todos los sentidos de la palabra.

Este modelo no funciona y cuanto antes lo cambiemos, mejor

El tráfico es el culpable de la polución en más de un 90 %



Hemos de parar el auto-suicidio de la construcción sin límites de nuevos carriles de circulación, túneles, nuevas autovías y aparcamientos para coches, pues incrementan de forma completamente insostenible y exponencial la contaminación atmosférica.

- El entorno metropolitano de BCN y de muchas ciudades catalanas supera ampliamente los niveles de contaminación marcados por Kioto.
- Les emisiones de CO2 y otros contaminantes, van creciendo sin parar.
- Si no queremos ahogarnos, hemos de actuar y la única manera es disminuir el tráfico de vehículos privados, hacer una gestión inteligente de la movilidad y pasar el máximo posible de mercancías al tren.



Se apuesta mucho por el ferrocarril de alta velocidad, caro y elitista y por las carreteras de alta capacidad, cuando ya tenemos la mejor dotación de Europa en este capítulo, y se detallan poco las inversiones en la red de cercanías, que básicamente es la misma de hace 150 años, y en la que tenemos una de las peores dotaciones de Europa.



**Las inversiones en rodalies son insuficientes e
introducidas a de forma desordenada a última hora
por la presión social**



Política en el transporte de pasajeros

La Nueva Política de Transporte público debería estar enfocada a resolver los siguientes problemas:





*El gran incremento del tráfico por
carretera*

La Congestión en el sistema de transporte



Efectos medioambientales nocivos



Medidas

- *Billete integrado para facilitar el intercambio modal:*
 - *Holanda: billete integrado “ferrocarril + taxi” por parte de algunas compañías ferroviarias.*
 - *Francia (Ile de France): Servicios integrados con billete único*
- *Continuidad de los viajes*
 - *Rápido acceso a los nodos de transporte y fácil intercambio entre vehículo privado y transporte público (park and ride).*



Problemas a los que se enfrenta el usuario de transporte

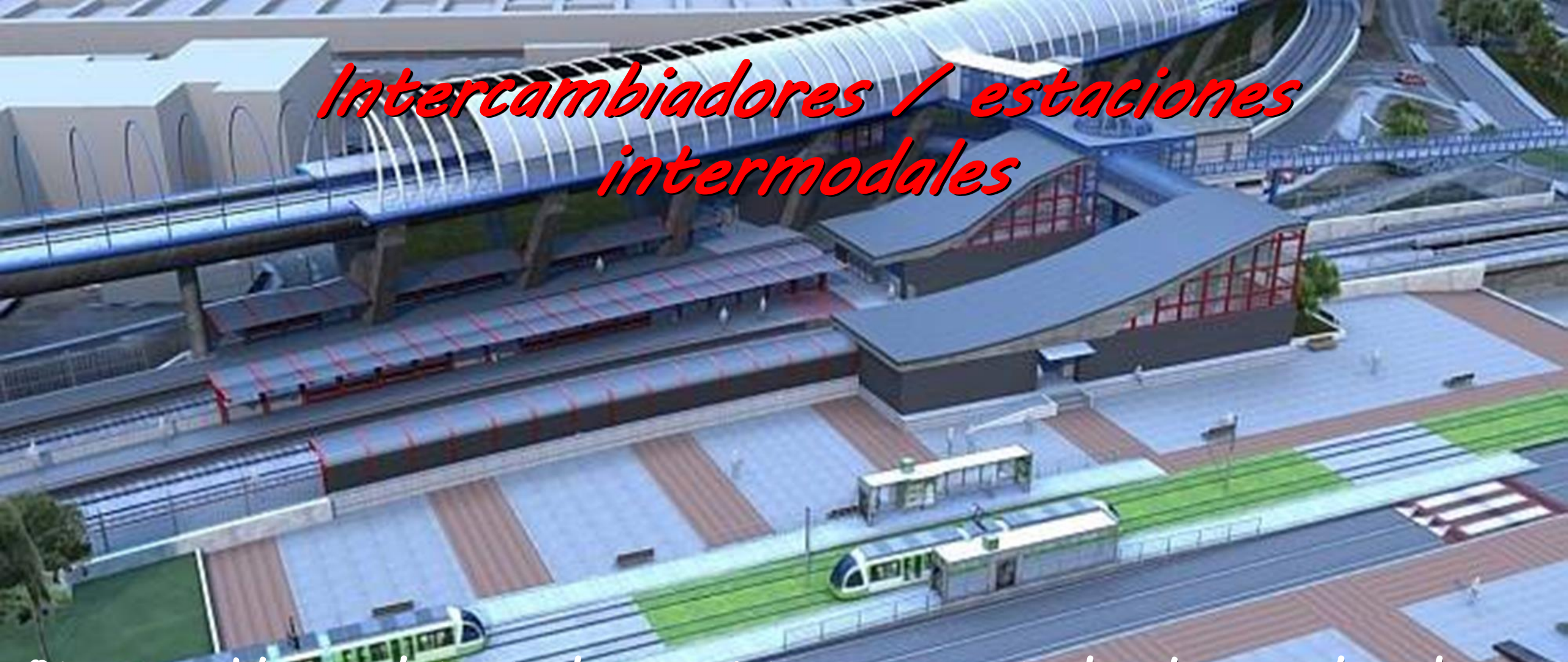
- *Un único viaje implica generalmente el uso de varios modos de transporte.*
- *Falta de información para la planificación de los viajes.*
- *Adquisición de billetes de los distintos operadores de transporte.*
- *Intercambio físico entre modos de transporte.*



Las principales acciones de esta política deberían:



- *Hacer un reajuste de la distribución modal. Para conseguir este objetivo se proponen las siguientes iniciativas:*



Intercambiadores / estaciones intermodales

Otro problema detectado consiste en que todos los modos de transporte demandan buena comunicación con el ferrocarril, con lo que se obliga al intercambiador de autobús a localizarse fuera de las áreas de actividad. Esto también puede corregirse mediante las correspondientes directrices.

Establecimiento de servicios ferroviarios de calidad



- Integración eficiente de los distintos modos en la cadena de transporte
- Mejora de la calidad del transporte por carretera a través de un sistema transparente de competitividad.
- Política tarifaria por el uso de infraestructuras
- Priorizar las necesidades de los ciudadanos. Es fundamental la consecución de un aumento en la seguridad de todos los modos de transporte, en particular de aquellos que utilicen la carretera.

Indicadores de calidad para el transporte público

- Puntualidad.
- Accesibilidad.
- Información.
- Tiempo de recorrido.
- Atención al cliente.
- Confort.
- Seguridad.
- Impacto medio ambiental.
- Sistemas de información pública.



Estrategia de movilidad: cambio modal y complementariedad

- El principal trasvase modal debe realizarse entre el vehículo privado y el transporte público: tren y autobús. En el caso del transporte público, tren y autobuses deben organizarse para trabajar conjuntamente y tejer una red coordinada en horarios y puntos de trasbordo; aprovechándose las ventajas de ambos modos de transporte: vías reservadas y capilaridad, respectivamente

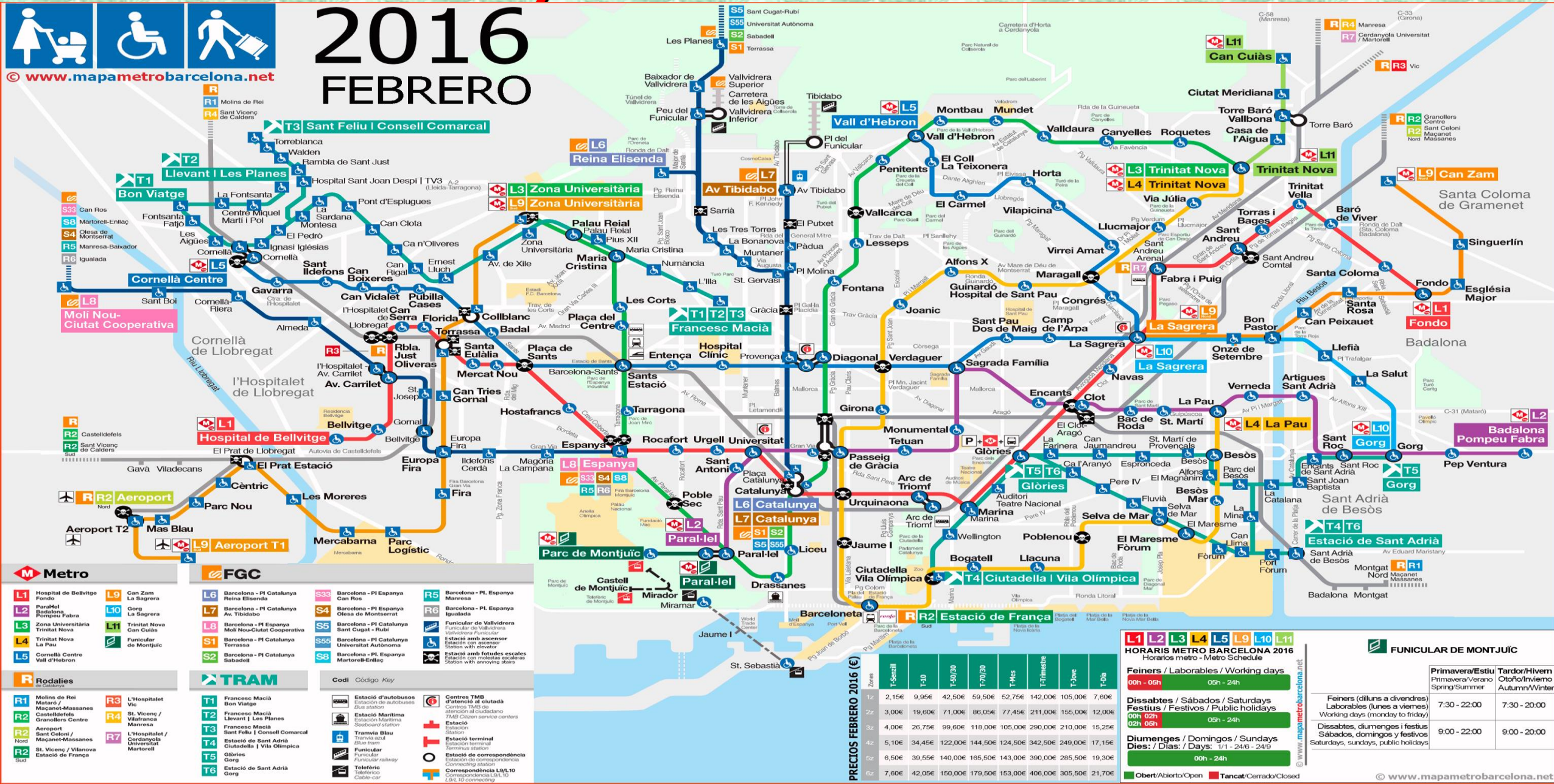


Mapa de metro BCN



© www.mapametrobarcelona.net

2016 FEBRERO



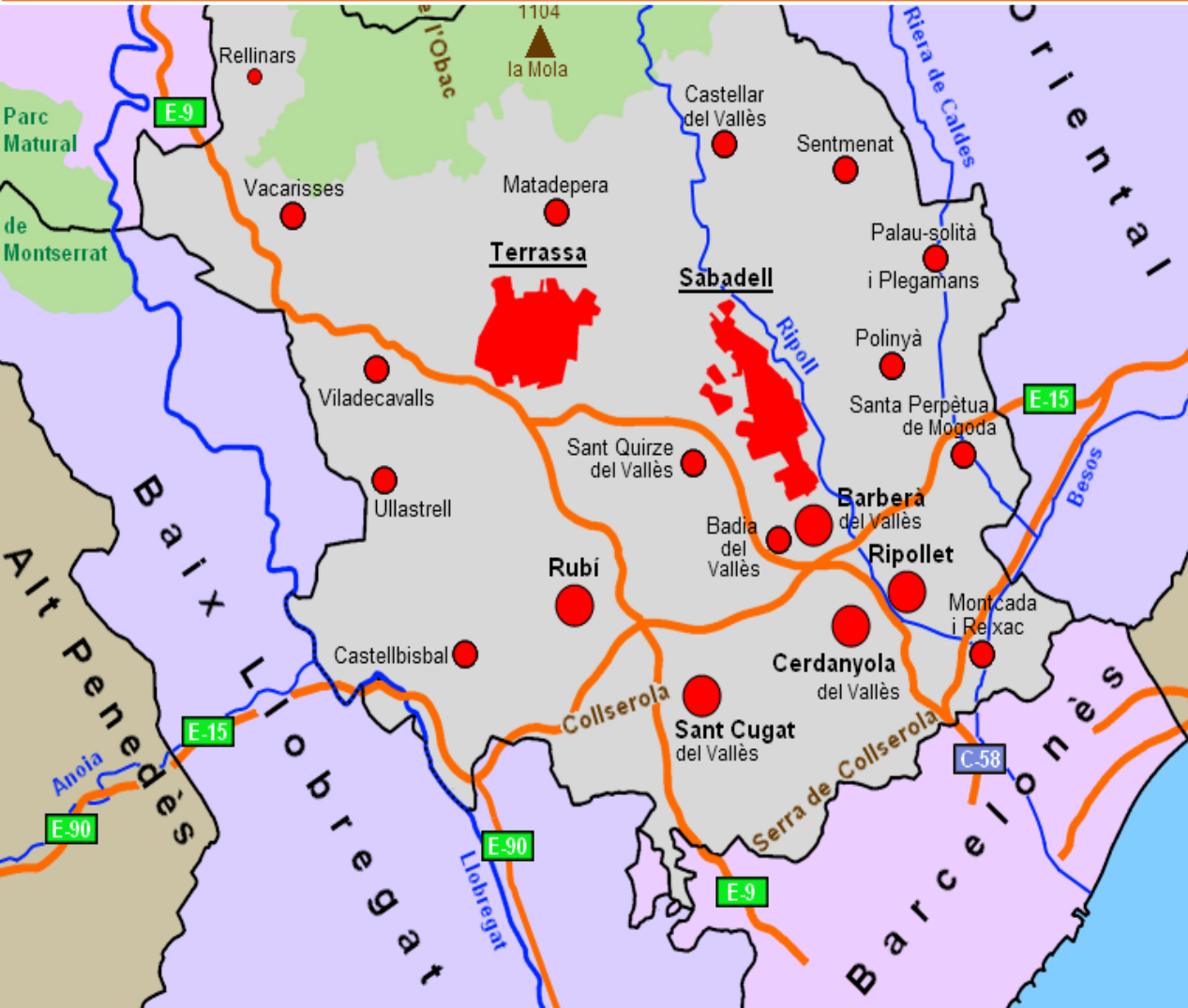
Actualmente



© 2014 Transports de Barcelona, S.A.
Tous els drets reservats.



No hay conexión transversal En el vallès y hay que reivindicarlas



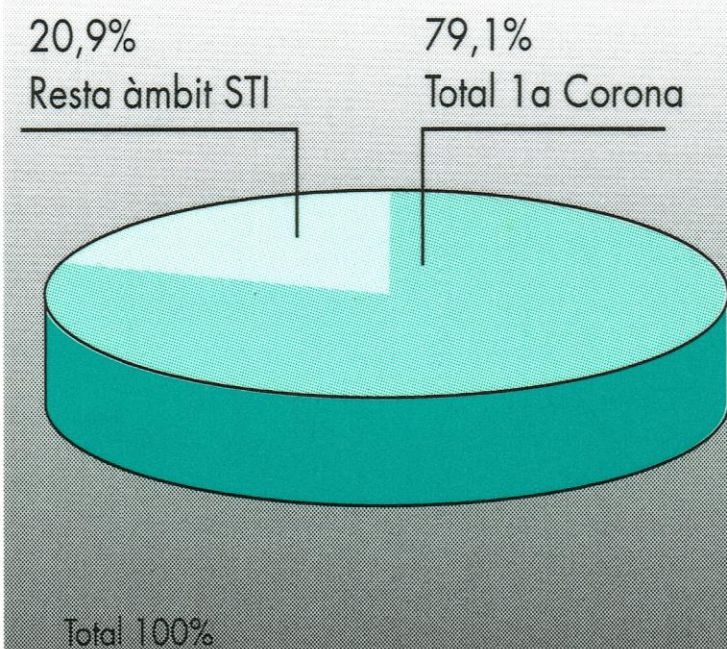
En la situación actual se realiza unos 3 viajes al día, cifra que coincide sensiblemente con la estatal:

- *De los mencionados viajes, casi un 81% se realizan en vehículo privado provocando la saturación del sistema de transporte. Los viajes en el sistema ferroviario, no afectado por congestión representan apenas un 1% del total de los desplazamientos anuales.*

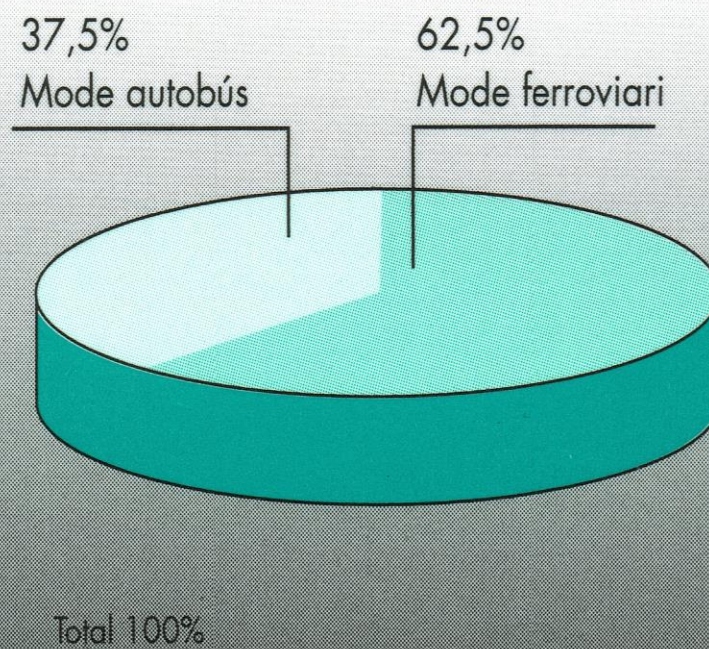
Datos primer semestre 2016

Viatges

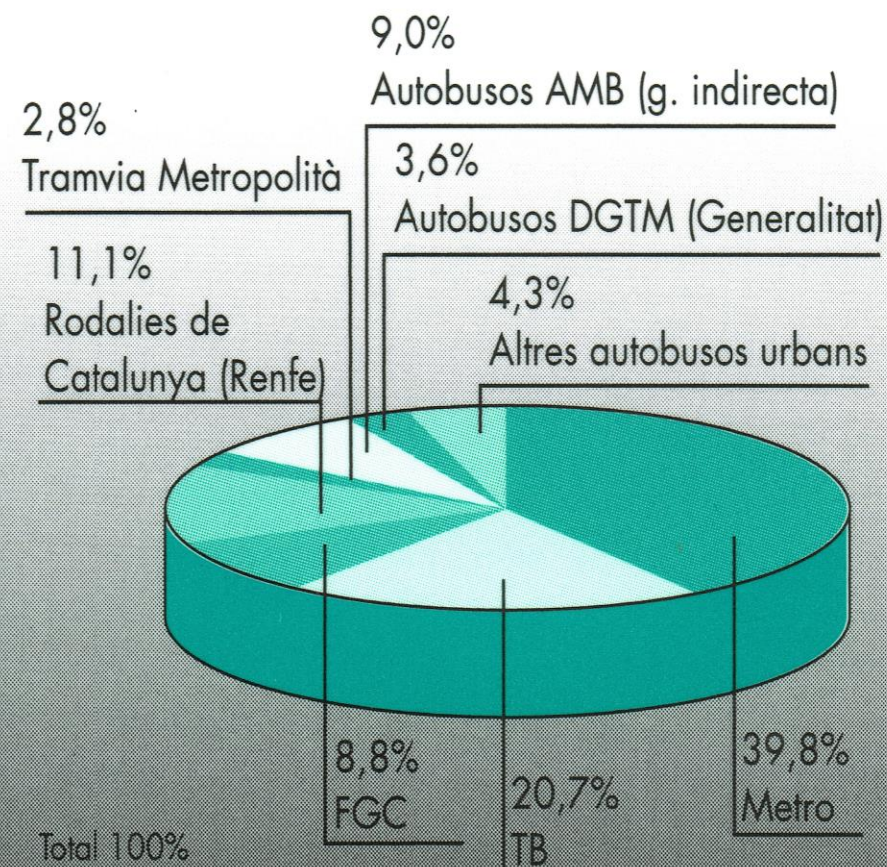
Distribució viatges per àmbits



Distribució viatges per modes



Distribució viatges per operadors



*Muchas
Gracias!*