

## Al·legacions de PTP al Pla de Mobilitat de l'aeroport del Prat

### EA.1.1. Connexió ferroviària

El document proposa que en el primer escenari la línia C10 passi cada 20 minuts almenys en les hores punta. Aquest interval de pas hauria de ser el mínim al llarg de tot el dia, ja que en cas contrari es dona la paradoxa de tenir uns intervals de pas pitjors que a la inauguració del servei de 1975. Seria interessant estudiar la viabilitat que el servei de tren no s'aturés a l'estació del Bellvitge per a poder reduir el temps de viatge entre Barcelona i l'Aeroport, com es feia a l'any 1982. Aquesta mesura podria reduir els excessius 20 minuts de temps de viatge emprats actualment per la connexió Sants – Aeroport, gairebé el doble del que es trigava el 1982 (11 minuts).

Tanmateix, s'instà a l'Autoritat del Transport Metropolità a recuperar el projecte de Renfe de quadruplicació de vies al tram Barcelona Sants – Castelldefels, als trams on sigui possible, per superar els actuals escanyaments que perjudiquen la capacitat i els temps de viatge a les línies regionals, C2 i C10 (Aeroport) de Rodalies. Amb aquestes actuacions es podria plantejar la creació d'un servei ferroviari ràpid i d'alta capacitat cada 5 o 10 minuts a l'Aeroport.

**No s'accepta:** l'opció d'oferir una connexió ferroviària amb una freqüència per sota dels 20 min ja va ser estudiada per la Comissió Tècnica. La conclusió, a partir de les informacions de RENFE, va ser que, per l'escenari 1, la infraestructura ferroviària encara no hauria millorat prou per permetre aquesta possibilitat. Per als escenaris posteriors, les actuacions EA1.1.3 i EA1.1.4 del pla ja preveuen la millora de la freqüència.

**Es trasllada:** la viabilitat d'eliminar la parada a l'estació de Bellvitge, així com la proposta de recuperar el projecte de quadruplicació de vies al tram Barcelona Sants-Castelldefels es trasllada íntegrament tant a l'equip redactor del Pla de Rodalies com a l'equip redactor del Pla Director d'Infraestructures.

### EA.1.4. Servei urbà al centre ciutat

Actualment es dona la paradoxal situació que el servei d'autobús nocturn integrat ofereix una millor freqüència que no pas el diürn.

Mentre que el servei d'autobús exprés no integrat des del centre de la ciutat (Aerobús) es desdobra per poder accedir amb més celeritat a les dues terminals, l'actual servei integrat des de Barcelona es restringeix a la Terminal Sud, i únicament es podrà accedir a la Terminal Nord fent un transbordament amb un segon autobús, tipus llançadora. Aquest

fet perjudica els actuals usuaris de la línia 46 amb tarifa integrada, degut als forts increments dels temps de viatge, tant pel recorregut addicional com pel temps de transbordaments. És important destacar que, a diferència de l'autobús no integrat A1, les parades de la línia 46 no tenen una alternativa ferroviària tan directa. Existeix un error al plànol de les fitxes del PDM quan es marca correspondència amb Renfe al final de la línia 46, situat a Plaça d'Espanya.

**No s'accepta:** altres opcions per la línia 46 ja van ser estudiades a la Comissió Tècnica, per exemple: donar servei a la Terminal Nord implica incrementar significativament el temps del recorregut de tornada dels usuaris de la Terminal Sud (previsiblement la demanda clarament majoritària del servei). És per això que la demanda de la Terminal Nord es va proposar que fos cobertes de manera coordinada amb el servei de connexió interna.

**S'accepta:** l'error de correspondència a Plaça d'Espanya al plànol de la línia 46 serà corregit.

La reducció de l'interval de pas plantejada (de 30 minuts a 20) és insuficient pel complex aeroportuari. Es podria plantejar el desdoblament de la línia 46 a les dues terminals amb una freqüència en el tram comú potent, aproximadament 10 minuts.

**No s'accepta:** la mesura EA1.4 ja proposa millorar la freqüència de la línia a 20 min en una primera fase, i a 15 min en una segona etapa.

Caldria replantejar-se el disseny del trajecte suprimint diverses parades i fent-lo més ràpid.

**Es trasllada:** la proposta de supressió d'algunes parades es trasllada a TMB

#### **EA.1.5. Servei a estacions de l'entorn**

Atès que la Terminal Sud superarà el protagonisme de la terminal Nord actual, i que la línia d'autobús directe entre l'estació del Prat i la Terminal Sud suplirà la manca de tren de Rodalies a la nova instal·lació, caldrà dotar aquest autobús de gran capacitat per a què pugui comportar-se com una extensió del servei ferroviari.

**S'accepta:** A la mesura EA1.5 es farà notar aquesta possible necessitat d'autobusos de gran capacitat (articulats).

Tenint en compte que aquesta línia substituirà una funció ferroviària, caldria comprovar si la demanda d'aquest servei exigeix mesures de prioritat a la C31, com pugui ser l'establiment d'un carril bus addicional o d'un carril bus-taxi-VAO a partir de la conversió d'un carril actual.

**S'accepta:** la mesura EA4.1 ja preveu analitzar la viabilitat d'aquest i altres carrils BUS. A més, la construcció d'un carril BUS a la C-31 ja està en projecte al DPTOP.

### EA.1.7. Servei nocturn

El document proposa mantenir l'interval de pas actual de la línia N17, que incrementaria el seu recorregut fins la Terminal Sud. Tenint en compte l'actual saturació del servei N17 en algunes hores, sembla convenient estudiar un increment global de freqüències a tota la línia amb preferència a l'establiment d'una llançadora de reforç entre les dues terminals, ja que el gruix de demanda de transport públic nocturn integrat es donarà cap a Barcelona, i no com a trànsit intern entre les dues terminals.

**No s'accepta:** aquesta millora de la freqüència del servei nocturn no es va estudiar ni plantejar a la Comissió Tècnica ja que no es va apreciar un nivell de demanda que la justifiqués.

### EA.3.2. Informació sobre l'accés a l'aeroport

A la Terminal Sud arribaran tres serveis llançadores amb destinacions diferents (Terminal Nord, Estació Renfe Aeroport i Estació Renfe El Prat), seria recomanable fer un esforç molt important en reforçar la informació per a evitar confusions als usuaris.

Caldria que la informació sigui fàcil d'obtenir per a les persones que arriben a l'aeroport, fent un incís especial als recorreguts, freqüències i parades dintre de l'Aeroport.

**S'accepta:** s'inclouran aquestes precisions i suggeriments a la descripció de les mesures EA3.2, EA3.3 i EA3.4 afegint, si cal, actuacions concretes.

### EA.4.1. Estudi sobre la viabilitat d'un carril bus als accessos

La protecció del servei per carretera és essencial per a la seva competitivitat, per tant per a futurs increments de l'activitat de l'aeroport, seria recomanable dotar de carrils bus els indrets més circulacions d'autobusos i els punts més conflictius en els accessos al recinte.

Existeixen moltes relacions que depenen exclusivament de l'autobús per garantir la connectivitat de l'Aeroport en transport públic amb el seu territori immediat, com les lleres dreta i esquerra del Baix Llobregat. L'autobús hauria de poder realitzar aquestes connexions, sense alternativa ferroviària pel moment, en uns temps de viatge competitiu gràcies al carril bus.

En cas de ser dificultosa la creació d'un carril bus propi, proposem la conversió d'un dels carrils actuals en carril bus-taxi-VAO.

**S'accepta:** la mesura EA4.1 ja preveu analitzar la viabilitat d'un carril BUS a la C-31, als accessos a les terminals i a la xarxa interna entre terminals.

**Es trasllada:** la proposta de carrils BUS i VAO fora de l'àmbit aeroportuari serà traslladada al DPTOP que és qui ho està planificant.

#### **EA.4.4. Punt d'informació i venda de títols de transport**

Per ajudar millor als turistes, seria important que tinguessin a la seva disposició una àmplia informació sobre les gammes de títols de transport i consultar totes les característiques per poder escollir la opció que millor s'ajusti a les seves necessitats.

**S'accepta:** s'ajustarà el redactat de la mesura EA4.4 al contingut de l'al.legació.