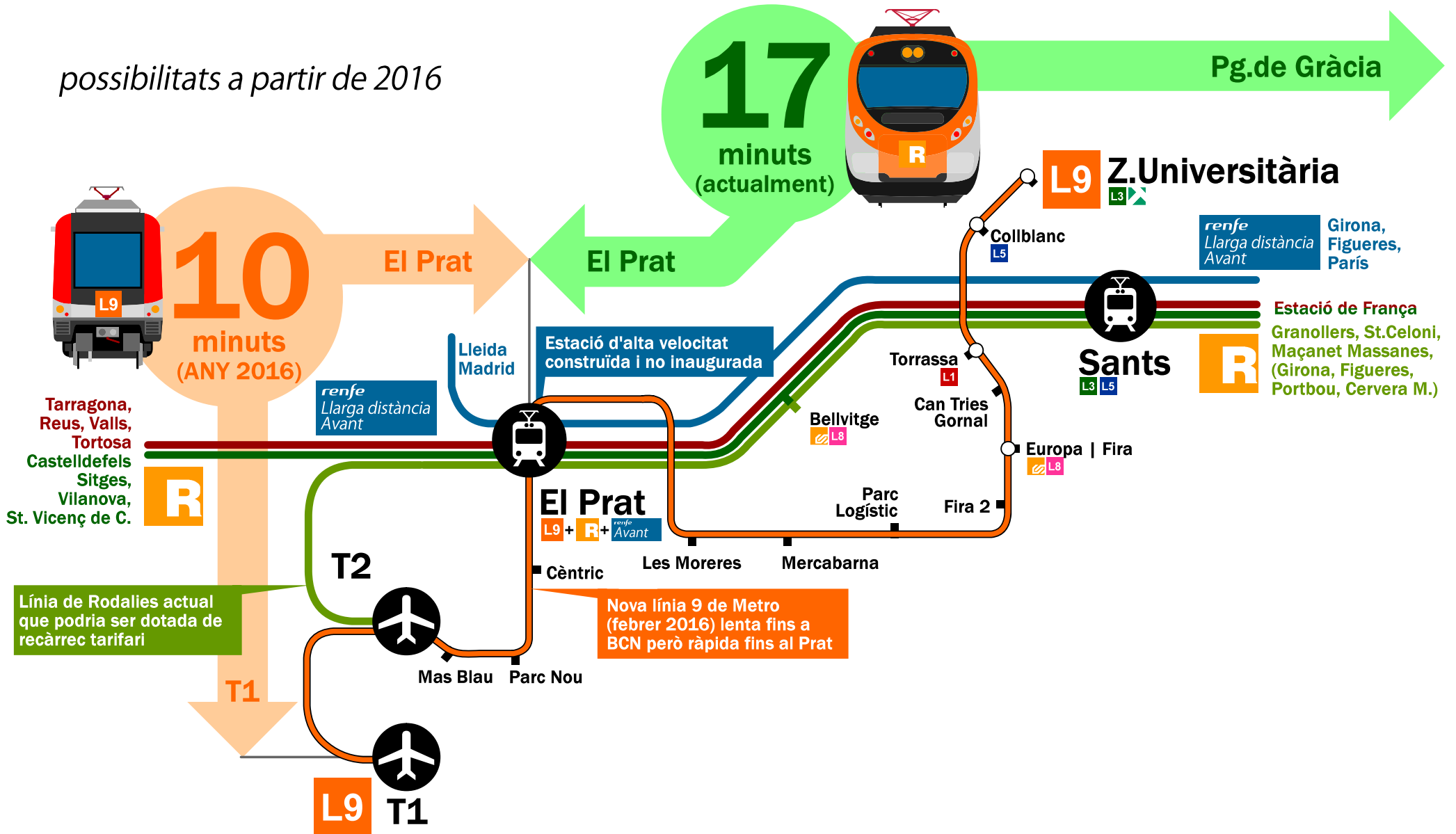




POTENCIACIÓ DEL HUB DEL PRAT PER CONNECTAR CATALUNYA AMB EL SEU AEROPORT INTERNACIONAL I MILLORAR LES RODALIES AL SUD DE BCN

possibilitats a partir de 2016





POTENCIACIÓ DEL HUB DEL PRAT PER CONNECTAR CATALUNYA AMB EL SEU AEROPORT INTERNACIONAL I MILLORAR LES RODALIES AL SUD DE BCN

Explotació proposada

- 1) Operar amb alta freqüència la línia 9 de metro entre el Prat i la Terminal T1
- 2) Allargar la línia R11 des de l'estació de Sants fins l'aeroport del Prat T2. Actualment aquesta línia rebota a Bellvitge o el Prat, així que gran part del recorregut de l'ampliació de la línia ja s'està fent de buit. Inconvenient: netejar el tren R11 al Prat, possibles retards cap al Prat de canviar trens procedents de St. Celoni per d'altres procedents de Figueres, frontera i petites portes a la R11.
- 3) Destinar els actuals R2 NORD que serveixen l'aeroport a la línia de Castelldefels, parant a totes les estacions. Cap inconvenient, millora la regularitat a un dels trams de Rodalies amb més demanda i pitjor servits, el Castelldefels - Sants.
- 4) Alliberar de les parades de Castelldefels i Gavà part dels trens de l'R2 SUD de Sant Vicenç per compensar la parada del Prat i per allargar el recorregut fins a Reus, opció que dotaria la línia R2 SUD d'una doble funcionalitat: Rodalies de Tarragona freqüents i eliminant la frontera de Sant Vicenç; i servei semidirecte per la Rodalia més allunyada de Barcelona (tram Vilanova - St. Vicenç - Tarragona - Reus). Inconvenients: pràcticament cap, deixar de donar servei semidirecte a Gavà i Castelldefels fa perdre només dos minuts. A canvi les rodalies de Tarragona serien útils.
- 5) Incorporar parada al Prat dels Catalunya Exprés. Inconvenient: increment de temps de viatge possiblement recuperable perquè les entrades a Sants ja no es fan a màxima velocitat.

OBJECTIUS:

1) L'estació del Prat dobla servei i opera amb freqüències de Metro. De tenir un tren cada 5'-8'-17' (sis per hora) passa a tenir-ne freqüències de metro, cada 8 minuts o menys (12 per hora). Això fa que l'opció preferent per anar a l'aeroport sigui la combinació Rodalies + Metro, una combinació de freqüències que dóna sis combinacions per hora, en comptes de les dues actuals.

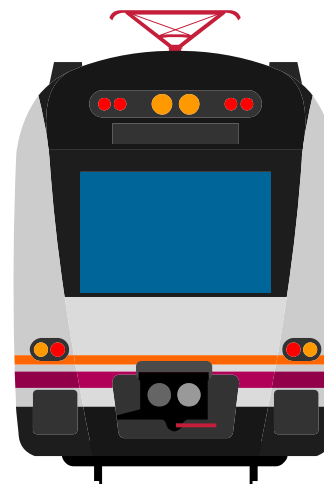
2) Millora de la freqüència i regularitat a Viladecans s'incrementa el servei un 50%: passa de tenir un tren cada 8'-22' (4 per hora) a tenir-ne un cada 7'-7'-16' (8 per hora).

Les estacions de Gavà i Castelldefels mantenen l'oferta amb pocs canvis, passen de 12'-7'-11' a 7'-7'-16'.

L'estació de Bellvitge manté l'oferta amb pocs canvis, passa de 6'-8'-16' a 7'-7'-16'.

En hora vall, en suprimir-se el 2n Castelldefels - Granollers, es perden les expedicions que generen més asimetries.

3) Reus, Vila-seca, Tarragona, Altafulla i Torredembarra afegeixen un tren de Rodalies cada hora a l'oferta de regionals actual, suprimint la frontera artificial de St. Vicenç de Calders amb servei directe des de Sitges fins al Prat, i possibilitat de ràpid accés a l'aeroport.



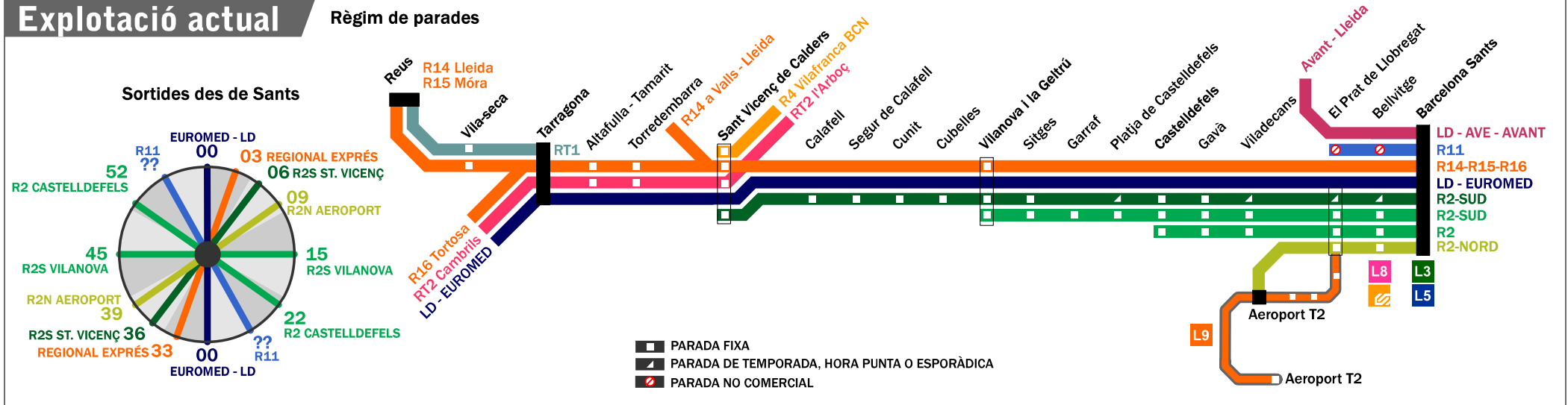


POTENCIACIÓ DEL HUB DEL PRAT PER CONNECTAR CATALUNYA AMB EL SEU AEROPORT INTERNACIONAL I MILLORAR LES RODALIES AL SUD DE BCN

Explotació actual

Règim de parades

Sortides des de Sants



Explotació proposada

Règim de parades

Sortides des de Sants

