

Accessibilitat en transport públic

Impulsor del projecte

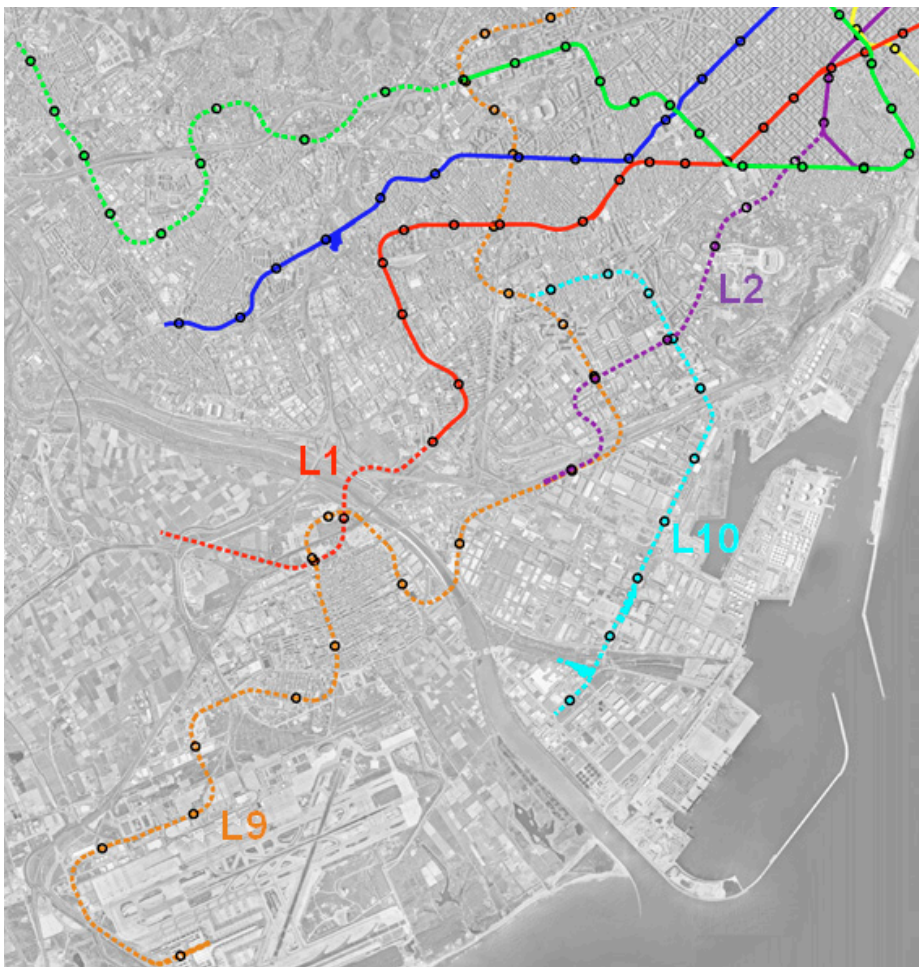
Generalitat de Catalunya
Ministeri de Foment
Ajuntament de Barcelona
Taula de mobilitat del delta del Llobregat

Termini estimatiu

Diversos terminis parcials fins 2021

Descripció

L'anàlisi de l'accessibilitat en modes públics (bus, metro i ferrocarril) posa de manifest la necessitat de dur a terme actuacions d'infraestructura i servei encaminades a despenalitzar eficientment la durada dels desplaçaments.



Les actuacions que es consideren en aquest projecte estratègic són:

- Posada en marxa del ramal de la L10 sud del metro i del nou accés de Rodalies a la T1:** Es tracta de dues actuacions que ja es troben en execució i que milloraran de manera molt significativa l'accessibilitat en transport públic. El ramal de la L10 sud del metro està format per 10 estacions i donarà servei essencialment als barris de Provençana i de l'eix del passeig de la Zona Franca així com al carrer A, àmbits que no disposen de metro. És el ramal que manca per posar en servei després de l'entrada en operació de la L9 sud entre Zona Universitària i Aeroport T1, el febrer de 2016. El ramal s'utilitza actualment només per a què els trens de la L9 sud puguin accedir als tallers i les cotxeres del carrer A. Entre les obres pendents per a la finalització del ramal, manca per construir una de les vies al tram en túnel del passeig de la Zona Franca, el pou de l'estació de Motors i l'arquitectura i instal·lacions de les estacions. Per altra banda, el nou accés ferroviari a l'aeroport permetrà donar servei de Rodalies a la terminal T1, la qual no en disposa malgrat que hi passen el 70% dels passatgers aeris. El nou accés de Rodalies que substituirà l'actual, serà en doble via i tindrà estació tant a la T2 com a la T1. La seva configuració permetrà un interval de pas superior a l'actual. Les obres de l'accés de Rodalies a l'aeroport són a càrrec del Ministeri de Foment i es van reprendre el juliol de 2015 després de l'anterior adjudicació de 2010 en què no es van arribar a iniciar les obres. El pressupost és de 268 M euros i el termini, de 33 mesos però això només correspon a la infraestructura; pel que fa la superestructura i senyalització pendent de licitar, el pressupost és de 75 M euros. Una reflexió que caldria que els operadors dels serveis ferroviaris de viatgers de l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat (metro i Rodalies) repreguessin és sobre la possibilitat d'aprofitar aquests serveis per al transport de determinats tipus de mercaderies. Lògicament, caldria reservar espais en els trens i a les estacions per a aquests usos i resoldre aspectes tècnics clau com ara el transport vertical entre andana i superfície, els requeriments sanitaris i de seguretat, etc.
- Reestructuració de la xarxa de bus:** Es tracta de reestructurar la xarxa de bus de la plataforma econòmica del delta del Llobregat en consonància amb la nova oferta de metro que ja es troba parcialment en servei i que s'acabarà de completar en els propers anys. L'objectiu és que els diferents modes de transport públic funcionin en xarxa i es complementin. Moltes de les línies d'autobús de l'àmbit, i en especial del polígon de la Zona Franca (21, 23, 37, 109, i V3), es van dissenyar per suplir la mancança de servei de metro i fan la funció de connexió amb estacions ferroviàries distants (Sants, Pl. Espanya, Av. Carrilet, El Prat, etc.). Amb la posada en operació dels ramals L9 sud i L10 sud, escau que les línies d'autobús esdevinguin més capil·lars i que algunes es reconfigurin com a serveis llançadora d'aportació a les estacions de metro, tenint en compte les grans distàncies que s'han de recórrer des d'alguns polígons fins aquestes. Altres aspectes a tenir present són evitar les duplicitats entre recorreguts de metro i de bus i adaptar els intervals de pas a la demanda potencial. Aquesta reestructuració ha començat ja amb algunes línies i s'anirà fent a mesura que entrin en servei les diferents estacions de metro. Evidentment, caldrà revisar el funcionament de les modificacions introduïdes al cap d'un temps de l'entrada en servei del metro, fent les correccions oportunes per al seu funcionament òptim. S'haurà de concretar amb l'AMB i els operadors de transport públic l'abast d'aquesta reestructuració tenint en compte diversos aspectes tals com la cobertura territorial, la coordinació d'horaris entre diferents serveis, els intervals de pas, etc. Les noves línies haurien d'incorporar vehicles de baixes emissions (híbrids o elèctrics).

