

Comunicat 25/10/2016

## L'intercanviador del Prat és més important que l'"outlet" de Viladecans

- **Per millorar el servei calen més trens, no alentir els actuals.** La PTP qüestiona fer parar tots els trens semidirectes R2 sud del Garraf i Baix Penedès a l'outlet de Viladecans en dissabtes, diumenges i festius, en comptes de posar més trens locals a tot el tram Sants – Castelldefels.
- **És un pedaç sobre una bomba de mobilitat.** Si l'ajuntament de Viladecans i la Generalitat vulguessin prioritzar el transport públic en l'accés a l'"outlet" no haurien autoritzat un macroaparcament gratuït de 1.700 places, fet que només servirà per empitjorar encara més la qualitat de l'aire metropolitana.
- **L'outlet no és més important que Bellvitge, el Prat o el tram de línia entre Sitges i Tortosa.** La Generalitat ha accedit a les peticions de l'Ajuntament i "outlet" de Viladecans, però no a la demanda de la PTP per fer parar tots els trens regionals i de rodalia al Prat per poder connectar el sud de Catalunya (Garraf, Baix Penedès, Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre) amb l'aeroport (via línia 9 sud), ni de millora del servei a l'estació de Bellvitge.

Finalment la Generalitat ha acceptat les pressions de l'Ajuntament de Viladecans, i ha anunciat que [tots els trens semidirectes del Garraf i Baix Penedès](#), que actualment no paraven a aquesta estació, sí ho faran en dissabtes, diumenges i festius a partir del novembre. I això pot ser només un començament.

**SÍ ALS SEMIDIRECTES.** La PTP vol expressar el desacord de la manera en què massa sovint es gestionen les demandes locals sobre el règim de parades d'un servei ferroviari. Partim d'un principi bàsic: **la xarxa ferroviària de Rodalies de Catalunya s'ha de compartir per tot el territori**; a més de l'àrea metropolitana, també s'ha de comptar amb les necessitats de la resta de la regió metropolitana de Barcelona i dels àmbits servits pels trens regionals. La història recent demostra com les necessitats de l'àrea metropolitana per convertir la xarxa ferroviària en un "metro" d'alta freqüència han estat prioritzades sobre la necessitat de trens semidirectes que estalviïn temps de viatge als trajectes més llargs. D'aquesta manera cada vegada és més frustrant agafar el servei ferroviari per a desplaçar-se des de Barcelona fins les corones 3 a 6 (Manresa, el Vendrell, Blanes, Vic) i destinacions de regionals (Tarragona, Reus, Tortosa, Valls, Lleida, Girona, Figueres...). Si sobre la xarxa ferroviària s'apliquen polítiques de campanar, tota la xarxa ferroviària acabarà com la línia R1 o R6, convertint-se en un suplici més enllà de la corona 3.

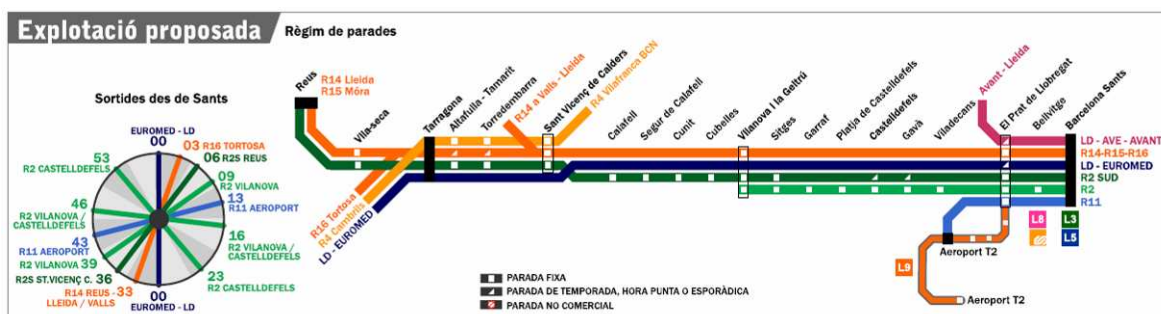
**Precisament la línia R2 sud, tot i no haver estat dotada encara de la necessària quàdruple via, és un exemple a l'hora de compatibilitzar les diferents necessitats que els territoris tenen sobre una mateixa línia:** més freqüència a l'àrea metropolitana, més rapidesa a els corones més exteriors. En aquesta línia coexisteixen quatre règims de circulació amb una cadència que es repeteix cada 30 minuts (vegeu esquema):

- A les hores en punt i dos quarts: tren Euromed o de llarga distància
- Als minuts 3 i 33 de cada hora: Catalunya Exprés, Regional Exprés o Mitjana Distància cap al sud
- Als minuts 6 i 36 de cada hora: semidirecte de Rodalies a Sant Vicenç de Calders
- Als minuts 9, 15, 22 i 39, 45 i 52 de cada hora: trens locals (Aeroport o Castelldefels)



**CAL POSAR MÉS TRENS I NO ALENTIR ELS ACTUALS PER SERVIR DEMANDES LOCALS.** No hi ha cap dubte de la necessitat d'incrementar el servei al tram local metropolità de la línia R2 sud, comprès entre Castelldefels i Barcelona, amb un important creixement demogràfic. Les estacions del Prat i Bellvitge no tenen “outlet”, però també necessiten més servei ferroviari per connectar-se amb Barcelona. D'altra banda **no s'entén per què s'accedeix a fer parar tots els semidirectes de rodalies a Viladecans per l'estrena d'un centre comercial**, i en canvi no s'ha incrementat el nombre de trens amb parada al Prat, on des del febrer de 2016 hi ha un servei de metro que connectaria tots els trens del sud de Catalunya amb la terminal T1 en només 14 minuts.

La PTP va proposar un canvi d'explotació de la línia R2 per intensificar el servei a totes les estacions entre Sants i Castelldefels, millorar els temps de viatge entre el Penedès – Garraf i Barcelona i connectar l'Aeroport del Prat amb les esmentades comarques, el Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre. Des de la primera proposta presentada al Consell de Mobilitat de l'ATM al gener de 2016, s'han mantingut diverses reunions amb el Departament de Territori sense que s'hagi produït cap anunci públic per millorar la situació.



És molt difícil fer marxa enrere una planificació ferroviària d'aquestes característiques. Conscients del moment, emplacem la Generalitat a dur a terme les següents accions:

1. Si realment es vol fomentar l'accés en transport públic a aquest centre comercial també es podria haver replantejat les 1.700 places d'aparcament rotatiu i **millorar la permeabilitat de l'estació de Viladecans** pel cantó sud de l'estació, evitant l'actual revolt dels usuaris.
2. **Cal recuperar i potenciar el servei de rodalia semidirecte a la línia R2 sud i millorar la freqüència de trens locals** entre Castelldefels i Sants.
3. **Fer públic l'estudi encarregat per la Generalitat** i ja executat per una consultora estrangera amb els nous plantejaments d'explotació de Rodalies de Catalunya, i presentar-lo al Comitè de Clients de Renfe o al Consell de Mobilitat de Catalunya amb caràcter previ a la seva aprovació.
4. **Cal protegir la reserva de sòl de destinada a la quadruplicació de la línia R2**, deixant-la lliure de “mossegades” urbanístiques, al tram el Prat – Castelldefels. Aquesta ampliació permetria donar servei tipus “metro” entre Castelldefels i Barcelona sense detriment de la resta d'usuaris de la línia, que requereixen millores de temps de viatge.