



**Implantació
d'una nova
llançadora
ferroviària
Barcelona –
Aeroport T1**



6 de juny de 2013



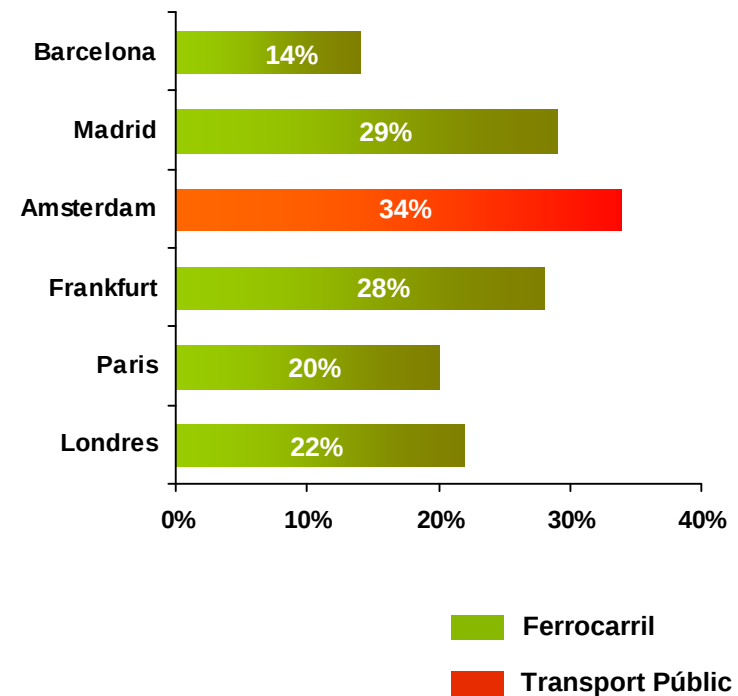
Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

Les principals ciutats europees tenen bona connexió ferroviària amb l'aeroport

Barcelona té una quota modal en ferrocarril a l'aeroport molt inferior a la resta de ciutats europees

- Actualment, l'aeroport de Barcelona té **35 M viatgers** l'any, però es preveu a mitjà termini un augment fins als **55 M viatgers** anuals.
- L'accés ferroviari existent només arriba a la **T-2**, que acull actualment el **35% dels viatgers** de l'aeroport.
- Malgrat això, el **14% dels viatgers** que accedeixen a l'aeroport de Barcelona ho fan en ferrocarril, quota que pot i hauria de créixer significativament.

L'aeroport de Barcelona és un dels 10 principals aeroports d'Europa.

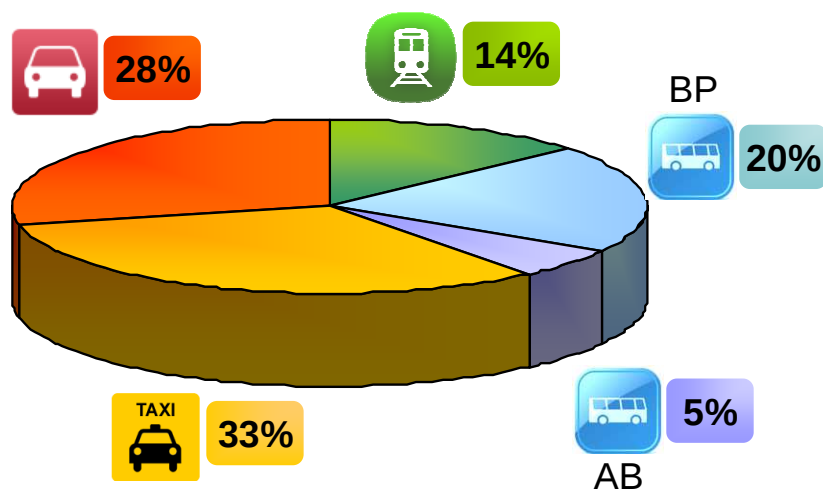


Repartiment modal de l'accés a l'aeroport

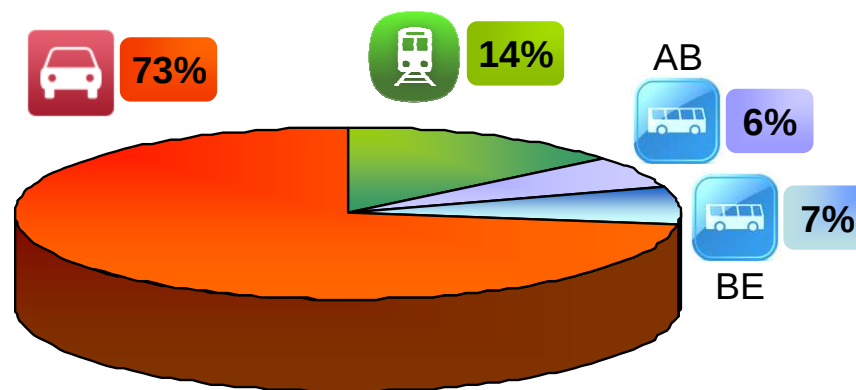
Demanda de passatgers/treballadors

El 14% dels passatgers i els treballadors es desplacen a l'aeroport en **ferrocarril**.

Passatgers



Treballadors



BP: Bus públic
AB: Altres busos
BE: Bus empresa

Font: Dades EMQ 2006 / AENA / enquesta ATM (EMMA)

Taula comparativa

SOLUCIÓ PREVISTA PEL MINISTERI

Descripció:

Nou corredor de 4.5 km per a doble via d'ample mixt i sistema ERTMS que substituirà l'actual.

2 estacions: T1 i T2, amb intercanvi a la L9 de metro

La connexió entre la terminal T1 i T2 es faria amb la línia L9 de metro

Cost estimat: 310,6 M€ (IVA exclòs)

Termini d'execució estimat: 5 anys

NOVA PROPOSTA: ALTERNATIVA D'EXECUCIÓ PER FASES. FASE 1

Descripció:

Nou corredor de 4.5 km per a doble via d'ample mixt i sistema ERTMS que substituirà l'actual.

1 estació a la T1 amb intercanvi a la L9 de metro

Actuació compatible amb l'execució de la futura estació a la T2

La connexió entre la terminal T1 i T2 es faria amb la línia L9 de metro

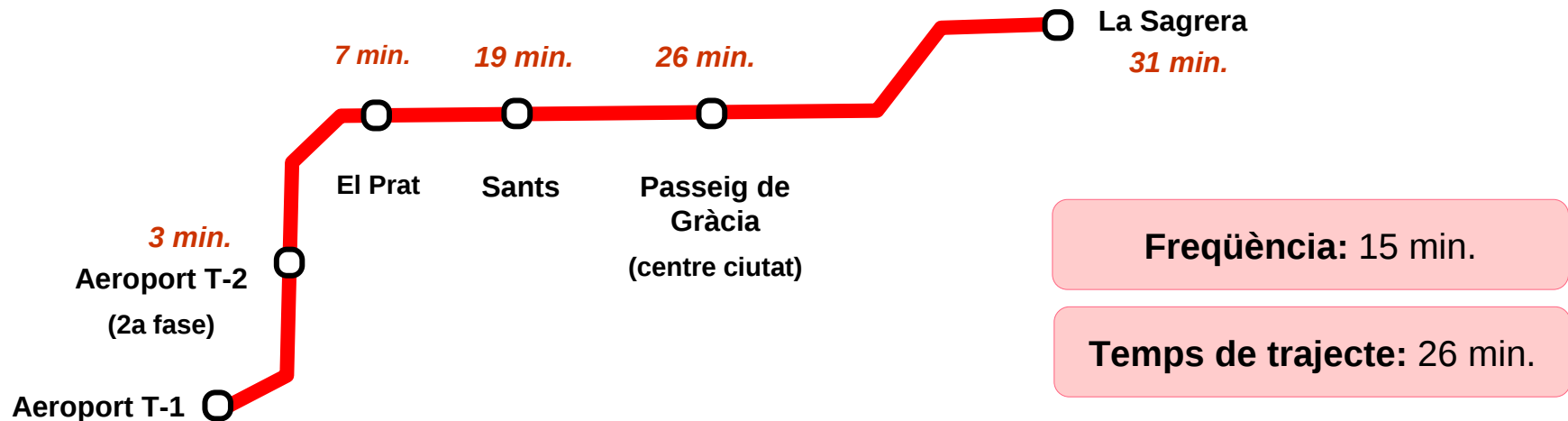
Cost estimat: 217,4 M€ (IVA exclòs)

Estalvi de 93,2 M€ respecte la solució Ministeri

Termini d'execució estimat: 4 anys

Posada en servei 2017

Possible implantació d'un servei llançadora



- En un futur, el servei de la llançadora arribaria fins a La Sagrera, una vegada que finalitzi l'execució d'aquesta estació.
- La implantació del nou túnel d'alta velocitat, i dels seus serveis de mitjana i llarga distància, permeten alliberar el túnel de Passeig de Gràcia de part dels seus serveis.

Anàlisi de la demanda a l'aeroport

Actualment, uns 4,5 milions de viatgers l'any accedeixen a l'aeroport en rodalies

Amb la implantació de la llançadora, la quota del transport de rodalies podria assolir un 24% de repartiment modal i gairebé duplicar el nombre de viatgers

	Actual		Amb la llançadora	
	%	Viatgers	%	Viatgers
Rodalies	14%	4,5	24%	8,6

Taula de repartiment modal

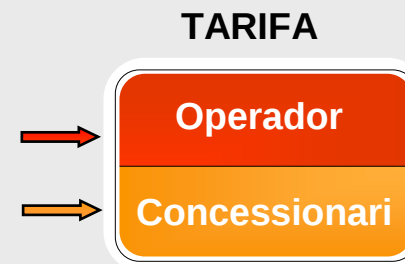
Estudi de tarifes dels nous serveis

Cal distingir tres **tipus d'usuaris** dels nous serveis ferroviaris:

- **Treballadors** de l'aeroport o usuaris **d'alta recurrència**
- Usuaris de **títols integrats**
- Usuaris **ocasionals o sense títol integrat** (bitllet senzill)

Les noves **tarifes** a aplicar serviran per cobrir els costos:

- **D'operació de la nova llançadora**
- **De construcció de la nova infraestructura**



Conclusions

Infraestructura

La solució actual es l'òptima i s'hauria de planificar l'execució per fases per disminuir el cost de l'obra a curt termini. Actualment, l'obra planificada té un cost d'inversió d'uns 310 M€ i l'estalvi podria situar el cost en uns 217 M€.

Serveis

És possible executar un servei llançadora entre l'aeroport i Barcelona amb una freqüència de 15 minuts.

Demanda

Amb la implantació de la nova llançadora i el nou accés ferroviari es podria duplicar el nombre de viatgers que utilitzen el ferrocarril per accedir a l'aeroport actualment.

Finançament i Tarifa

Un sistema de tarifes que integri el cost d'execució de la infraestructura i tingui en compte el sistema tarifari integrat. A més, en qualsevol escenari de demanda, els costos d'operació s'estimen assumibles amb les tarifes analitzades.