

Con el proyecto denominado 4+4

Adif optimiza las operaciones de tráfico en Rodalies gracias al nuevo esquema de vías de ancho convencional de la estación de Barcelona-Sants

Gracias a las obras realizadas, los túneles de Plaça de Catalunya y Passeig de Gràcia dispondrán de dos vías de estacionamiento por sentido para cada uno de ellos. Con una inversión de casi 9 millones de euros (IVA incluido), se trata de un hito de gran relevancia ya que se mejora de forma significativa la capacidad y la puntualidad en el núcleo central de la red ferroviaria de Rodalies de Barcelona

01 MARZO 2021

Adif ha finalizado hoy las obras de infraestructura para adaptar el esquema de vías de estacionamiento de ancho convencional de la estación de Barcelona Sants a la nueva configuración, lo que ya permite disponer de 4 vías para la parada de los trenes de Rodalies que acceden a la terminal por cada uno de los dos túneles de acceso. Se trata de un proyecto de gran relevancia para la mejora de la explotación ferroviaria en el núcleo central de la red ferroviaria de Barcelona. Esta actuación, conocida como 4+4 y que supone una inversión superior a los 8,9 millones de euros (IVA incluido), permite optimizar y flexibilizar la capacidad de la infraestructura y de la explotación. Con el nuevo esquema, los trenes que circulan por el túnel de Plaça de Catalunya en sentido L'Hospitalet de Llobregat se estacionan indistintamente en las vías 7 y 8 y los que transitan en sentido norte utilizan las vías 9 y 10. Por su parte, los trenes que utilizan el túnel de Passeig de Gràcia dirección sur se estacionan en las vías 11 y 12 y los que se dirigen hacia el norte lo hacen en las vías 13 y 14. Otra ventaja del nuevo esquema de vías de Sants es que, pese a contemplarse estacionamientos indistintamente en dos vías para los trenes con un mismo destino, dichas vías disponen de un andén común, para comodidad de los viajeros que no tienen que desplazarse del mismo en función de la vía en la que efectúe parada su tren. Este proyecto forma parte del plan de obras que Adif y Adif Alta Velocidad (Adif AV) están impulsando para el período 2020-2021 con el objetivo de ejecutar nuevas y mejores infraestructuras en la red ferroviaria de Catalunya. Así mismo, esta actuación se enmarca en el Plan de Rodalies. Funcionalidad y beneficios para la explotación del 4+4 La estación de Barcelona Sants dispone de ocho vías de estacionamiento

Nota de prensa

para servicios de ancho convencional (Rodalies, Regionales y Larga Distancia). Dos de estas vías daban servicio a las 618 circulaciones que utilizan diariamente el túnel de Plaça de Catalunya, y las seis restantes al túnel de Passeig de Gràcia, por el que discurren 396 circulaciones cada día. Puesto que la disponibilidad de vías destinadas a cada túnel estaba desequilibrada, cualquier incidencia en el tráfico suponía una mayor afección a las líneas pasantes por Plaça de Catalunya y dificultaba la capacidad de normalización del servicio tras un retraso. Para mejorar la regularidad del servicio de transporte y los índices de puntualidad de Rodalies y de los servicios regionales de Catalunya, se ha rediseñado la infraestructura aumentando así la capacidad de la estación y mejorando la calidad del servicio. Gracias a esta actuación, se racionaliza la configuración del esquema de Barcelona Sants, diseñando un sistema denominado 4+4, por el que se dispone así de dos haces de cuatro vías de estacionamiento que comunicarán con cada uno de los túneles, el de Plaça de Catalunya y el de Passeig de Gràcia. De este modo, se equilibran las vías de estacionamiento para garantizar una mayor capacidad de acuerdo con el actual y futuro esquema de explotación de la red. El principal objetivo consiste en reducir los tiempos de paso de los trenes que circulan por la estación, ya que estas operaciones de subida y bajada de viajeros de los trenes del túnel de Plaça de Catalunya pasan a realizarse en dos vías con andén común, en vez de una vía como ocurría anteriormente. Además, se consigue una mejor distribución de los usuarios en los andenes. Para el diseño de la señalización, se han aplicado los más avanzados estándares para conseguir una circulación con muy alta densidad tráfico. Las instalaciones quedan asimismo ya preparadas para la próxima instalación del sistema europeo de señalización ERTMS Nivel2, cuyas obras entre L'Hospitalet y Mataró se encuentran actualmente en curso. Con el nuevo esquema de vías, la estación de Sants es la primera gran terminal de viajeros de la red de Adif que se gestiona íntegramente con un sistema automático de enrutamiento, que maneja los desvíos y señales sin requerir la intervención constante del personal de circulación. Éste se limita a supervisar el buen funcionamiento de todos los sistemas e intervenir sólo en caso de incidencia. Ello redundará en una mayor agilidad en la gestión del tráfico, acortando los tiempos de realización de las tareas sistemáticas de control de tráfico, y contribuyendo a una mayor ergonomía de los puestos de circulación. Gracias a todas estas medidas, el rendimiento de la explotación en Barcelona Sans se ha incrementado en un 15% respecto a la situación anterior, ventaja que es tanto para los trenes del túnel de Plaça de Catalunya como para los del Passeig de Gràcia. Características de las obras y principales magnitudes Adif ha realizado un gran esfuerzo de planificación para reducir al máximo las afectaciones a los viajeros, teniendo en cuenta que se debía mantener operativa la explotación, la complejidad de las obras al actuar sobre infraestructuras en servicio y las limitaciones de espacio y tiempo en las que se ejecutan las obras en la principal estación de

Catalunya. Por ello, las obras, que se iniciaron el 1 de junio del pasado año, se dividieron en 11 fases, en las que se ha actuado en las 8 vías para adaptarlas a la nueva configuración, además de adecuar los sistemas informáticos de gestión del tráfico al esquema que ya está en servicio. Para la ejecución de estas obras, se han destinado los siguientes materiales: · 1.300 m de carril de 60 kg/m. · 3.900 sujeciones para vía en placa y 1.500 traviesas para vía sobre balasto. · 3.600 m de catenaria rígida. · 110 m³ de hormigón para la vía en placa. · 900 m³ de balasto. · Adecuación de instalaciones de seguridad y comunicaciones en las ocho vías al nuevo esquema instalado. Por otro parte, han trabajado aproximadamente 100 personas, entre técnicos y operarios, con equipos de entre 50 y 60 personas diarias, y se han destinado 15 máquinas como bateadoras, pórticos, mixtas y ferrocarriles. Esta actuación contribuye al cumplimiento de varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como son el número 9, que tiene entre sus metas desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad, y el número 11, que persigue proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles. Financiación europea Esta actuación podrá ser cofinanciada por el Mecanismo “Conectar Europa” de la Unión Europea (CEF). “Una manera de hacer Europa