

Las obras de infraestructura conocidas como 4+4

## **Adif inicia la segunda fase del nuevo esquema de vías de estacionamiento de ancho convencional de la estación de Barcelona-Sants**

En esta fase se trabajará en la vía 12, con actuaciones en vía y andén que se alargarán hasta el próximo 21 de septiembre. También se ha programado la ejecución de la fase 3, que se desarrollará previsiblemente entre el 21 de septiembre y el 9 de octubre. Estas actuaciones pueden comportar cambios en las vías habituales de estacionamiento de los servicios de Rodalies de Catalunya, por lo que los usuarios deben estar atentos a los distintos sistemas de información. Gracias a estas obras, los túneles de Plaça de Catalunya y Passeig de Gràcia dispondrán de dos vías de estacionamiento por sentido para cada uno de ellos, mejorando así la explotación de los servicios de cercanías, regionales y larga distancia.

04 SEPTIEMBRE 2020

Adif ha iniciado la segunda fase de las obras de infraestructura necesarias para adaptar el esquema de vías de estacionamiento de ancho convencional de la estación de Barcelona Sants a la nueva configuración, lo que permitirá disponer de 4 vías para la parada de los trenes que acceden a la terminal por cada uno de los dos túneles de acceso. Este proyecto, conocido como 4+4 y que supone una inversión superior a los 8,9 millones de euros, permitirá implantar un nuevo esquema de vías en la estación de Sants, lo que resulta de gran importancia para la mejora del servicio, ya que permitirá optimizar y flexibilizar la capacidad de la infraestructura y de la explotación en el núcleo central de la red ferroviaria de Barcelona. Además, forma parte del plan de obras que Adif y Adif Alta Velocidad (Adif AV) están impulsando para el período 2020-2021, que, con una inversión de casi 280 millones de euros, tiene por objetivo ejecutar nuevas y mejores infraestructuras en la red ferroviaria de Catalunya.

Descripción de la segunda fase Los trabajos, que finalizarán la madrugada del 21 de septiembre, consisten principalmente en el levante parcial de la vía 12 en ambas cabeceras, la demolición de la losa de hormigón de la vía en la cabecera sur y la construcción de una nueva losa de hormigón para el nuevo trazado de esta vía. Estas obras conllevan la baja de las vías 12 y 13. También se demolerán de forma parcial las partes finales del andén 6, que da servicio

# Nota de prensa

actualmente a las vías 11 y 12, para lo que quedarán balizadas las zonas de andén donde se ejecuten las obras. Además, se desplazará la vía 12 para adaptarla al nuevo trazado, tanto en la cabecera norte (vía en balasto), como en la cabecera sur (vía en placa). También se llevarán a cabo trabajos de adaptación de la catenaria y de las instalaciones de seguridad. Adif también ha programado la ejecución de la fase 3, que se desarrollará entre el 21 de septiembre y el 9 de octubre, para lo cual quedarán de baja las vías 11 y 12. En este caso, se trabajará en la vía con el levante parcial de la vía 11 en ambas cabeceras, la demolición de la losa de hormigón de la vía en placa en la cabecera sur para, posteriormente, construir una nueva losa para el nuevo trazado. También se montará un desvío o cambio de agujas sobre placa de hormigón y se adaptarán la catenaria y las instalaciones de seguridad. Coincidiendo con estas fases, se completará la primera fase una vez finalizados los traslados de vía y el montaje de nuevos desvíos en la cabecera norte de la estación. En horario nocturno se renovará la vía (traviesas de hormigón y carril de 60 Kg/m), se llevarán a cabo operaciones técnicas de nivelación y perfilado de vía hasta alcanzar los parámetros geométricos definitivos. También se realizarán soldaduras de carril, la eliminación de las conexiones provisionales, la sustitución de hilo de contacto en catenaria rígida, suprimiendo todas las situaciones provisionales y los ajustes definitivos de los circuitos de vía. Afectaciones a la explotación ferroviaria Durante estas dos fases, continuará de baja la vía 9 (desconectada por su cabecera norte). Por su parte, en la segunda fase se dan de baja las vías 12 y 13. De este modo, los trenes que salgan de Sants circularán por las vías 10 y 11 y los que acceden a la estación utilizarán la vía 14. Además, se reducirá a 4 minutos el tiempo de parada a los trenes de Larga Distancia sentido sur-norte. En la fase 3, se darán de baja las vías 11 y 12. De esta forma, los trenes que salgan de Sants circularán por la vía 10 y los que acceden a la estación utilizarán las vías 13 y 14. Además, se reducirá a 8 minutos el tiempo de parada a los trenes de Larga Distancia sentido sur-norte. Los trabajos se desarrollarán en horario nocturno, aunque también se realizarán operaciones en horario diurno en aquellas zonas donde no se afecte a las circulaciones. Estas actuaciones pueden comportar cambios en las vías habituales de estacionamiento de los servicios de Rodalies de Catalunya en Barcelona Sants. Por este motivo, Adif y Renfe están intensificando los sistemas de información (megafonía, señalización, pantallas, personal de atención al cliente, cartelería, teleindicadores, estaciones y trenes) para facilitar la movilidad y orientación de los usuarios que deben estar atentos a estos sistemas. A causa de estas obras, se modifica la circulación de 3 trenes de la línea R2 que circularán desviados por el túnel de Plaça de Catalunya. También los trenes de Larga Distancia que circulan por ancho convencional (Intercity) modifican su recorrido. De esta manera, los trenes saldrán de Sants por las vías de alta velocidad hasta los cambiadores de la Boella y recuperarán el servicio habitual a partir de Cambrils. Estos servicios en ambos

# Nota de prensa

sentidos pararán en la estación de Camp de Tarragona en lugar de la de Tarragona. Toda la información sobre estas modificaciones del servicio se podrán consultar en las webs [www.rodaliesdecatalunya.cat](http://www.rodaliesdecatalunya.cat), [www.renfe.com](http://www.renfe.com) y [www.adif.es](http://www.adif.es) (apartado Estado de la Red), en el teléfono de información 900 41 00 41, en las Apps Rodalies de Catalunya y Adif en tu móvil, así como en las redes sociales (@rodalies, @renfe e @infoadif). Funcionalidad del 4+4 En la actualidad, la estación de Barcelona Sants dispone de ocho vías de estacionamiento para servicios de ancho convencional (Cercanías, Regionales y Larga Distancia). Dos de estas vías dan servicio a los 618 que circulan diariamente por 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 explotación actual del servicio está desequilibrada, cualquier incidencia en el tráfico supone mayor afección en las líneas pasantes por Plaça de Catalunya y dificulta la capacidad de normalización del servicio tras un retraso. Para mejorar la regularidad del servicio de transporte y mejorar los índices de puntualidad, se está acometiendo un rediseño de la infraestructura que aumentará la capacidad de la estación de Barcelona Sants, mejorando la calidad del servicio de Rodalies. Gracias a esta actuación, se racionalizará la configuración del esquema de Barcelona Sants, diseñando un sistema denominado 4+4, por el que se dispondrá 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. Los principales objetivos son reducir los tiempos de entrada de los trenes que acceden a la estación y que se calcula en 730 minutos al día gracias a la eliminación de las Limitaciones Temporales de Velocidad (LTV) existentes, equilibrando así estas operaciones, y agilizar la subida y bajada de viajeros, permitiendo un aumento de la fluidez en el paso por esta estación. Con la nueva configuración, las vías 7, 8, 9 y 10 de Barcelona Sants servirán para el estacionamiento de los trenes que circulan por el túnel de Plaça de Catalunya, mientras que las vías 11, 12, 13 y 14 se utilizarán para las circulaciones del túnel de Passeig de Gràcia. Con esta reorganización, cada túnel dispondrá de dos vías por sentido utilizando el mismo andén. En estos trabajos, operan entre 50 y 60 trabajadores por jornada y se destina maquinaria especializada para las actuaciones en vía. Financiación europea Esta actuación podrá ser cofinanciada por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF). “Una manera de hacer Europa”