

Hito de gran importancia para una infraestructura estratégica

Adif restablece la circulación ferroviaria en el tramo Martorell-Sant Sadurní tras finalizar las actuaciones para el desarrollo del Corredor Mediterráneo

También se ha restablecido la circulación entre ambas vías entre Sant Sadurní y Els Monjos. Entre las principales actuaciones, por su complejidad, destaca la adecuación del túnel de Martorell para la adaptación del gálibo y la mejora de las instalaciones de protección civil. De este modo, se normaliza el tráfico ferroviario en toda la línea Barcelona-Vilafranca del Penedès-Sant Vicenç de Calders, con lo que Renfe restablece el servicio de la línea R4 de Rodalies y los tráficos de mercancías recuperan sus trayectos habituales.

14 DICIEMBRE 2020

Adif ha restablecido al inicio del servicio de hoy, domingo 13 de diciembre, la circulación ferroviaria en toda la línea Barcelona-Vilafranca del Penedès-Sant Vicenç de Calders tras finalizar las complejas actuaciones, iniciadas el pasado mes de julio, para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en Cataluña. El restablecimiento del tráfico se ha producido por ambas vías entre Martorell y Sant Sadurní d'Anoia y entre ésta última y Els Monjos, en la vía afectada por los trabajos. De este modo, Renfe recupera el servicio ferroviario de la línea R4 de Rodalies de Catalunya en el tramo Sant Sadurní – Martorell. Durante la interrupción del tráfico, Renfe ha facilitado la movilidad de los viajeros mediante un servicio alternativo por carretera en el tramo afectado. Asimismo, los tráficos de mercancías recuperan sus trayectos habituales por esta línea. Tras reprogramar el cronograma previsto, Adif ha cumplido con el compromiso de restablecer la circulación en la última fecha anunciada. Este decalaje respecto a la fecha inicialmente prevista (16 de noviembre) se ha debido a factores ajenos a la ejecución de las obras, como la huelga del personal de circulación del puesto de mando de Adif en Barcelona, que ha condicionado las operaciones necesarias para el desarrollo de los trabajos en horario nocturno, así como afectaciones por el Covid-19.

Descripción de los trabajos

Tramo Castellbisbal-Martorell

En este tramo, y más concretamente en el túnel de Martorell (de 1.065 m de longitud), se ha ejecutado el rebaje, renovación y adecuación de la estructura a las especificaciones técnicas europeas con el fin de ampliar sus dimensiones para poder

Nota de prensa

implantar el tercer carril y adaptarlo al ancho estándar (1.435 mm). Para la adaptación a la nueva rasante que permite disponer del gálibo interoperable, se ha rebajado la profundidad del túnel hasta 2 m y se ha ejecutado una nueva contrabóveda. También se han construido una salida de emergencia y pasillos de evacuación y se ha renovado la vía y catenaria entre la estación de Martorell y la bifurcación de Seat. En el túnel de Martorell, destaca el saneo de 22.000 m² de la estructura, la excavación de 11.000 m³ de tierras y materiales, la utilización de 1.500 m³ de hormigón proyectado en el revestimiento y 6.000 m³ de hormigón para la contrabóveda, y el refuerzo de 48 pilares. Tras el montaje de 9.870 m de vía (2.370 m en placa y el resto sobre balasto), la colocación de 10.000 m de catenaria (de los que 1.500 consisten en catenaria rígida), y de las instalaciones de seguridad y comunicaciones y de protección civil, se han realizado las pruebas preceptivas para verificar el óptimo estado y funcionamiento de las nuevas instalaciones y su integración en el Control de Tráfico Centralizado de Barcelona. En el tramo Castellbisbal-Martorell también se sigue avanzando en la restauración del antiguo túnel de Costablanca, de 810 m y actualmente sin servicio, para incorporarlo a la red de explotación y crear una tercera vía de circulación de 2.100 m que conectará la estación de Castellbisbal y el viaducto del Llobregat, situado en las inmediaciones de Martorell. Asimismo, destaca la renovación de las vías 1 y 2 de la estación de Seat-Martorell, la adecuación del túnel de acceso a la factoría de Seat, y la ejecución de los desvíos de servicios de la autopista AP-7 para permitir abrir un nuevo cajón ferroviario que permita segregarse el tráfico de la vía madre de Castellbisbal. Tramo Martorell-Sant Vicenç de Calders En este trayecto se ha ejecutado la consolidación de terraplenes entre La Granada y Sant Sadurní d'Anoia, la renovación de vía y adecuación de la línea aérea de contacto entre el triángulo de Seat y Vilafranca del Penedès (a excepción de La Granada), además de la sustitución de 13 desvíos o cambios de agujas en las estaciones de Sant Sadurní d'Anoia y Vilafranca del Penedès y 2 cambiadores de hilo. Tramo Sant Vicenç de Calders – Nudo de Vila-seca Por último, en el tramo Sant Vicenç de Calders - Nudo de Vila-seca, se han montado 15 aparatos de vía en las estaciones de Tarragona, Tarragona Clasificación y Tres Camins, se ha iniciado la instalación del tercer hilo y se ha renovado la catenaria, así como las traviesas en estaciones. También se han adaptado las vías y los andenes de la estación de Vila-seca según la nueva configuración con la instalación de 4 aparatos de vía mixtos, además de otras operaciones en la capa de balasto en determinados puntos del tramo. Por otro lado, en la estación de Altafulla se ha ejecutado la ampliación de la plataforma de la vía 4 y las instalaciones para la ampliación del paso inferior, y en Torredembarra se ha realizado el premontaje de los aparatos de vía mixtos para la nueva configuración de vías, así como la ampliación de plataforma de vía 4. Principales magnitudes En el conjunto de las obras han trabajado alrededor de 700 personas, destacando como lo más relevante en los tres tramos lo

Nota de prensa

siguiente:- Montaje de 25.894 m de carril de 54/60 kg/m, de los que 14.094 m corresponden al tercer hilo- Instalación de 116.000 m de catenaria- Colocación de 239.500 traviesas polivalentes aptas para ancho mixto- Montaje de 40 aparatos de vía mixtos- Colocación de 4 cambiadores de hilo para tres anchos- Ejecución de 17.837 m de columnas de jet-grouting y de 2.587 m de pantallas de micropilotes para la consolidación de terraplenesEn el siguiente enlace, os podéis descargar material gráfico y audiovisual:<https://oan.adif.es/index.php/s/OM05r2EViviFYEhLa>La puerta a EuropaLas actuaciones en el tramo Castellbisbal-Martorell, y por extensión hasta el Nudo de Vila-seca, suponen una inversión de 64.144.929,48 euros, de los cuales 25 M€ aproximadamente se han ejecutado en estos 5 meses. Son fundamentales porque, entre otros beneficios, conectarán la red ferroviaria española a la europea, solventando el problema de los diferentes anchos de vía, poniendo además en valor el esfuerzo inversor en materia ferroviaria que se está realizando a lo largo de todo el Corredor Mediterráneo, desde Algeciras a la frontera francesa. Es la denominada Puerta a Europa.Una vez finalice el conjunto de las obras, servirá para unir la parte del Corredor Mediterráneo que ya está acabada y en servicio (entre el puerto de Barcelona y Castellbisbal y la frontera francesa) con la parte del Corredor que se encuentra en ejecución, al sur del mismo (entre Castellbisbal y Algeciras), que está avanzando en el resto de obras y proyectos. También permitirá que la red española pase a formar parte de la red europea.Además, los puertos del Mediterráneo serán todavía más competitivos, y el tejido industrial del Camp de Tarragona, del Penedès y del área de Martorell se verán beneficiados, ya que cuenta con empresas de gran potencial que podrán exportar e importar sus productos por ferrocarril, aumentando su competitividad internacional y la sostenibilidad medioambiental.El aumento del transporte de mercancías por ferrocarril también contribuirá a reducir las emisiones de CO₂, en un tramo donde cada día circulan por carretera más de 15.000 vehículos pesados.Además de la reducción de emisiones, otros beneficios son una rebaja en los tiempos de viaje, una mejora de la productividad con una disminución de los costes logísticos, el desarrollo sostenible de las infraestructuras ferroviarias, una mayor eficiencia energética, la potenciación del comercio internacional y una sustancial mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.Por todo ello, se aumentará la competitividad de las empresas del arco mediterráneo y, por tanto, el beneficio final será para el conjunto de la ciudadanía, con la creación de empleo, que se estima en más de 5.000 puestos de trabajo, o el incremento del PIB.Por otro lado, el tramo Castellbisbal-Martorell es un cruce de rutas clave, al ser el punto donde se encuentra la conexión con Europa del bypass de Barcelona, la vía al puerto de Barcelona y la conexión con el resto peninsular y el Corredor Mediterráneo.Los servicios de cercanías también se verán beneficiados de forma sustancial gracias a disponer de nuevas y mejores infraestructuras e instalaciones, lo que redundará en un aumento de las prestaciones, eficiencia y eficacia de la

explotación ferroviaria. Estas actuaciones contribuyen al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 9, que tiene entre sus metas desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano. Financiación europea Las obras de implantación del ancho estándar en el tramo Castellbisbal-Nudo de Vila-seca están cofinanciadas en el período 2007-2013 por las ayudas RTE-T y en el período 2014-2020 por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF). “Una manera de hacer Europa”

Nota de prensa