

Período 2020-2021

Adif y Adif AV ejecutan un ambicioso plan de obras para impulsar nuevas y mejores infraestructuras en la red ferroviaria de Catalunya

- Con una inversión cercana a los 280 millones de euros, el plan incluye 6 actuaciones a ejecutar entre 2020 y principios de 2021
- Entre las más destacadas figura la implantación del ancho internacional entre Castellbisbal y Vila-seca, el traslado de las vías de la línea Barcelona-Mataró-Mañanet al interior de la estructura de la futura estación de La Sagrera o la nueva configuración del esquema de vías de Barcelona-Sants
- También destaca la reconstrucción del puente del río Tordera, la protección ante temporales marítimos en la línea Barcelona-Mataró-Mañanet y la rehabilitación integral del túnel de Toses
- Renfe ofrecerá planes alternativos de transporte para garantizar la movilidad de los viajeros en las líneas afectadas por las obras

17 JULIO 2020

Adif y Adif Alta Velocidad (Adif AV) están impulsando un ambicioso programa de obras previstas para el período 2020-2021, que representan una inversión de casi 280 millones de euros. De este modo, el Ministerio de Fomento, respondiendo a sus compromisos, da un decisivo impulso para la ejecución de nuevas y mejores infraestructuras en la red ferroviaria de Catalunya. Se trata de 6 actuaciones, cuyos objetivos son avanzar en el desarrollo del Corredor Mediterráneo y de la futura estación intermodal de La Sagrera, así como aumentar de forma significativa la funcionalidad del servicio en el núcleo central de Rodalies de Barcelona. Todo ello para mejorar la explotación ferroviaria, ofreciendo a los clientes del ferrocarril mayores prestaciones de eficacia, eficiencia, disponibilidad y confort con infraestructuras e instalaciones más modernas, además de reducir los tiempos de viaje y abrir a Europa el transporte de mercancías por ferrocarril como motor de la dinamización socioeconómica del arco mediterráneo y su área de influencia. Dada la complejidad de las obras a ejecutar y la necesidad de actuar en infraestructuras en servicio, se producirán interrupciones totales y parciales del tráfico y restricciones de la capacidad operativa en

diversas líneas y varias fases, por lo que Renfe ha establecido diferentes planes de transportes para garantizar la movilidad de los usuarios. Por su parte, se han habilitado itinerarios alternativos para los servicios de mercancías. Primer gran hito en el avance de la futura estación de La Sagrera Entre las obras más destacadas, figura el traslado de las vías de la línea de ancho convencional Barcelona-Mataró-Mañanet al interior de la estructura de la futura estación. Se trata de un hito de gran relevancia en el avance de las obras de construcción de esta nueva infraestructura, llamada a ser la gran estación de la capital catalana, junto a Sants, y que, además de generar grandes beneficios para la explotación ferroviaria, cohesionará barrios y creará nuevos espacios para los ciudadanos. El nuevo trazado tiene una longitud de 1,98 km, desde el triángulo ferroviario hasta la boca del túnel que da acceso a la estación de Barcelona-El Clot-Aragó. En el interior de la estructura, donde se está avanzando en el montaje de vía en placa de hormigón, se están construyendo las cuatro vías de esta línea, de las cuales 2 serán generales y 2 de estacionamiento. El inicio de las operaciones será el próximo 25 julio y, según la planificación vigente, los trenes circularán por el interior del nuevo tramo soterrado sin parada, a partir del próximo mes de noviembre. La puerta a Europa Otra de las actuaciones relevantes de este programa es la adaptación del tramo Castellbisbal – Martorell – Nudo de Vila-seca al ancho internacional. Una actuación fundamental que permitirá a España conectarse con la red europea ferroviaria por sus anchos de vía diferentes. Además, se pone en valor el esfuerzo inversor que se está realizando a lo largo de todo el Corredor Mediterráneo, desde Algeciras a la frontera francesa. Es la denominada Puerta a Europa. Entre los principales trabajos, que se desarrollarán entre finales de julio y mediados de noviembre, figura la ampliación del gálibo del túnel de Martorell, de 1.068 m, y la adecuación de sus condiciones de seguridad a la normativa vigente y permitir adaptar su estructura a las nuevas dimensiones verticales y horizontales interoperables a nivel europeo. Además, se montará el tercer carril y hasta 30 aparatos de vía entre Martorell y el Nudo de Vila-seca y se acometerán otras actuaciones complementarias como la consolidación de dos terraplenes entre las estaciones de La Granada y Lavern-Subirats. De forma simultánea se está trabajando en la rehabilitación del antiguo túnel de Castellbisbal, de 810 m, 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. Barcelona-Sants: obra decisiva para el núcleo de cercanías Desde el 1 de junio, y hasta finales de este año o principios de 2021, Adif está ejecutando, con una exhaustiva planificación por fases, las obras de infraestructura necesarias para adaptar el esquema de vías de estacionamiento de ancho convencional de la estación de Barcelona Sants, 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,

Nota de prensa

permitirá implantar un nuevo esquema de vía, 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. 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 más de 470 trenes que circulan diariamente por el túnel de Plaça de Catalunya, y las seis restantes al túnel de Passeig de Gràcia, por el que discurren más de 370 circulaciones cada día. Puesto que la explotación actual del servicio está desequilibrada, cualquier incidencia en la explotación del 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 va a acometer 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 equilibrar las operaciones de entrada y salida de trenes en la terminal barcelonesa para agilizar los movimientos de estacionamiento y de subida y bajada de viajeros, permitiendo un aumento de la fluidez en el paso por esta estación, lo que redundará en una mejora de los tiempos de viaje. 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.

Reposición y protección de infraestructuras Otras actuaciones destacadas son la reposición y protección de infraestructuras. En este sentido, Adif está avanzando en los trabajos de reconstrucción del puente sobre el río Tordera, en la línea de ancho convencional Barcelona-Mataró-Maçanet, cuya estructura se vio gravemente afectada por la borrasca Gloria del pasado mes de enero. El compromiso de Adif es restablecer el tráfico ferroviario entre Malgrat y Blanes a finales de año, plazo que se intentará recortar en la medida de lo posible y, por ello, se están movilizand todos los recursos económicos, técnicos y humanos disponibles. La actuación consiste en la construcción de una nueva estructura de 221,3 m de longitud, repartidos en 5 vanos con luces de entre 33,15 m y 51 m y 7,3 m de anchura útil del tablero. En la misma línea, se está avanzando en los trabajos de protección de la infraestructura ferroviaria en el tramo Mataró-Cabrera de Mar, de

aproximadamente 2,2 km, para consolidar y reparar las protecciones de escollera existentes y paliar los efectos a la explotación generados por los temporales marítimos, dichos trabajos se acometen sin afectar de forma total o parcial a las circulaciones de la R1 y RG1 de Rodalies. Esta actuación en dicho tramo es considerada prioritaria por la reiteración de episodios con serio impacto tanto sobre la infraestructura ferroviaria como sobre las instalaciones de seguridad y señalización, motivados por el rebase del oleaje sobre las vías, en un punto en el que la traza discurre prácticamente junto al mar. De este modo, se pretenden reparar los daños causados, minimizar dichas afectaciones y que las condiciones meteorológicas adversas no generen más efectos dañinos sobre la plataforma y las instalaciones ferroviarias en una zona muy sensible, asegurando una prestación del servicio en correctas condiciones. Esta actuación está prevista concluirla entre finales de este año y principios de 2021. Por último, se está trabajando en la actuación integral de modernización de la infraestructura en el túnel de Toses (Girona), situado en la línea de ancho convencional Barcelona-Puigcerdà. Esta actuación tiene como objetivo intervenir en la estructura de este túnel, situado entre Planoles y La Molina, mediante su rehabilitación para paliar los daños y patologías detectados en las inspecciones realizadas a cargo de técnicos especializados, tanto de Adif como de empresas externas, la última de ellas el pasado mes de marzo, y recogidas en sus informes. Para ello, hasta el 7 de febrero de 2021, se llevarán a cabo trabajos para la mejora del revestimiento actual, además de la mejora del drenaje longitudinal a ambos lados de la vía. De este modo, se pretende garantizar la estabilidad y durabilidad de la estructura, la plena disponibilidad y seguridad de la infraestructura, reducir las necesidades de mantenimiento y minimizar la probabilidad de incidencias con afectación al servicio. Además, se eliminará la Limitación Temporal de Velocidad existente actualmente. Financiación europea La implantación del ancho estándar en el tramo Castellbisbal-Vila-seca está cofinanciado en el periodo 2007-2013 por las Ayudas RTE-T y en el periodo 2014-2020 por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF). Las actuaciones para el nuevo esquema de vías en la estación de Sants podrán ser cofinanciadas por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF). Los trabajos de reconstrucción del puente sobre el río Tordera van a ser cofinanciados por el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea. “Una manera de hacer Europa” Afectaciones al servicio Se trata de actuaciones muy complejas dada la necesidad de actuar sobre infraestructuras en servicio y por las propias características de los trabajos. Por ello, las obras comportarán importantes afectaciones en el conjunto del servicio de Rodalies de Catalunya. Renfe y la Generalitat de Catalunya han trabajado para diseñar la mejor oferta posible que garantice la movilidad de los ciudadanos en este período. • Obras en La Sagrera En este caso, los trabajos obligarán a circular en vía única en un tramo de 1,7 km aproximadamente en el trayecto Sant Adrià – Clot Aragó. Esta limitación de la capacidad operativa comportará una reducción de la oferta de trenes de la línea R1. Por estas

obras y las que se deben ejecutar en el ámbito de Martorell, el servicio de esta línea se prestará de la siguiente manera: • Malgrat de Mar - L'Hospitalet de Llobregat: Reducción de la oferta a 6 trenes por hora y sentido en hora punta y 4 servicios por hora y sentido durante el resto de la jornada • Blanes – Malgrat de Mar: servicio por carretera por las obras de reconstrucción del puente sobre el río Tordera • L'Hospitalet de Llobregat – Molins de Rei: Derivado de las obras del Corredor Mediterráneo en Martorell, los viajeros disponen de los trenes de la línea R4 La complejidad de las operaciones comportará la interrupción de los trenes entre Badalona y Clot-Aragó los fines de semana del 25 y 26 de julio y del 6 al 8 de noviembre. De esta manera, estos dos fines de semana, el servicio de la R1 en este tramo se prestará de la siguiente manera: • Malgrat de Mar - Badalona: servicio habitual en tren • Badalona – Clot Aragó: viajeros encaminados a Metro y línea B7 hacia Sant Adrià de Besòs. Desde esta, los clientes disponen de los servicios de TRAM. • Obras del Corredor Mediterráneo Entre el 25 de julio y el 15 de noviembre, las obras del Corredor Mediterráneo generarán importantes afectaciones al servicio, principalmente en la línea R4 y de forma indirecta en las circulaciones de las líneas R2 i R1 (tramo Molins de Rei – L'Hospitalet de Llobregat). De este modo, se interrumpirá el tráfico entre Martorell y Sant Sadurní d'Anoia. Para garantizar la movilidad de los ciudadanos se establecerá un servicio alternativo por carretera entre estas estaciones. El dispositivo contará con personal de información y atención al cliente que se distribuirá en Martorell, Sant Sadurní y Gelida. Otras actuaciones en la zona sur de la línea R4 provocarán la reducción del servicio a un tren por hora y sentido entre Sant Vicenç de Calders y Sant Sadurní d'Anoia. De esta manera, en este período el servicio de la línea R4 se prestará del siguiente modo: • R4 (Sant Vicenç de Calders – Manresa): • Sant Vicenç de Calders – Sant Sadurní d'Anoia: 1 tren por hora y sentido • Servicio alternativo entre Sant Sadurní d'Anoia y Martorell • Martorell – Manresa: servicio habitual Por otro lado, estas mismas obras provocan afectaciones en los trenes de la línea R1 con origen o destino Molins de Rei que durante el período de actuaciones iniciarán o finalizarán su recorrido en L'Hospitalet de Llobregat. Los viajeros dispondrán de los trenes de la línea R4 de Rodalies de Catalunya. Finalmente, el obligado desvío de los trenes de mercancías por la línea Barcelona-Vilanova y la utilización del túnel del Gornal para encaminarse hasta Castellbisbal afecta a los servicios de la línea R2 con una disminución de su oferta ya que se reduce la capacidad de la infraestructura. También a partir del 25 de julio y durante 9 fines de semana, las actuaciones a ejecutar en el entorno de la Bifurcación de Vila-seca afectará al servicio de los trenes Regionales del corredor sur. Cada fin de semana supondrá una fase y se irá informando a medida que se concreten los horarios de interrupción o limitación de la capacidad operativa. 4+4 de Barcelona-Sants Las obras comportarán importantes afectaciones los fines de semana del 22 y 23 y del 29 y 30 de agosto. En el momento de aproximarse la modificación, se

Nota de prensa

potenciará la comunicación a los clientes. El fin de semana del 22 y 23 de agosto se cierra la circulación de trenes por el túnel de Plaça de Catalunya. De este manera, se concentrarán las circulaciones por el túnel de Passeig de Gràcia: • R1, R4 y R12: trenes desviados por Passeig de Gràcia. • R3: limitará su recorrido a Sant Andreu Arenal - Puigcerdà • R2 sur: iniciará o finalizará en Barcelona Sants. • R11: inicio y final de línea en Estació de França, Los cambios de recorrido de los trenes de la R2 sur y R11 permiten liberar capacidad al túnel y minimizar la afectación de las líneas directamente afectadas. El fin de semana del 29 y 30 de agosto, se interrumpirá la circulación por el túnel de Passeig de Gràcia, con lo que se quedará operativo el túnel de Plaça de Catalunya: • R2 norte: trenes desviados por Plaça de Catalunya. • R2 sur: inicio y final de servicio en Barcelona-Sants. • R11: inicio y final en Estació de França. • R3: limitará su recorrido a Sant Andreu Arenal – Puigcerdà. El fin de semana del 15 y 16 de agosto, la afectación al servicio sólo será de 6 horas, entre las 23.30 del día 15 de agosto hasta las 05.30 del día 16, con lo que las modificaciones serán mínimas. Finalmente, a partir del 20 de julio y hasta el 30 de agosto se desvían por el túnel de Passeig de Gràcia los últimos trenes de las líneas R1, R3 y R4 (cinco en total), y los dos primeros de la línea R3. Desde el día 20, los seis trenes que se encaminaban por el túnel de Plaça de Catalunya recuperan su recorrido habitual. Durante estas afectaciones, los títulos de Rodalies serán válidos para realizar el transbordo en las estaciones de Metro. Túnel de Toses De forma paralela, se mantiene el servicio alternativo por carretera entre Ribes de Freser y Puigcerdà por las obras del túnel de Toses, iniciadas el pasado 22 de junio y cuya previsión de finalización es el 7 de febrero de 2021. Campaña de comunicación y atención al cliente Para atender las necesidades de información de los viajeros, Renfe y la Generalitat de Catalunya reforzarán los equipos de atención al cliente y de seguridad en las estaciones afectadas. Con este objetivo se utilizarán, además, diferentes soportes de información: ? 110.000 dípticos ? 1.000 carteles en trenes y estaciones ? Mensajes en megafonía de trenes y estaciones ? Máquinas autoventa ? Pantallas informativas ? Teléfonos de información: 900 41 00 41 y 010 ? www.rodaliesdecatalunya.cat, www.bcn.cat, www.renfe.com, @rodalies y @renfe ? MUPIS en las principales estaciones de Barcelona Toda la información sobre estas modificaciones del servicio también se podrá consultar en la web www.adif.es (apartado Estado de la Red), en la App 'Adif en tu móvil' y en @InfoAdif.