

Balance del primer mes en uno de los núcleos más complejos de la red ferroviaria

Completada el 55% de una nueva fase de adaptación al ancho estándar del nudo de Castellbisbal, clave para el Corredor Mediterráneo

- Entre el 24 de junio el 12 de septiembre, se remodela la cabecera norte de la estación en sus enlaces hacia el nudo de Mollet, Barcelona por Molins de Rei y Can Tunis para el acceso de trenes de mercancías al Port de Barcelona
- Los trabajos comprenden la renovación de vías para el posterior despliegue del tercer carril y la instalación de nuevos equipamientos de vía y sistemas de señalización, catenaria, gestión del tráfico, comunicaciones y cambio de software
- La actuación impulsará las conexiones del eje mediterráneo hacia el norte y el sur y con Europa; y mejorará la fiabilidad de la infraestructura, dotándola de mayor capacidad y flexibilidad
- La complejidad y naturaleza de la actuación ha requerido la suspensión de la circulación: se acortan los plazos de ejecución, se minimiza el impacto en la movilidad ciudadana y se aprovecha la época con menor volumen de tráfico ferroviario

31 JULIO 2024

Adif desarrolla hasta el 12 de septiembre una nueva fase de obras de gran complejidad técnica para la adaptación al ancho estándar del nudo ferroviario de Castellbisbal, una actuación que impulsará las conexiones con las regiones por las que discurre este eje ferroviario y con Europa.

El nudo de Castellbisbal, conocido como La Puerta a Europa, es uno de los núcleos más complejos de la red ferroviaria y, por su ubicación, constituye un enclave estratégico del Corredor Mediterráneo.

En esta fase se remodela la cabecera norte de la estación de Castellbisbal en sus enlaces, tanto hacia el nudo ferroviario de Mollet, como hacia Barcelona por Molins de Rei y el Port de

Delegación de Comunicación Noreste
Plaça dels Països Catalans, S/N (Est. Barcelona Sants) 08014 -Barcelona
Tlf: 934956327 Fax: 934956331

prensa.noreste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de

citar fuentes

www.adif.es

Barcelona, a través de Can Tunis. Los trabajos, iniciados hace poco más de un mes, el 24 de junio, alcanzan ya un grado de ejecución del 55%.

El conjunto de operaciones incluye la renovación de vías para el posterior despliegue del tercer carril, la instalación de nuevos equipamientos de vía y los sistemas de electrificación, señalización, gestión de tráfico en la estación de Castellbisbal e instalaciones de seguridad y comunicaciones, así como el cambio de software del enclavamiento.

En concreto, se renuevan 8,1 km de vías, 13.600 traviesas y 15.000 m³ de balasto. Asimismo, se implantan 23 aparatos de vía de tipo mixto y 1 cambiador de hilo y se remodela el sistema de electrificación, con la colocación de 300 postes y 8,5 km de catenaria.

Las actuaciones mejorarán la capacidad y la fiabilidad de la infraestructura, dotando a la circulación de mayor operatividad y flexibilidad, tanto para los servicios de viajeros como para los trenes de mercancías. Asimismo, impulsarán las conexiones en el eje mediterráneo hacia el norte y el sur, al enlazar en ancho estándar la red ferroviaria entre el Nudo de Castellbisbal y la frontera francesa, con los trayectos entre el Nudo de Vila-seca, Sant Vicenç de Calders y Martorell, así como con las regiones por las que discurre el Corredor Mediterráneo.

Acortar plazos y minimizar impacto en los ciudadanos

Las obras en la cabecera norte de la estación de Castellbisbal se ejecutan en el ámbito de las vías, lo que las hace incompatibles con el mantenimiento del tráfico ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías.

Tras un estudio y planificación de alternativas para determinar la solución óptima -que acorta los plazos de ejecución y tiene un impacto menor en la movilidad- y, en coordinación con las empresas ferroviarias, se ha optado por realizar una interrupción completa del tráfico de trenes en el tramo Castellbisbal-Molins.

Así también, se concentran los trabajos en una única fase durante la época estival, en la que se reduce el número de circulaciones.

Estratégico para la competitividad y la conexión con Europa

El Corredor Mediterráneo es un proyecto estratégico y vía preferente de las conexiones de España con Europa.

En su rama litoral, su desarrollo contribuirá a vertebrar el territorio al unir Andalucía, Región de Murcia, Comunitat Valenciana y Catalunya con Europa en ancho estándar. Asimismo, promoverá una movilidad interoperable y más sostenible y competitividad para las empresas del Arco Mediterráneo y su área de influencia, impulsando el transporte de mercancías por ferrocarril.

La ejecución del Corredor Mediterráneo se ha convertido en una palanca de recuperación económica, contribuyendo al crecimiento económico y la creación de empleo. El proyecto se ha convertido también en una herramienta para la lucha contra el cambio climático: su contribución a la descarbonización del transporte se concreta en una disminución de hasta 5,5 millones de tn/año de emisiones de CO2 a la atmósfera.

El conjunto de actuaciones contempladas en el desarrollo del Corredor Mediterráneo contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9 (Industria, Innovación e Infraestructura), que tiene entre sus metas el desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad.

Financiación europea

El Corredor Mediterráneo cuenta para su desarrollo con financiación europea, tanto del mecanismo “Conectar Europa” como los procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Financiado por la Unión Europea-NextGeneration-EU.