

Necessitats i Modernització de la Xarxa Ferroviària

Josep Maria Rovira i Ragué

Necessitats i solucions a Rodalies (I)

- Situació a 2009
- Ampliació de la infraestructura
 - Noves línies
 - Noves estacions
 - Nous intercanviadors
- Increment de la capacitat
 - Duplicació de vies úniques
 - Ampliació d'andanes a 200 m

Necessitats i solucions a Rodalies (II)

- Millores operatives
 - Túnel de Montcada
 - Nous intercanviadors
 - Nova senyalització en ERTMS
 - Gran manteniment correctiu en la infraestructura
- Nou esquema de línies
 - Mar – mar
 - Muntanya – muntanya

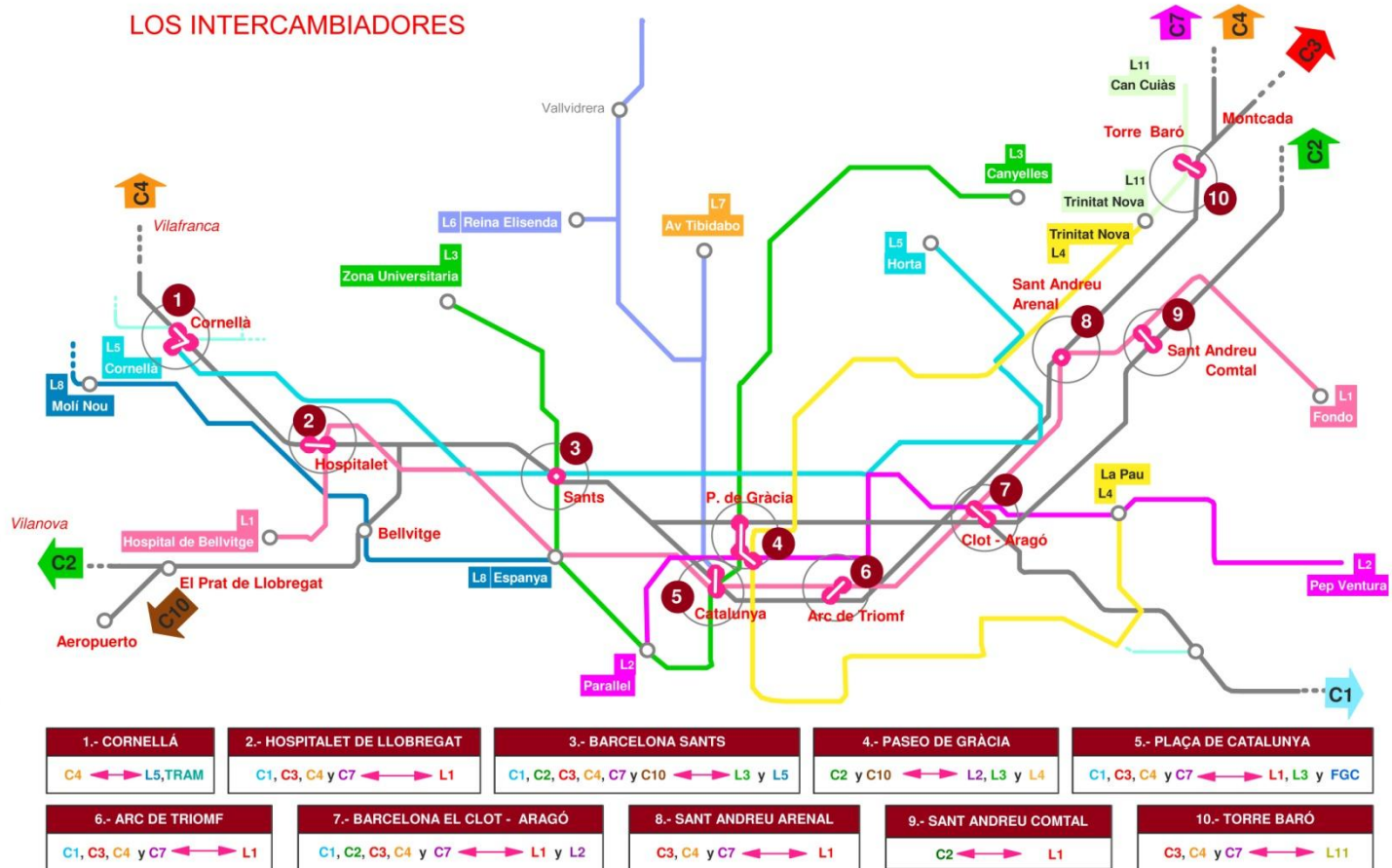
Necessitats i solucions a Rodalies (III)

- Pla de xoc
 - Reequilibri circulacions pels dos túnels de BCN
 - Final R2 a Sant Andreu Comtal en lloc de Estació de França
 - Millora de l'enllaç entre Montcada Bifurcació i Clot
 - Increment de capacitat per eliminació de cisallaments
- Estudi de reconfiguració de la xarxa i ampliació de itineraris
- Estudi d'implantació d'un tercer túnel a BCN

Intercanviadors 2009

27

Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015



30

Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015



Nova línia Cornellà - Castelldefels

69

6.2.2. Nueva línea Cornellà-Castelldefels

Esta nueva línea forma parte de las actuaciones incluidas en el Protocolo de Colaboración firmado el 28 de septiembre de 2006 entre el Ministerio de Fomento y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, y se halla en fase de redacción del estudio informativo.

Las poblaciones directamente servidas por la nueva línea son: Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels, que representan 327.000 habitantes.

El objetivo es extender el servicio de cercanías a los barrios del norte de Gavà y Viladecans (municipios que cuentan actualmente con sendos apeaderos de cercanías, pero relativamente alejados de los respectivos núcleos urbanos y que dan cobertura solamente a la parte sur), así como al centro y norte de Sant Boi, localidad que actualmente carece de servicio de cercanías aunque sí cuenta con servicios de FGC.

La línea se plantea partiendo del entorno de Cornellà, para permitir la prolongación de los servicios ferroviarios que actualmente finalizan su recorrido en L'Hospitalet, y proporcionar un encaminamiento alternativo para los servicios de la actual línea C2 (lado Vilanova) en el entorno de Castelldefels.

La inversión estimada es de 900 millones de euros.



73

Inicio de los estudios para la definición y programación de una línea orbital ferroviaria

The map illustrates the Barcelona Orbital Line (Línea Orbital), a proposed high-speed rail route. The line is highlighted in pink and runs from Vilanova i la Geltrú in the southwest to Mataró in the northeast. Key stations along the route include Vilanova i la Geltrú, Sitges, Garraf, Castelldefels, Gava, Viladecans, El Prat de Llobregat, Cornella, Bellvitge, Sant Joan Despí, St. Feliu de Llobregat, Molins de Rei, El Papiol, St. Cugat del Valles, Cardener del Valles, Sabadell Sud, Sabadell Centre, Sabadell Nord, Mollet-St. Rosa de Madorra, Mollet-St. Fost, Montmeló, La Llagosta, Montcada i Reixac, Montcada i Reixac-Manresa, Ocat, El Masnou, Montgat Nord, Montgat, Badalona, St. Adrià de Besòs, El Clot-Aragó, and Mataró. The map also shows the surrounding urban areas and the existing rail network. An inset map in the bottom right corner provides a broader geographical context of the region.

Noves Estacions

90

7.3. El Programa de Nuevas Estaciones

Recoge las actuaciones previstas para la construcción de cinco nuevas estaciones en las siguientes localizaciones:

LÍNEA ACTUAL	LÍNEA FUTURA	DENOMINACIÓN	INVERSIÓN PREVISTA (M euros)
C2	costa-costa	Serguerar	7
C3	Vic-Castelldefels	Montmeló (circuito) (*)	6
C4	Manresa-Aeropuerto	Sabadell Can Llong	15
-	Martorell-Granollers	Santa Perpètua	7
C4	Manresa-Aeropuerto	Terrassa Can Boada	15

Se encuentran en distinto estado de maduración.

(*) La estación de Montmeló, en la línea de Vic, no está incluida en el proyecto de duplicación de la línea.



El presupuesto de inversión del programa de nuevas estaciones asciende, por tanto a 50 Millones de euros.

Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015

Duplicació Montcada - Vic

70

6.2.3. Duplicación del tramo Montcada-Vic de la línea C3

Consiste en la implantación de doble vía en el tramo Montcada-Vic de la línea C3, que tiene una longitud de 58,8 km.

Las características actuales de esta línea (dotada con vía única y muy bajos estándares de equipamiento) hacen que la creciente demanda que canaliza esté provocando los primeros síntomas de saturación. Con esta actuación se posibilitará el aumento de las frecuencias de paso y, especialmente, unos mayores índices de regularidad de los trenes.

Se está redactando el estudio informativo del proyecto, con una inversión estimada de 650 millones de euros.

No obstante, y de cara a la programación, el tramo de mayor utilización es el comprendido entre Montcada y La Garriga, que es el más próximo al núcleo central metropolitano y merece, por tanto, una mayor prioridad.



Duplicació Arenys - Blanes

71

6.2.4. Duplicación del tramo Arenys de Mar-Blanes de la línea C1

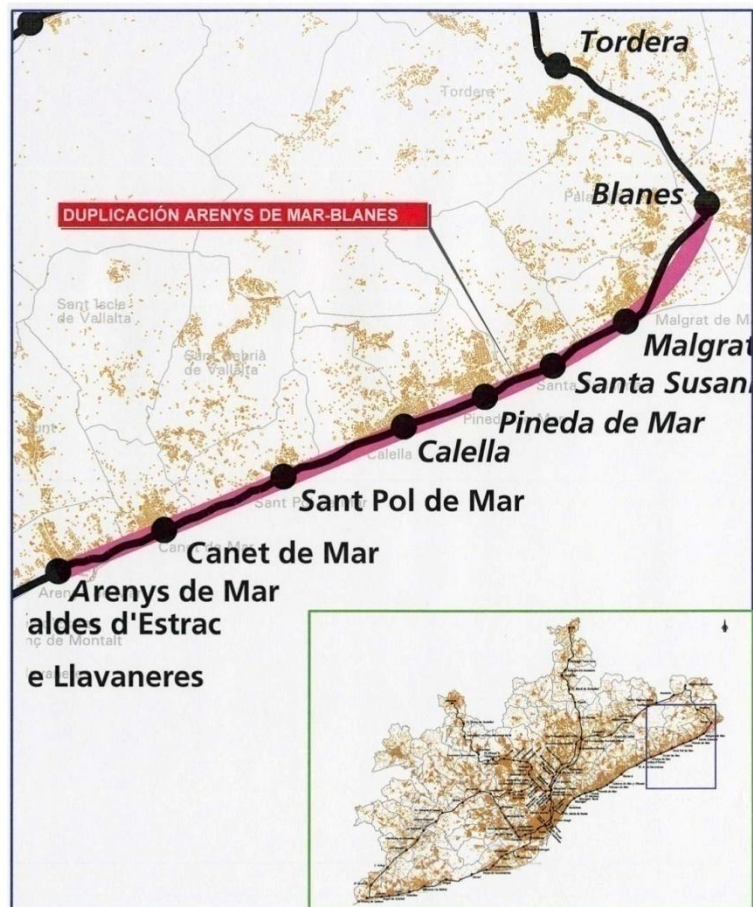
El tramo Arenys de Mar-Blanes de la línea C1 tiene una longitud de 22 km, y discurre por los municipios de Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Pol de Mar, Calella, Pineda de Mar, Santa Susanna, Malgrat de Mar y Blanes. Cada uno de ellos dispone de una estación de cercanías.

Estos municipios pertenecen a la segunda corona metropolitana, que está experimentando notables aumentos en sus volúmenes de movilidad.

La actuación consiste en la implantación de doble vía en las secciones más críticas del tramo, teniendo en cuenta que la mayor parte discurre por un litoral de playa, con una urbanización muy extendida y en donde las travesías ferroviarias de los núcleos urbanos tradicionales difícilmente disponen del espacio necesario para la implantación de la segunda vía.

En consecuencia, se deben afrontar notables dificultades urbanísticas y medioambientales que complican significativamente la ejecución de la duplicación planteada, que permitirá el aumento de frecuencias y, con ello, la capacidad de transporte.

La inversión estimada es de 550 millones de euros.



Túnel de Montcada

72

6.2.5. Túnel de Montcada

El objetivo es la reducción del tiempo de viaje entre 6 y 8 minutos para todos los trenes de la línea C4.

Representará una gran mejora en la accesibilidad entre el Barcelonés, el Vallès Occidental y el Bages.

Se trata de un nuevo tramo de 2,5 km que discurre por el valle situado entre el Turó de Montcada y Collserola, siguiendo la traza de la autopista C-58. El túnel se inicia en la interestación entre Torre del Baró y Montcada-Bifurcació y finaliza en la estación de Montcada-Santa María.

La inversión estimada es de 185 millones de euros



Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015

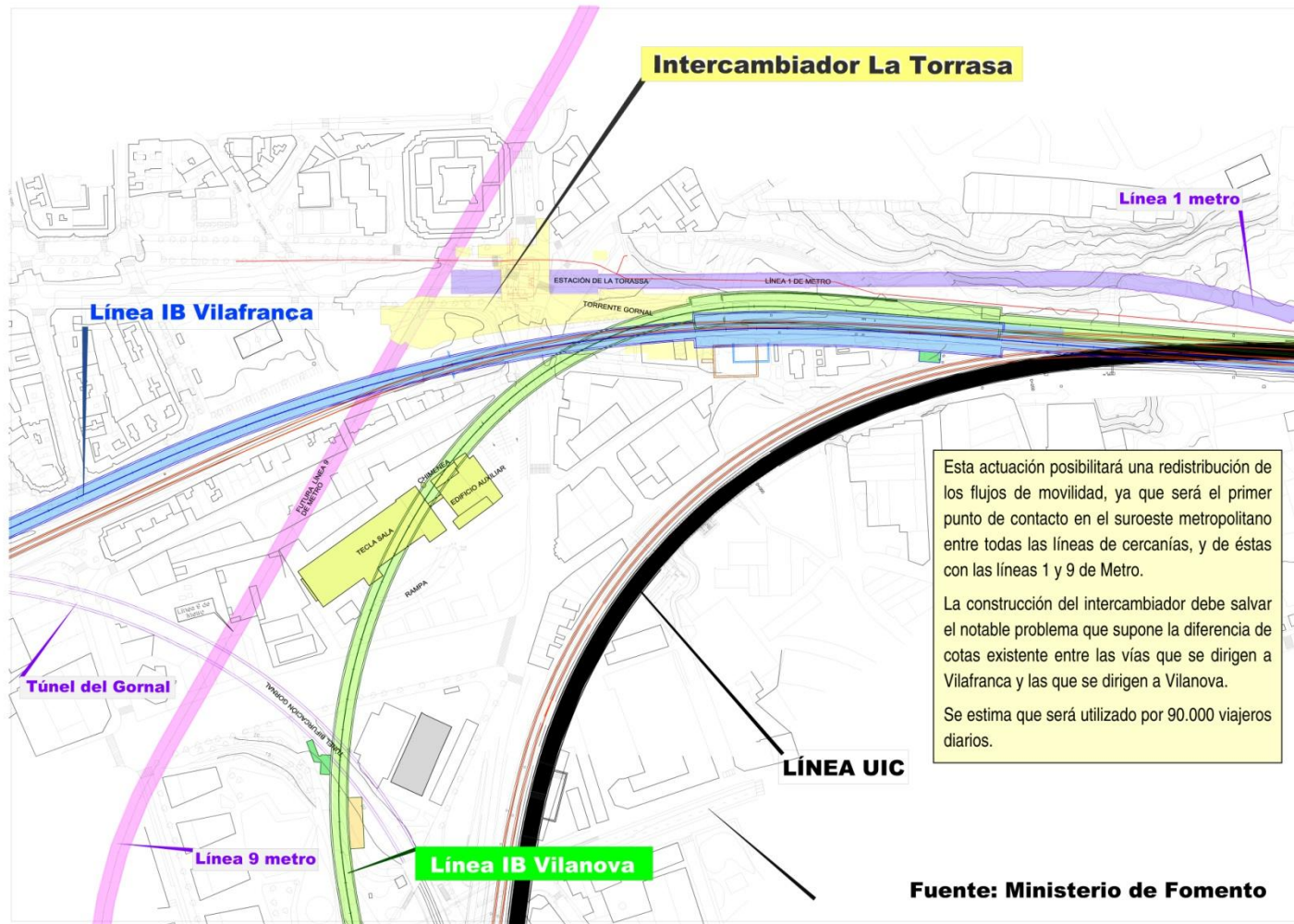
Febbrero 2009



Intercambiador de La Torrassa

88

Plan de infraestructuras ferroviarias
de cercanías de Barcelona 2008-2015



Fuente: Ministerio de Fomento

Esquema final

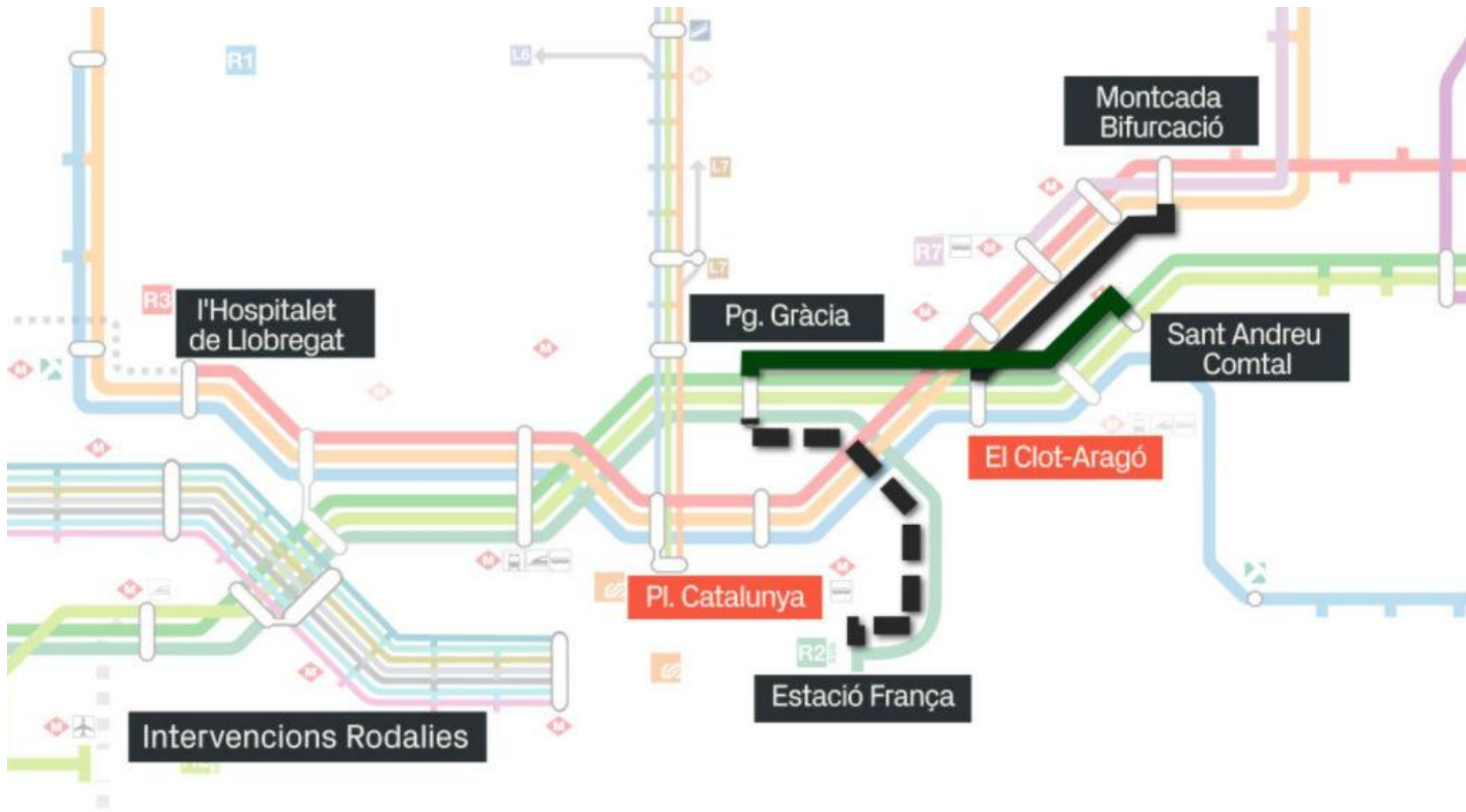
95

Esquema líneas situación futura

Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015



Pla de reequilibri dels túnels de Barcelona i increment de capacitat



Necessitats i solucions a Mercaderies

- Resoldre l'alimentació en AT a la subestació de Riudarenes
- Implantar l'ample estàndard entre Figueres i Portbou a la línia convencional
- Implantar el 3er fil al tram entre Mollet i Girona a la línia convencional
- Finalitzar la implantació del 3er fil entre Castellbisbal i Vilaseca
- Estudi de recuperació de la línia Salomó – Reus
- Accés definitiu als Ports de Barcelona i Tarragona
- Nova terminal de autopista ferroviària a la antiga llera del Llobregat