

**PLAN DIRECTOR PARA INTEGRAR LA EXPLOTACION DE TODOS LOS OPERADORES**

# Renfe propone una inversión de 100.000 millones para mejorar la red barcelonesa

**R** José Luis Ordóñez  
 enfe propone al MOPT un conjunto de actuaciones de carácter menor en la red arterial ferroviaria de Barcelona para realizar una explotación más adecuada de las capacidades disponibles en aquella región metropolitana. Una de las actuaciones propuestas sería el recantonamiento de toda la red ferroviaria existente en el ámbito urbano de la ciudad. Esta nueva distribución de los cantones, en la señalización y control del tráfico, mejoraría tanto los encaminamientos, como las frecuencias y los horarios de todos los operadores, es decir, cercanías, regionales, largo recorrido, mercancías y alta velocidad.

Los servicios de cercanías en el corredor Sant Vicenç de Calders-Vilanova-Mataró-Maçanet y en la línea Aeroport-Terrassa-Manresa podrían realizarse con una frecuencia de 6 minutos. Los trenes de cercanías en el trayecto Sant Vicenç

La inversión de 108.200 millones de pesetas en dos programas sucesivos de actuaciones, con los horizontes de 1997 y 2005, facilitará la explotación de las infraestructuras de la red arterial ferroviaria de Barcelona. Del total, 39.000 millones corresponden a obras incluidas en la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa.

de Calders-Vilafranca-Granollers-Maçanet podrían circular cada 9 min a corto plazo y cada 6 min a medio. Y el corredor L'Hospitalet-Vic podría contar con circulaciones cada 15 min a corto y cada 12 minutos a medio plazo. Estas frecuencias aprovecharían al máximo el túnel de plaça de Catalunya por parte de las líneas Vilanova-Mataró y Aeroport-Manresa, no permitiendo el paso, en hora punta, de ninguna otra circulación.

**FRECUENCIAS.** "Cualquier incremento adicional de las frecuencias en los servicios que recorren los túneles urbanos de Barcelona", asegura **Antonio Fernández Gil**, director de Coordinación y Planificación en la Dirección General de Ges-

ción de Infraestructura de Renfe, "necesitaría el empleo de sistemas de señalización ATP-ATO, protección puntual de trenes y conducción automática, tanto en las instalaciones fijas como en el material motor de los trenes o circulaciones correspondientes".

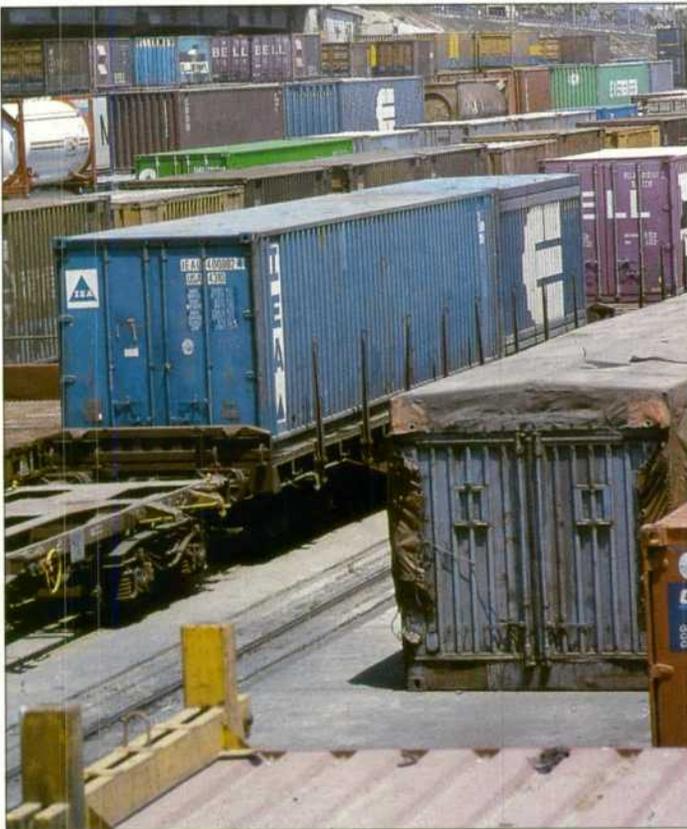
Los servicios regionales tendrían la cabecera y terminal en las estaciones de L'Hospitalet, Sants, França y Sant Andreu Comtal, siendo encaminadas por el túnel de passeig de Gràcia ante la imposibilidad de emplear el túnel de plaça de Catalunya por el elevado grado de ocupación en hora punta alcanzado por las circulaciones de cercanías de las líneas con mayor frecuencia.

El modelo de explotación ac-

tual de largo recorrido no variaría hasta la finalización del denominado corto plazo, cuando se pusiera en servicio la rótula de Sants y la adaptación a mayores velocidades del tramo Sant Vicenç de Calders-Martorell. Una vez puesto en servicio el salto de carnero en L'Hospitalet-Sants, y efectuadas las obras de adecuación antes referidas, los trenes de largo recorrido circularían preferentemente por la línea interior entre Sant Vicenç de Calders y Sants. La estación de França no sería utilizable por los trenes de la línea de Granollers-Port Bou debido al agotamiento de la capacidad del túnel de plaça de Catalunya. Esta estructura de circulaciones de largo recorrido, con la entrada en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, a medio plazo, se vería profundamente afectada con disminución de trenes nocturnos y relaciones diurnas más rápidas.

En las mercancías, a corto plazo y mientras no finalicen las obras y sea puesto en servicio el

ACTUACIONES A CORTO PLAZO	Fecha comienzo de la obras	Inversión en millones
Recantonamiento en los túneles de Barcelona y en los tramos Garraf-Prat, Papiol-L'Hospitalet y Bifurcación Vilanova-Montcada Bifurcación	1193-94	1.000
Acceso a la nueva campa de contenedores y a la futura zona de actividades logísticas del puerto	1993	600
Ampliación de la estación de Martorell	1993	200
Cuadruple vía Sants-Prat de Llobregat-Bifurcación Aeroport	1994-95	4.400
Rótula de Sants y adecuación de la estación de L'Hospitalet con remodelación de las cabezas de vía en Sants	1994-97	12.500
Salto de carnero en L'Hospitalet para acceder a las vías de estacionamiento	1994-95	1.000
Enlaces del nudo de Mollet y enlace en vía única del ramal Papiol-Mollet con la línea de Vic	1994-95	3.500
Ramal del Llobregat con enlace en Can Tunis y Port 2000	1994-96	10.000
Mejora del trazado en el tramo San Vicenç de Calders-Martorell	1996-97	8.000
<b>TOTAL</b>		<b>41.200</b>



Se accederá en aeropuerto a la nueva campa contenedores.

nuevo ramal del Llobregat, los trenes tendrían que utilizar la línea de Vilafranca para las relaciones con el resto de la Península, y el ramal Papiol-Mollet para las relaciones con el norte de Barcelona e internacionales. Las circulaciones con origen o destino en las estaciones de la zona portuaria, Morrot y Can Tunís, no podrían emplear el túnel del Gornal desde las 6 a las 9 de la mañana, ante la imposibilidad de cizallar las vías de cer-

cañas de Vilanova y del aeropuerto durante el intervalo de hora punta. Por otra parte, podrán seguir utilizando la línea de Vilanova-Sant Vicenç de Calders en las relaciones hacia el resto de la Península. Una vez puesto en servicio el ramal del Llobregat, para uso exclusivo de los trenes de mercancías, estas circulaciones dispondrían de una salida directa desde el futuro Port 2000 y resto de la zona portuaria, por Can Tunís, a



La rótula de Sants sufrirá una decisiva remodelación.

la línea de Vilafranca y al ramal Papiol-Mollet.

Con la entrada en servicio de la línea de alta velocidad Barcelona-frontera francesa, y en el caso de su construcción para tráfico mixto, el tráfico internacional de mercancías podría realizarse por dicha línea, con transferencia de carga o cambio de ejes en la Llagosta, o bien seguir empleando la línea de Granollers de ancho ibérico y realizar las operaciones de cambio

de ancho en Port-Bou. Por las consideraciones realizadas en el análisis comparativo de las posibles explotaciones según los diferentes escenarios, los servicios de alta velocidad podrían concentrarse en la Sagrera, tanto los relacionados con Madrid como los internacionales. Para ello sería necesario que la penetración a Barcelona de la línea de alta velocidad se hiciera desde el trazo norte. □

## UN TRABAJO SOBRE EL ESCENARIO ACTUAL

La confluencia de tr ficos de cercanías, regionales, largo recorrido y mercancías en la red arterial ferroviaria de Barcelona, y el incremento de tráfico en algunas líneas, fundamentalmente de cercanías, ha llevado a una situación de gran ocupación e incluso saturación en ciertos tramos. A este escenario se sumará la puesta en funcionamiento de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. En estas circunstancias la dirección de Renfe ha decidido realizar un estudio global e integrador que permita establecer la explotación más adecuada de la futura red.

Las conclusiones del grupo de trabajo formado al respecto se han expuesto en el plan director de la red arterial ferroviaria de Barcelona a través de un conjunto de actuaciones en etapas sumables a realizar

sobre los diferentes componentes de la red, con jerarquización de las propuestas en función del rendimiento socioeconómico.

En la situación actual la explotación de cercanías tiene problemas al no poder reunir en una misma línea los tr ficos de la costa norte, entre Matar  y Sants, con la movilidad de la costa sur, entre Vilanova y Sants. Son los trayectos con mayor demanda de transporte de cercanías cuya explotación en una misma línea permitiría incrementar las frecuencias y mejorar el aprovechamiento de las infraestructuras y el material rodante.

Otras situaciones a remodelar son los cizallamientos actuales en los accesos a las estaciones de Sants, L'Hospitalet y Can Tun s, la existencia de vía única entre Maçanet y Arenys de Mar, la excesiva distancia entre la terminal ferroviaria del

aeropuerto del Prat y los edificios aeroportuarios, y la interferencia producida en el acceso norte a Barcelona por los trenes Talgo y electrotrenes al tener que desplazarse a Sant Andreu Comtal desde la estación de França, por necesidades de mantenimiento.

El horizonte a corto plazo del plan, 1995-1997, está caracterizado por la creación de un nuevo modelo para la explotación de las cercanías, con la unión de los corredores de demanda homogénea y frecuencias más altas. Con esta idea se crearían dos corredores, uno en la costa desde Matar  a Vilanova, y otro en el interior desde Manresa, Terrassa y Sabadell a L'Hospitalet y Martorell, completados con la línea L'Hospitalet-Vic. El horizonte a medio plazo, 2000-2005, está definido por la puesta en servicio de la línea de alta velocidad. □