

FGC pone en funcionamiento los metros comarcales de la línea Llobregat-Anoia

Barcelona, 7 de febrero de 2008

Ferrocarrils de la Generalitat puso en funcionamiento el sábado 9 de febrero, el servicio de metros comarcales de la línea Llobregat-Anoia. Este servicio significa una importante mejora para la línea ya que permitirá tener, en hora punta, un tren cada 5 minutos en el tramo PI.Espanya-Martorell y un tren cada 20 minutos en las líneas R5 (ramal de Manresa) y R6 (ramal de Igualada). Este incremento de frecuencias ha supuesto una inversión global de 264, 7 MEUR.

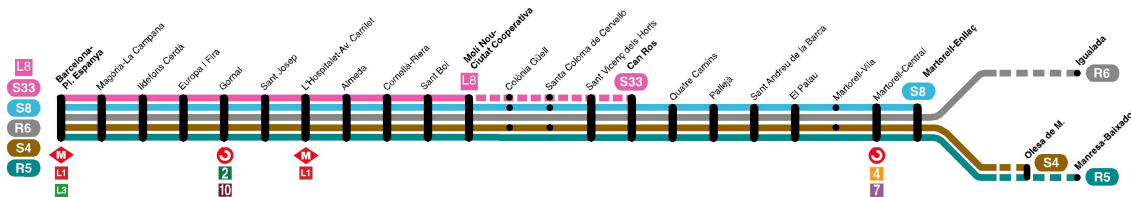
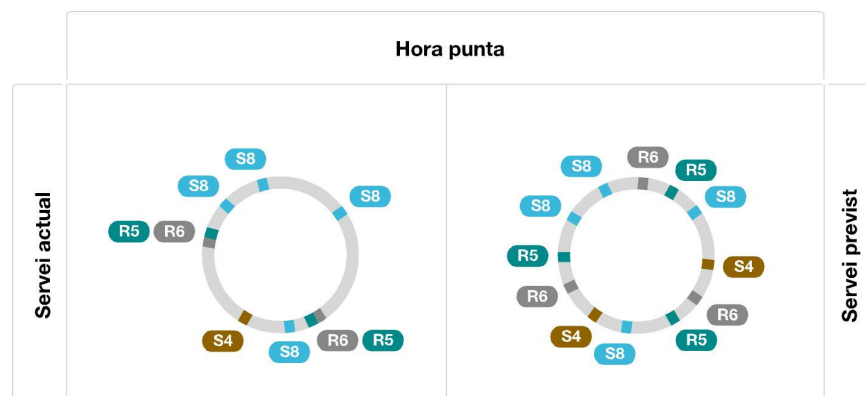


Gráfico de la línea

Un metro entre Martorell y Barcelona: un tren cada 5 minutos

Los metros comarcales incrementan la frecuencia de paso de trenes del servicio suburbano Barcelona-Martorell y homogeneizan el intervalo de paso de los trenes que será de media de 5 minutos en hora punta. También se incrementa la frecuencia en las líneas R5 (Barcelona-Manresa) y R6 (Barcelona-Igualada), que pasan, en hora punta, de los 60 minutos actuales a 20. De esta manera, a partir de ahora, las frecuencias serán las siguientes:





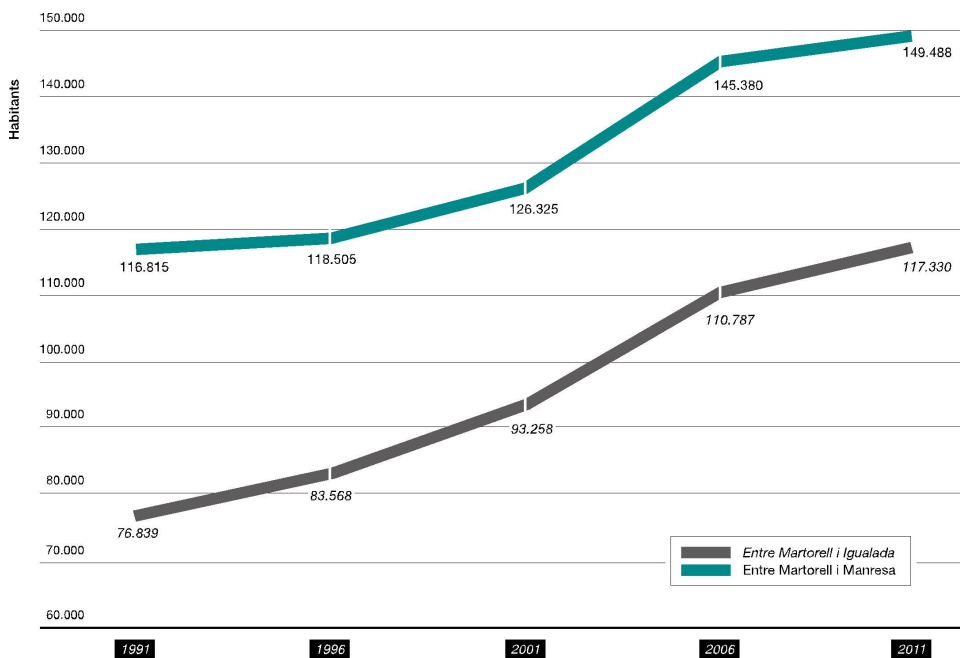
Hora punta (de 7 a 9 de la mañana)

- **Tramo Molí Nou – Pl. Espanya: 1 tren cada 4 minutos**, ante los 6 minutos actuales
- **Tramo Martorell-Enllaç – Pl. Espanya: 1 tren cada 5 minutos**, ante los 8 minutos 30 segundos actuales. Así, se pasa, de un servicio de horario a un servicio de frecuencia.
- **Tramo Igualada – Pl- Espanya: 1 tren cada 20 minutos**, ante los 60 minutos actuales.
- **Tramo Manresa – Pl. Espanya: 1 tren cada 20 minutos**, ante los 60 minutos actuales.

Hora valle (resto del día)

- **Tramo Molí Nou – Pl. Espanya: 1 tren cada 5 minutos**, ante los 7 minutos 30 segundos actuales
- **Tramo Martorell-Enllaç – Pl. Espanya: 1 tren cada 8 minutos y medio**, ante los 10 minutos actuales. Así, se pasa, de un servicio de horario a un servicio de frecuencia.
- **Tramo Igualada – Pl- Espanya: 1 tren cada 30 minutos**, ante los 60 minutos actuales. 1 de cada dos con transbordo en Martorell.
- **Tramo Manresa – Pl. Espanya: 1 tren cada 30 minutos, (1 de cada dos, con transbordo en Martorell)** ante los 60 minutos actuales.

El impulso de los metros comarcales responde al importante crecimiento demográfico de las poblaciones de la línea del entorno de Martorell. Además, según la encuesta de la Movilidad Obligada de Idescat, la movilidad entre Anoia , el Baix Llobregat y el Bages por motivos laborales y de estudios son crecientes.



Font: Idescat



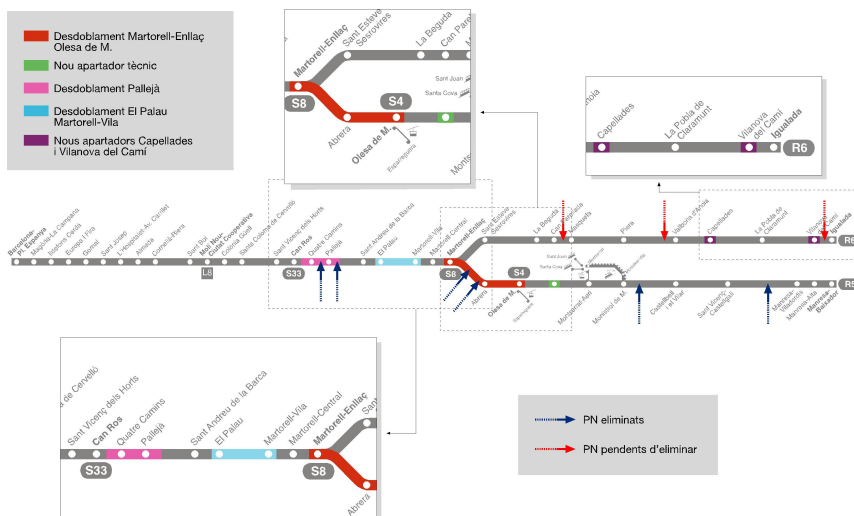
Gráfico de evolución de la población de los municipios situados entre Martorell y Igualada y Martorell y Manresa.

Esta nueva realidad metropolitana conlleva nuevas demandas de servicio a las cuales el Govern quiere dar respuesta.

Una inversión de 264,7 MEUR

La inversión necesaria para permitir la puesta en marcha de los metros comarcales ha tenido un coste total de 264,7 MEUR. Las principales actuaciones han sido:

- Desdoblamiento total de la vía entre Barcelona y Martorell.
- Supresión de todos los pasos a nivel entre Barcelona y Martorell.
- Nueva estación Martorell-Central para hacer intercambio con RENFE.
- Nova estación soterrada a Pallejà.
- Cruces de Vilanova del Camí, Capellades i Olesa.
- Otros: adquisición de 13 nuevas unidades de tren, con un coste de de 69'6 MEUR, que ya están dando servicio a toda la línea, mejoras de la alimentación eléctrica con un coste de 21'6 MEUR.



- **Desdoblamiento total de la vía entre Barcelona y Martorell:** se han desdoblado 20 km de vía entre Sant Boi de Llobregat y Martorell. Para hacer realidad el desdoblamiento, ha sido esencial soterrar las estaciones de Pallejà y Sant Andreu de la Barca y construir la variante entre Martorell-Vila y Martorell-Enllaç, que ha permitido construir la nueva estación de Martorell-Central. Las actuaciones a Pallejà han representado 79 MEUR, el tramo del Palau a Martorell 40'2 MEUR, el desdoblamiento entre Martorell y Olesa de Montserrat 28'1 MEUR.



- **Supresión de todos los pasos a nivel entre Barcelona y Martorell:** para facilitar el incremento de la frecuencia del paso de trenes y garantizar la seguridad de las circulaciones, se han suprimido 14 pasos a nivel entre Barcelona y Martorell. De esta manera, ahora ya no hay ningún paso en este tramo. Estas acciones han tenido un coste de 2'8 MEUR.

Pasos a nivel suprimidos:

- 2 en Sant Boi de Llobregat
 - 3 en Santa Coloma de Cervelló
 - 3 en Pallejà
 - 4 en Sant Andreu de la barca
 - 2 en Martorell
- **Nueva Estación Martorell-Central:** una de las principales actuaciones para impulsar los metros comarcales ha sido la construcción de la estación Martorell-Central. Esta estación, que ha tenido una inversión de 3'9 MEUR, es un potente intercambiador ya que con un solo transbordo permite acceder en tren a buena parte de las principales poblaciones del Bages, l'Anoia, el Vallès i el Penedès. Martorell-Central, que entró en servicio mayo de 2007, conecta con la estación de cercanías Renfe de Martorell y el servicio de bus.



Estación Martorell-Central

La instalación dispone de dos accesos (norte y sur) uno está en la calle Nou Montserrat y el otro próximo a la carretera de Piera, concebido como un mirador con pérgola.



En la planta superior del edificio que tiene una superficie útil de 645 m², se sitúa un amplio vestíbulo, de 370 m², donde están ubicadas las máquinas expendedoras de billetes y las barreras tarifarias. En la planta inferior, situada al nivel de las vías, hay las dependencias técnicas de FGC. La estación cuenta con un andén único central de 8 metros de ancho y 130 de largo.

La segunda fase de urbanización que mejorará el entorno de la estación y la conexión con la estación de Renfe, cuenta con un presupuesto de 5,6 MEUR y se prevé que esté finalizada el segundo trimestre de este año. Esta segunda fase incluye básicamente dos estaciones: cubrimiento de las vías de Renfe y el arreglo de los edificios de la calle Montserrat para adaptar las casas de esta calle al nuevo aspecto moderno del barrio.

- **Nueva estación soterrada en Pallejà:** Esta actuación, esencial para la puesta en marcha de los metros comarcales, ha consistido en el desdoblamiento y soterramiento de la línea a Pallejà en un tramo de 2,4 km de vía. Ha tenido un coste de 79 MEUR.

Esta actuación ha significado la supresión de tres pasos a nivel, el desdoblamiento y soterramiento de la vía entre la calle del Torrent de la Magina y la calle de Nostra Senyora de Montserrat, y la construcción de una nueva estación soterrada, totalmente adaptada a personas con movilidad reducida. Así, se han liberado 58.500 m² del paso del ferrocarril donde se está construyendo una gran plaza y un paseo para viandantes.

La estación, de 2.500 m² de superficie total, dispone de dos andenes laterales de 4,5 metros de anchura cada uno y de dos accesos situados a diferente nivel. Además está equipada con un ascensor que conecta calle y vestíbulo y dos ascensores que conectan vestíbulo y andén. También tiene un paso inferior adaptado a PMR que conecta los dos andenes, escaleras mecánicas, fijas y encaminamientos para invidentes.

El soterramiento de la estación de Pallejà ha mejorado notablemente la permeabilidad urbana del municipio con la eliminación del efecto barrera que causaba la línea ferroviaria, al margen que se ha reducido el nivel de ruido, con los beneficios que esto comporta.

- **Cruces de Vilanova del Camí, Capellades y Olesa:** permiten realizar los cruces de trenes en marcha en los tramos de vía única de los ramales de Manresa e Igualada. El coste de esta actuación es de 13,1 MEUR.

Adaptación a PMR

La línea de Llobregat Anoia tiene 42 estaciones. De éstas, 39 ya están adaptadas a personas con movilidad reducida (PMR) y en estas tres que



actualmente están en obras, I. Cerdà, St. Josep i Manresa-Vilordís y serán operativas antes de final de año. Las actuaciones, que han tenido un importe total de unos 12 MEUR, han consistido en la instalación de ascensores, de escaleras mecánicas y la construcción de rampas de acceso.



Estación de Pallejà



Los trenes también están adaptados