

El avance de las obras de acceso de la línea de alta velocidad a Barcelona Sants ha supuesto una notable modificación en las instalaciones del acceso a Barcelona desde el sur, y el consiguiente ajuste de servicios en este tramo, que es el que registra mayor densidad de tráfico heterogéneo en España. La consecuencia más visible ha sido la supresión provisional de los servicios directos entre Barcelona y el Aeropuerto del Prat, así como el incremento de tiempo de viaje de todos los trenes que pasan por esta zona.



OBRAS EN EL ACCESO A BARCELONA Y REAJUSTE DE SERVICIOS

Barcelona se prepara para la llegada de la alta velocidad

A la entrada de Barcelona (llegando desde Vilanova) existen, entre la Bifurcación Casa Antúnez y Sants cuatro vías: la de la izquierda (en el sentido hacia Barcelona) es la vía única del Aeropuerto, las dos centrales son las de la línea de Madrid a Barcelona (vía doble banalizada, aunque se circula preferentemente por la derecha), y la vía de la derecha es la vía única "de servicio" de Barcelona Sants a Casa Antúnez, por la que circulaban las composiciones vacías en ambos sentidos. Además, al entrar a Barcelona, junto a estas cuatro vías se agregaban (a la izquierda de todas ellas) otras

dos vías que constituyen la vía doble procedente de Vilafranca del Penedés.

Para la llegada de la LAV MBF es preciso disponer del espacio que ocupan de dos de estas cuatro vías. En concreto, entre El Prat y La Torrassa las vías del AVE van a la derecha de las convencionales (lado mar), pero luego pasan por debajo de ellas (y de las de Vilafranca) para entrar en Sants por la izquierda de todas ellas (lado montaña). Por ello, y para permitir las obras de construcción de las vías del AVE (que van soterradas desde poco antes del Bellvitge hasta la entrada de Sants) es preciso prescindir de la fun-

ción de la vía única del aeropuerto y de la "vía de servicio", pasando a funcionar como vías generales las dos vías situadas más a la izquierda, es decir, la que era la vía única del aeropuerto (que pasa a cumplir la función de la vía general impar) y a la que era la vía general impar (que pasa a cumplir la función de la vía general par). Con ello se liberan las vías que eran la general par de Madrid a Barcelona y la "vía de servicio", y así se genera el espacio necesario para construir la línea de alta velocidad.

Como por otra parte es necesario mantener en funcionamiento la Bifurcación Gornal

para los trenes de mercancías que van desde Casa Antúnez hacia Francia (aunque esta Bifurcación y el ramal hasta Hospitalet se deja en vía única), de momento se mantiene también el tramo de la antigua vía general par entre la Bifurcación Casa Antúnez y la Bifurcación Gornal, que se dará de baja cuando se ponga en funcionamiento el nuevo ramal de vía doble de ancho mixto (actualmente en construcción) entre Casa Antúnez y El Papiol.

Por ello, a partir del día 4 de diciembre (ver esquemas en página 24), todos los trenes (impares) que salen de Sants hacia Vilanova lo hacen por la antigua vía del aeropuerto (pa-



En la entrada de Sants hay seis vías. Las dos de la derecha han sido dadas de baja para las obras. La vía por la que circula el electrotrén es ahora la general de entrada a Barcelona, y las de la derecha, en las que se ven trenes de Cercanías, son las generales de Vilafranca.



En la Bifurcación Gornal sólo se mantiene una vía, la del desvío más próximo en la foto. Por encima de ella, pasa la que era la vía del aeropuerto que ahora es la general impar de Barcelona hacia Madrid.



A la salida de Bellvitge hacia Barcelona hay cuatro vías. Por la que circula la unidad ha sido dada de baja el día 3 de diciembre. Solo están útiles ahora las dos vías de la izquierda, una de la cuales era la del aeropuerto, que en la imagen comienza su subida para pasar sobre la Bifurcación Gornal.



La Bifurcación a Casa Antúnez (a la izquierda) y la "Isla" de la línea del aeropuerto (atrás a la derecha) desaparecerán en el futuro por las obras de llegada de la línea de alta velocidad.



Futura estación de Sants.

La estación de Barcelona Sants prestará servicio

Las obras que se llevan a cabo en la estación de Barcelona Sants y que durarán al menos dos años más, dotarán a la terminal de todos los servicios propios de una moderna estación del siglo XXI. La terminal dispondrá de catorce vías, seis de ellas de ancho internacional para acoger los trenes de alta velocidad y, con 35.000 metros cuadrados, duplicará su vestíbulo.

Actualmente se están llevando a cabo las obras de la primera fase, con un presupuesto de 29 millones de euros. Dentro de esta primera fase se encuentran varias actuaciones. La construcción del nuevo aparcamiento con un total de 1.070 plazas, la creación de la vía catorce, y la transformación de la trece de vía muerta a pasante, que supone además la creación del séptimo andén de la terminal de Sants, son algunas de las actuaciones previstas.

Previamente, se realojaron algunos de los trabajos que se realizaban, como los servicios que la UN de Mantenimiento de Infraestructura prestaba en la terminal, y que ahora se han trasladado a Hospitalet donde se ha construido una nueva nave al efecto, con la idea de liberar el espacio de obra en el subterráneo de la terminal.

También los servicios de catering

cambiaron de un lado a otro de la estación para ser trasladados finalmente a las estaciones de Francia y San Andrés Condal. Además, se derriba la rampa de acceso al aparcamiento situada en el lado mar, sustituyéndose por una nueva en el lado montaña. Actualmente, se están derribando las vigas y la losa que cubre las vías entre la propia terminal y el parque de la España Industrial.

Los operarios que han trabajado en esta actuación han sido precisamente los mismos que derribaron el edificio Windsor de Madrid. Para el traslado del material de escombros se ha utilizado una trituradora con el objetivo de realizar unos paquetes más reducidos del mismo y de esa forma transportar en camiones de pequeño tamaño al vertedero en el puerto de la ciudad y así no tener necesidad de cortar la circulación por el centro de Barcelona.

Desde que el Ministerio de Fomento decidió que la llegada de la alta velocidad se realizará en Sants, se han diseñado varias fases de obras a acometer en la terminal. Las catorce vías con las que estará dotada la estación, incluyendo la nueva número catorce, ocho serán de ancho ibérico y seis de ancho internacional. Éstas últimas conectarán con el

nuevo túnel para servicio de alta velocidad con la futura estación de Sagrera. Según explica *Armando Brigos Hermi-da*, gerente territorial Noreste de Estaciones de Adif, la remodelación de la estación es una obra de gran complejidad y que ha requerido una cuidada planificación para la readaptación de todos los servicios que se prestaban en Sants. De la complejidad del proyecto da cuenta también la intervención en cada una de las plantas.

A nivel subterráneo, a parte de las catorce vías, se construye un aparcamiento del lado mar con cuatro plantas para más de mil plazas. Esto supone pasar de las 700 plazas actuales a más de tres mil. Del lado montaña se construirá otro nuevo aparcamiento, éste subterráneo, para dos mil plazas, y además una nueva estación de autobuses, también subterránea que sustituirá a la que existe actualmente en superficie próxima a la terminal.

El proyecto contempla que la terminal disponga finalmente de catorce vías. Por otro lado, el vestíbulo pasa de tener 18.000 metros cuadrados a casi el doble, 35.000. Dentro de esta nueva superficie, la distribución sería en planta calle dominando la funcionalidad y permitiendo conexiones peatonales en sentido



Las obras dotarán a la terminal de un vestíbulo de 35.000 m², el doble que el actual



sando por el viaducto sobre la Bifurcación Gornal), y todos los que entran a Barcelona lo hacen por la antigua vía impar (la "de salida"). Para pasar de

estas vías a las que emplean hasta (y desde) Vilanova, se han instalado dos escapes en paralelo en el lado Norte del apeadero de Bellvitge.

Las consecuencias en cuanto a los servicios de este nuevo esquema de vías son importantes.

Los trenes del aeropuerto

hacia Barcelona no pueden entrar a las vías generales sin cizallar, por lo que dada la densidad de tráfico y las restricciones al mismo, se ha op-

Servicio de alta velocidad antes que La Sagrera

longitudinal y en sentido transversal.

En el vestíbulo, habrá una zona de embarque y un área de ventas e información. Dentro de la zona de acceso a vías de ancho nacional, habrá también un espacio reservado para los viajeros de cercanías y regionales. Por encima, estará ubicada la terraza sobre el vestíbulo, donde el plan especial aprobado con el ayuntamiento y la Generalitat, permite la construcción de un techo de casi 78.000 metros cuadrados. De éstos, unos 4.000 se dedicarán a la ampliación del hotel Barceló Sants, acción que mejorará por un lado el acceso peatonal al mismo como la oferta de plazas, además de la conexión directa con la calle en el lado mar.

Otros 30.000 metros cuadrados se emplearán en la construcción de un centro comercial. El resto corresponderá a oficinas tanto para uso de Adif como de Renfe Operadora (reservados 5.000 m²), así como más superficie susceptible de alquilar a otros para dedicar a usos terciarios. Además, se construirá un nuevo edificio de oficinas que irá paralelo al lado del parque de la España Industrial que no podrá superar la altura del hotel.

Respecto a las empresas que han participado en la primera fase de las obras, la adjudicación ha sido para la UTE for-

mada por Dragados y Teca. El proyecto lo han realizado dos estudios de arquitectura; Josep Lluís Mateo de MAP, con sede en Barcelona y Ramón Vilalta de RCR, con sede en Gerona. El presupuesto para esta primera fase asciende a 120,7 millones de euros. Por el momento están delimitadas la primera y la segunda fase. Ésta última es un proyecto que está en concurso publicado el pasado 5 de noviembre y contempla la adecuación del resto de las vías de la estación, es decir de la vía 1 a la 10, puesto que de la 11 a la 14 están incluidas en la primera fase.

“Se decidió hacer una ordenación del tráfico para las obras que garantizase el mínimo de movimientos tanto en la primera como en la segunda fase”, cuenta *Armando Brigos*. Se ha liberalizado todo el tráfico rodado del lado mar desviando por el lado montaña todo el mismo. Los autobuses urbanos que estacionaban en la plaza de los Países Catalanes, ahora están reubicados en el lado montaña. También se ha tenido en cuenta el traslado de la parada de taxis y donde antes había dos paradas se reduce a una pero con cuatro carriles.

Para poder seguir prestando al viajero el mismo servicio ha sido necesario

adecuar las estaciones de Francia, San Andrés Condal y Moncada Bifurcación para posibilitar que Sants sea únicamente estación de paso, trasladando las maniobras y los servicios de catering a estas estaciones. Desde el 17 de noviembre los trenes internacionales que gestiona Elipso salen en la estación de Francia. Moncada Bifurcación prestará servicio de cabecera a los servicios de cercanías liberando de esta forma a Sants. En la de San Andrés Condal se efectuarán los servicios de catering que realiza actualmente Sants.

Finalmente, la estación de Sants quedará como terminal de los trenes dirección norte y Sagrera como terminal para los del sur. Los trenes nacionales llegarán hasta Sagrera y los internacionales hasta Sants. El túnel irá bajo la calle Provenza. La culminación de la primera fase está prevista para julio de 2007 con el aparcamiento finalizado y las catorce vías en servicio. La segunda fase se solapa con la primera al iniciarse en el primer trimestre de 2006 hasta que se termine dieciocho meses después. La ampliación del vestíbulo, el aparcamiento, la estación de autobuses del lado montaña y los nuevos edificios sobre terraza serán objeto de fases sucesivas. *Antonio García Solé* □



tado por suprimir los trenes directos desde Barcelona al Aeroport y establecer un servicio de “lanzadera” entre El Prat y el Aeroport con tres fre-

cuencias por sentido y hora (5 minutos de viaje y 5 de rotación en El Prat y Aeroport) para lo cual hay una unidad “encerrada” en ese servicio.

Las salidas de El Prat son a los minutos 15, 35 y 55 de cada hora, y del Aeroport a los 05, 25 y 45. Para dar más frecuencia al Aeropuerto, se concede

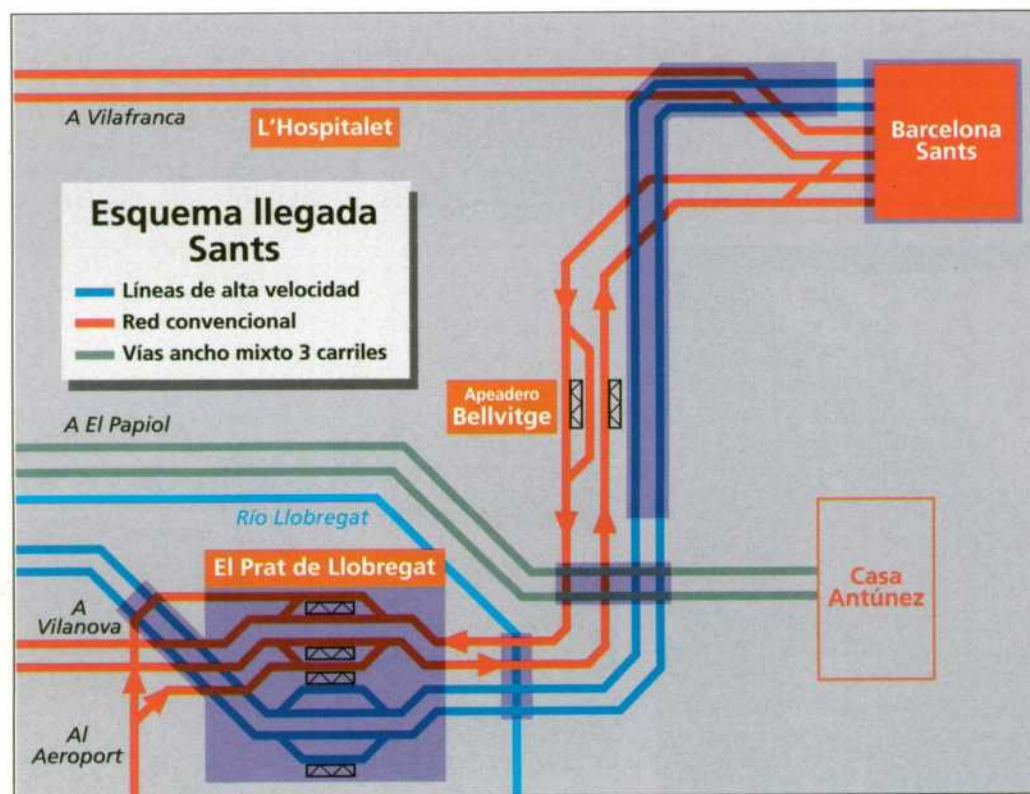
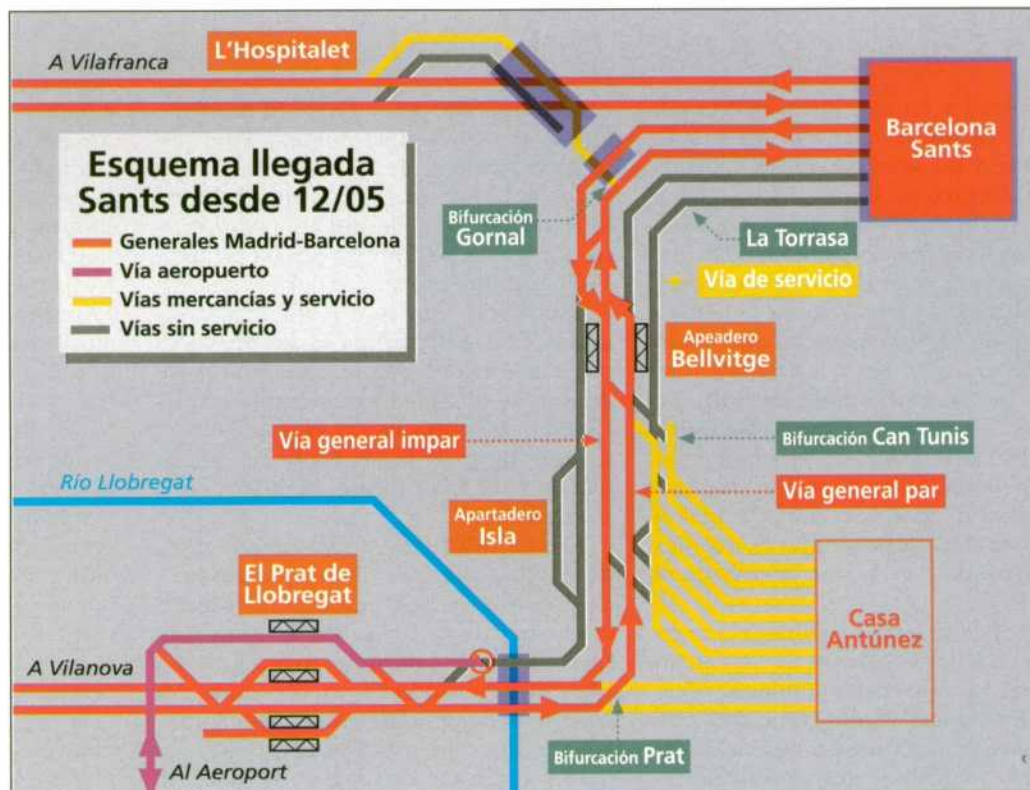
parada en El Prat a todos los trenes de Cercanías, de forma que a los trenes de Vilanova y de Castelldefels que ya paraban, se añaden ahora los “se-

Centro de información sobre el Ave en Sants

Adif ha instalado en Sants un centro de información al ciudadano sobre las obras del Ave en Barcelona. Esta iniciativa es pionera en Cataluña y ofrece información sobre los tramos de la línea próximos a la ciudad condal y de las obras en la propia terminal. Atendido por personal especializado, intenta resolver las dudas que le surjan a los ciudadanos, las reclamaciones y las sugerencias en relación al Ave. El centro dispone de paneles explicativos, un audiovisual y folletos. El horario es de 9.30 a 15 horas de lunes a viernes. □

midirectos" de Sant Vicenç de Calders, lo que hace que entre Sants y El Prat haya de dos a tres trenes cada media hora. Quedan unos tiempos de enlace hacia el aeropuerto entre 1 minuto (para "los Vilanovas") y 9 minutos (para los Castelldefells"), y en sentido inverso de 3 minutos ("los Vilanovas") y de 11 minutos ("los Castelldefells").

En lo que se refiere a los trenes de Grandes Líneas, se incrementan los tiempos de viaje de todos trenes que entran y salen de Sants hacia el sur en unos 5 a 10 minutos, como consecuencia de las limitaciones que hay y que va a haber en este tramo. Además, y dadas las dificultades que se producen para entrar las composiciones vacías a Casa Antúnez, el mantenimiento de los coches Arco y sus máquinas ha pasado a Valencia, por lo que estos trenes rinden viaje en la estación de Francia. El resto del material convencional o pasa a otras bases (como a Vigo) o se



mantiene y revisa en Sant Andreu Comptal, así como sus máquinas 252, con lo que Casa Antúnez deja de ser empleada regularmente para servicios de Grandes Líneas.

Esta reestructuración ha tenido, además, como otra consecuencia visible que los trenes de Grandes Líneas que salen de la estación de Sants hacia el sur lo hacen

ahora de las vías 3 y 4, y así toman más fácilmente la vía del aeropuerto, mientras que los regionales hacia Gerona y Figueras emplean las vías 7 y 8. □