



A partir de este fin de semana

Los trenes dejan de circular en superficie en Montmeló por primera vez en la historia

- Fomento invierte más de 105 millones para eliminar la barrera que suponía la línea convencional, así como para integrar el trazado de alta velocidad antes de su puesta en servicio
- Pone en marcha el primero de los dos túneles urbanos con los que contará esta localidad, así como una estación provisional
- Desde el viernes y hasta el domingo se establecerá un plan alternativo de transportes

Madrid, 29 de julio de 2010 (Ministerio de Fomento).

Los trenes dejarán de circular en superficie por el núcleo urbano de Montmeló este fin de semana, 156 años después de la entrada en servicio de la línea de ferrocarril Barcelona-Granollers, y gracias a las obras de integración que el Ministerio de Fomento realiza en esta localidad barcelonesa, en las que se van a invertir más de 105 millones de euros.

Las actuaciones desarrolladas por Fomento en Montmeló son consecuencia del acuerdo firmado en diciembre de 2005 entre el Ministerio, la Generalitat, Adif y el Ayuntamiento, para el soterramiento tanto de la línea de ancho convencional Barcelona-Portbou, como de la nueva línea de alta velocidad Barcelona-Figueras, a su paso por el núcleo urbano.

Esas obras de soterramiento, que Fomento ejecuta a través de Adif, consisten en la construcción de dos túneles paralelos bajo el corredor actual, uno para cada uno de los citados corredores ferroviarios: convencional al noroeste, y de alta velocidad al sureste.



Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio ferroviario actual, Fomento ha ejecutado primero el túnel meridional, por el que discurrirán de forma provisional todos los trenes de ancho convencional o ibérico (ver esquema adjunto) y ha instalado en él un apeadero. Se liberará de esa manera la antigua línea, en superficie, para la construcción del túnel septentrional.

Por otra parte, y para compatibilizar ese uso provisional por parte de los trenes de ancho ibérico, con el nuevo tráfico de trenes de mercancías de la nueva línea de ancho internacional, que conectará desde finales de año Barcelona y su puerto con Figueres, se ha procedido a instalar tercer carril en una de las dos vías del túnel que se pone en marcha (la vía derecha, o ascendente, en sentido Francia).

En el futuro, cuando esté listo el segundo de los túneles y la nueva estación de Montmeló, circularán por él los tráficos de ancho convencional. El primero de los túneles, que ahora se pone en servicio, quedará por su parte para uso exclusivo de los trenes de ancho internacional.

Para Montmeló, esta actuación representa un hito histórico, ya que, gracias a la puesta en servicio de la primera fase del nuevo trazado se eliminará la barrera creada por el ferrocarril y los trenes dejarán de circular en superficie por el núcleo urbano, algo que ocurría desde que en 1854 entrara en funcionamiento la línea Barcelona-Granollers.

Es un hito que se inscribe en el firme compromiso de Fomento de desarrollar, a través de Adif y aprovechando la extensión de la red ferroviaria de alta velocidad, nuevas infraestructuras ferroviarias que estén plenamente integradas en el entorno, como ya se ha hecho con anterioridad en Lleida, Vilafranca del Penedès y El Prat de Llobregat.

Actuaciones realizadas

Respecto al detalle de las obras ejecutadas por Fomento, cabe destacar el túnel entre pantallas, de 1.070 m de longitud, así como una estación provisional, y los viaductos sobre el río Tenes y el Congost, que cuentan con una longitud de 297 y 232,2 metros, respectivamente.



Nota de prensa

Para el montaje de la superestructura se han instalado más de 13 kilómetros de raíles (de los que 1.576 metros corresponden al tercer carril), además de 90 postes de catenaria, 7.800 metros de cable de electrificación, 15.500 m³ de balasto y 15.700 m² de manta elastomérica, que permite reducir el impacto acústico y las vibraciones generadas por el tráfico ferroviario. Además, se han tendido 54.000 metros de cableado para las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

Respecto a la estación provisional, se sitúa a menos de 200 metros de la antigua estación, al aire libre y a una cota inferior respecto al nivel de la calle. La instalación está situada en paralelo a la calle de l'Estació Vella y el acceso se realiza desde la pasarela peatonal que une el Passatge Miquel Biada con la calle Primer de Maig.

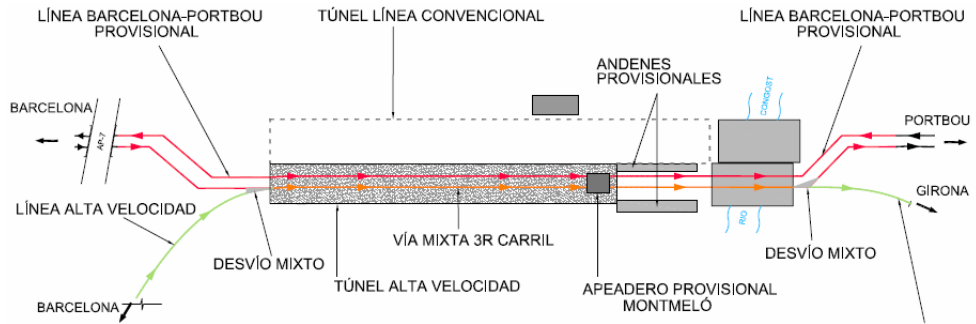
Dispone de zona de venta de billetes, dos andenes de 200 metros de longitud y entre 3,6 y 4 m de ancho, con una altura de 68 centímetros respecto a la cota de carril, lo que facilitará un acceso más seguro y cómodo a los diferentes tipos de tren que tendrán parada. Las instalaciones son accesibles para todo tipo de viajeros mediante rampas y pavimento adaptado en los andenes, marquesinas, iluminación, megafonía y mobiliario urbano.

Plan alternativo de transporte

Debido a la complejidad de las obras de puesta en servicio en el entorno de la estación de Montmeló, se modificará el servicio habitual de la línea R2 de Rodalies y el servicio de Media y Larga Distancia de la línea Barcelona-Girona-Portbou los días 30 y 31 de julio, así como el domingo 1 de agosto (ver anexo).

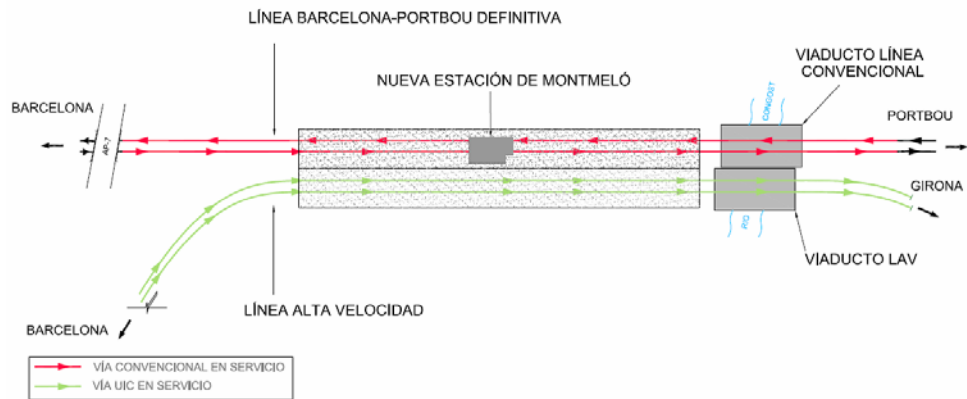
Anexo: Documentación

Esquema de vías actual – Julio de 2010



Así quedará configurado el paso de trenes en Montmeló a partir de este fin de semana

Esquema de vías definitivo – 2012



Los trenes de ancho ibérico pasarán a circular por el segundo túnel (por construir).
Los de ancho internacional circularán de forma definitiva por el túnel que ahora se pone en servicio.



Plan alternativo de Transporte

Viernes 30 de julio

Los trenes de la línea R2 Nord con salida de Aeroport a las 22.38, 23.08 y 23.38 efectuarán el recorrido habitual en el tramo Aeroport – Mollet Sant Fost. Desde esta estación se ha programado un servicio alternativo por carretera hasta Granollers-Sant Celoni.

En cuanto a Larga Distancia, el Tren Estrella "Costa Brava" Madrid Chamartín (22.50h) – Cerbère (10.25h), finaliza su recorrido en Barcelona Sants. Con tal de desplazarse por el tramo Barcelona-Cerbère, los viajeros disponen de los trenes de Media Distancia de la línea Barcelona-Girona-Portbou.

Sábado 31 de julio

Los trenes de la línea R2 Nord de la relación Aeroport-Granollers centre realizarán el recorrido habitual hasta Mollet Sant Fost. Desde esta estación se ha programado un servicio alternativo por carretera hasta Granollers Centre.

Los trenes de la relación Aeroport-Sant Celoni-Maçanet realizaran su recorrido habitual, excepto los dos primeros servicios de la mañana y el último servicio nocturno, para lo que se realizaran transbordos por carretera.

En sentido contrario, los trenes de la relación Granollers Centre-Aeroport iniciarán su recorrido en la estación de Mollet Sant Fost. Las relaciones Maçanet-Sant Celoni-Aeroport realizarán su recorrido habitual, excepto tres trenes de primera hora del servicio.

En cuanto a las conexiones de Larga Distancia, el Tren Estrella "Costa Brava" Madrid Chamartín (22.50h) – Cerbère (10.25h) finaliza su recorrido en Barcelona Sants y el Tren Estrella "Costa Brava" Portbou (19.40h) – Madrid Chamartín (7.21h) inicia su recorrido en Barcelona Sants. Con tal de desplazarse en el tramo Portbou-Barcelona, los viajeros disponen de los trenes de Media Distancia de la línea Barcelona-Girona-Portbou.

Domingo 1 de agosto

Los trenes de la línea R2 Nord de la relación Aeroport-Granollers centre realizarán el recorrido habitual hasta Mollet Sant Fost. Desde esta estación se ha programado un servicio alternativo por carretera hasta Granollers Centre.



Nota de prensa

Los trenes de la relación Aeroport-Sant Celoni-Maçanet realizarán su recorrido habitual, excepto los dos primeros servicios de la mañana, para lo que se realizarán transbordos por carretera.

En sentido contrario, los trenes de la relación Granollers Centre-Aeroport iniciarán su recorrido en la estación de Mollet Sant Fost. Las relaciones Maçanet-Sant Celoni-Aeroport realizarán su recorrido habitual, excepto tres trenes de primera hora del servicio.

En cuanto a Larga Distancia, el Tren Estrella "Costa Brava" Portbou (19.40h) – Madrid Chamartín (7.21h) inicia su recorrido en Barcelona Sants. Con tal de desplazarse en el tramo Portbou-Barcelona, los viajeros disponen de los trenes de Media Distancia de la línea Barcelona-Girona-Portbou.

Por otro lado, los servicios de Media Distancia de la línea Barcelona-Girona-Portbou verán incrementado su tiempo de viaje una media de 20 minutos al circular en vía única por el tramo Granollers Centre-Mollet Sant Fost.

Con objeto de orientar a los viajeros, Renfe ha reforzado el personal de información y atención al cliente con 17 personas al día en las estaciones de Mollet Sant Fost, Montmeló, Granollers Centre y Sant Celoni. Además, para garantizar la movilidad de los viajeros Renfe contará con el servicio de 11 autobuses diarios.

Para más información, los clientes pueden consultar en la página web gencat.cat/rodalies y en el teléfono 902 41 00 41 para información específica de la afectación en los servicios de Rodalies de Catalunya, y en www.renfe.com y www.adif.es para todas las modificaciones, así como en estaciones y en el teléfono 902 320 320.



Ancho convencional y tercer carril

El trazado que se va a abrir se utilizará de forma provisional para las circulaciones con parada de la línea R2 de Rodalies, y también para el tráfico de la línea Barcelona-Portbou. Estos servicios de ancho convencional enlazarán con las nuevas instalaciones mediante una variante que utilizará el nuevo viaducto sobre el río Congost.

Por otro lado, y gracias al tercer carril que se ha instalado en la vía que habitualmente utilizan los trenes en dirección norte, a partir de finales de 2010 circularán trenes de mercancías que enlazará la Zona Franca de Barcelona con Francia en ancho internacional.

Estas circulaciones se incorporarán al nuevo trazado procedentes de Barcelona y del Nudo de Mollet por la plataforma de la Línea de Alta Velocidad y cruzando el viaducto del Tenes.

Tras circular por el tercer carril y salvar el río Congost mediante el nuevo viaducto, estos servicios discurrirán de nuevo por la traza de la Línea de Alta Velocidad hasta Girona, y desde allí, nuevamente por tercer hilo hasta Figueres, donde enlazarán con la sección internacional.



Financiación europea

La Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa ha sido cofinanciada dentro del periodo 2000-2006 por el Fondo de Cohesión, tanto en las obras de plataforma del tramo Madrid-Barcelona, como en el suministro y montaje de vía del tramo Madrid-Vilafranca del Penedès e instalaciones de electrificación, señalización y comunicaciones del tramo Madrid-Lleida, con una ayuda que asciende a 3.388,9 millones de euros.

Las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte) han financiado en el mismo periodo los estudios y proyectos, así como las obras de la plataforma del tramo Maçanet-Sils, con una ayuda que asciende a 70,9 millones de euros.

En el periodo 2007-2013 serán cofinanciadas por las ayudas RTE-T las obras de adecuación para su explotación en ancho internacional, del tramo Girona Mercancías-Variante de Figueres, con una ayuda de 6,1 millones de euros.

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) también participa en la financiación de este proyecto.

El tramo Barcelona-Figueres de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa cuenta con una inversión aproximada de 4.200 millones de euros, de los que más de 105 millones se destinan al tramo Mollet del Vallès-Montornès del Vallès.