

Estratègia Delta del Llobregat



Ajuntament de L'Hospitalet



Ajuntament del
Prat de Llobregat

Infraestructures i fluxos de mobilitat

Xarxa ferroviària de mercaderies

Març 2016

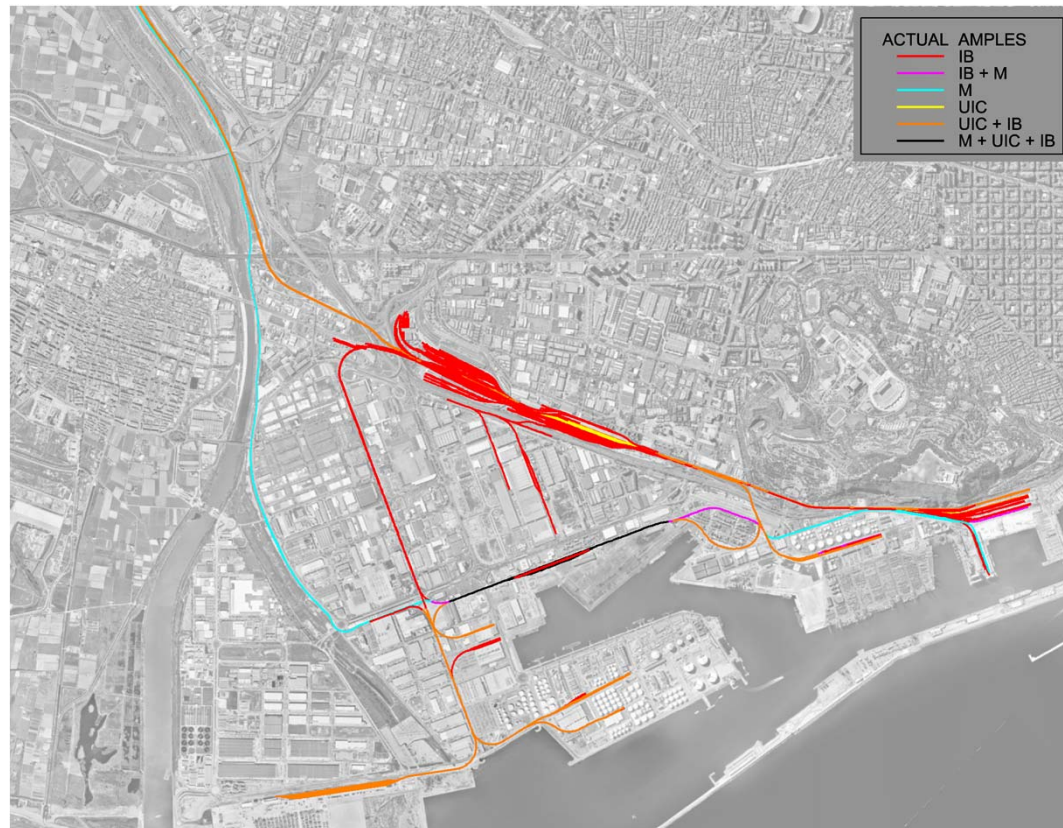
Direcció de l'Oficina estratègica
de l'àmbit del Pla del delta del Llobregat



Estratègia Delta del Llobregat



La xarxa ferroviària actual



La xarxa ferroviària actual

La xarxa ferroviària de mercaderies de l'àmbit és molt complexa i en un futur proper encara ho serà més. Aquesta complexitat ve donada per l'increment de terminals ferroviàries dins el recinte portuari que preveu el Pla Director Ferroviari de 2003 i les connexions que es generen entre elles així com pels diferents amples i la seva distribució dins el Port.

A les dues xarxes inicialment existents d'FGC (d'ample mètric) i ADIF (d'ample ibèric), amb dos amples diferents però relativament separades, s'hi ha sumat una nova xarxa amb un tercer ample (UIC). L'ample internacional es superposa a les xarxes preexistents en diversos trams, quedant configurats trams de via amb totes les combinacions possibles de 2, 3 i 4 fils.

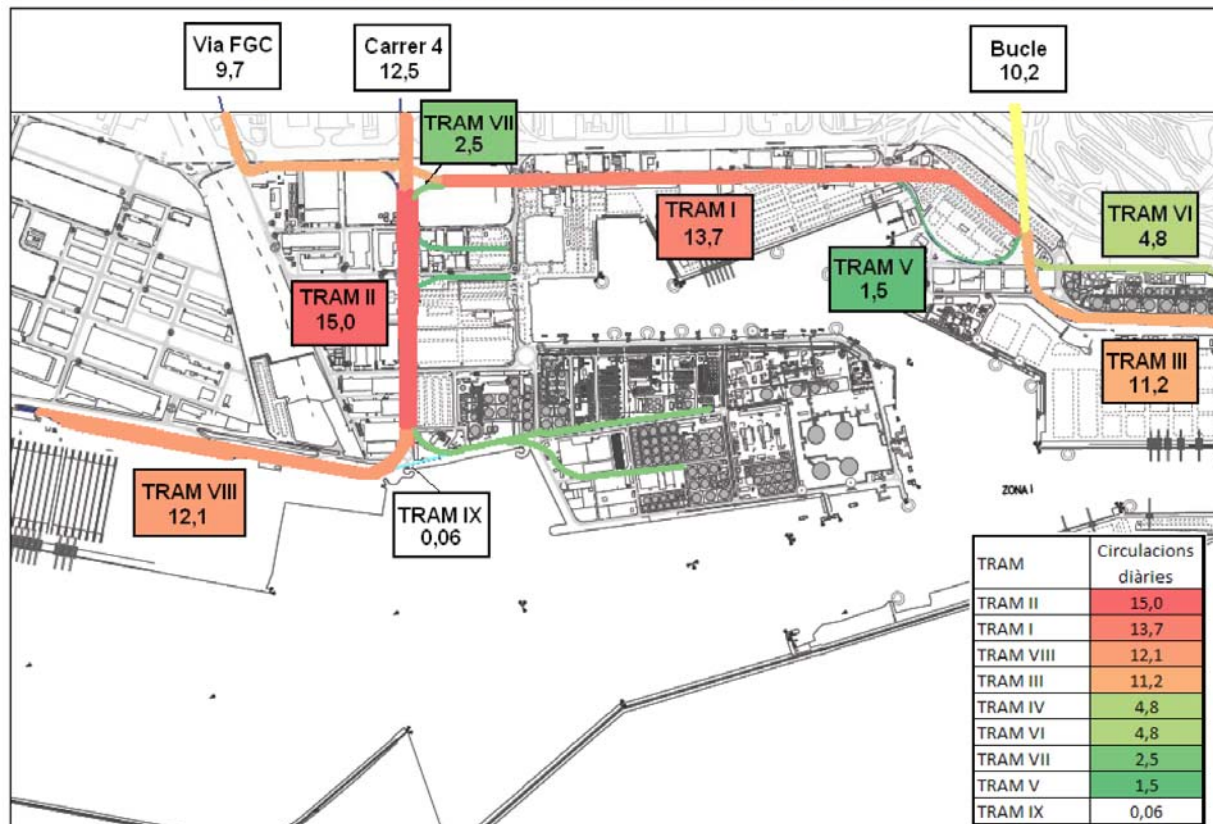
La xarxa ferroviària actual

Can Tunis és l'única terminal d'Expedició/Recepció a partir de la qual el Port es connecta a la xarxa general. S'hi accedeix pel "Bucle" i a través del ramal ferroviari del carrer 4. Can Tunis actua també como a terminal E/R per a les circulacions amb origen/destinació a la terminal del Morrot, unida a aquella a través d'un traçat en antena.

Can Tunis perdrà la seva exclusivitat quan estigui construït el nou accés ferroviari per la llera desviada del Llobregat i operin les noves terminals d'Expedició/Recepció i Càrrega/Descàrrega previstes a les lleres nova i antiga del Llobregat així com a la zona a recer del dic Sud. Això donarà una major versatilitat a les operacions de transport de contenidors marítims carregats/descarregats al moll Prat.

Circulació de trens de mercaderies a l'àmbit del port

Circulacions mitjanes diàries, en dia feiner, per trams ferroviaris



(Font: Cinesi, 2015 a partir de dades del Port de Barcelona)

Colls d'ampolla i problemàtiques de la xarxa ferroviària

Circulació interior de trens

La circulació de trens per les vies internes del polígon de la Zona Franca i per l'interior del recinte del port presenta diversos problemes:

- Saturació de la via paral·lela al carrer A (tram I), on coexisteixen 3 amples diferents.
- Els passos a nivell representen un problema per als trens (han de reduir la velocitat) i pels vehicles (perillositat, col·lapses quan passa un tren).
- Sistemes de senyalització diferents i no interconnectats a la xarxa Adif i a la del Port. Situació de "llimbs" per al ramal ferroviari del carrer 4.
- El pas dels combois de FGC pel carrer 6 i el carrer A té aspectes de risc.

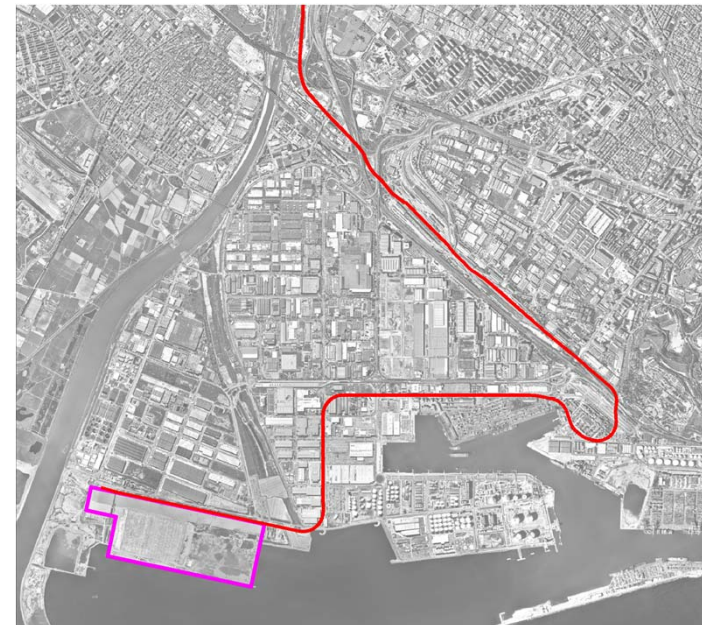


Colls d'ampolla i problemàtiques de la xarxa ferroviària

Accés ferroviari al nou àmbit sud del Port

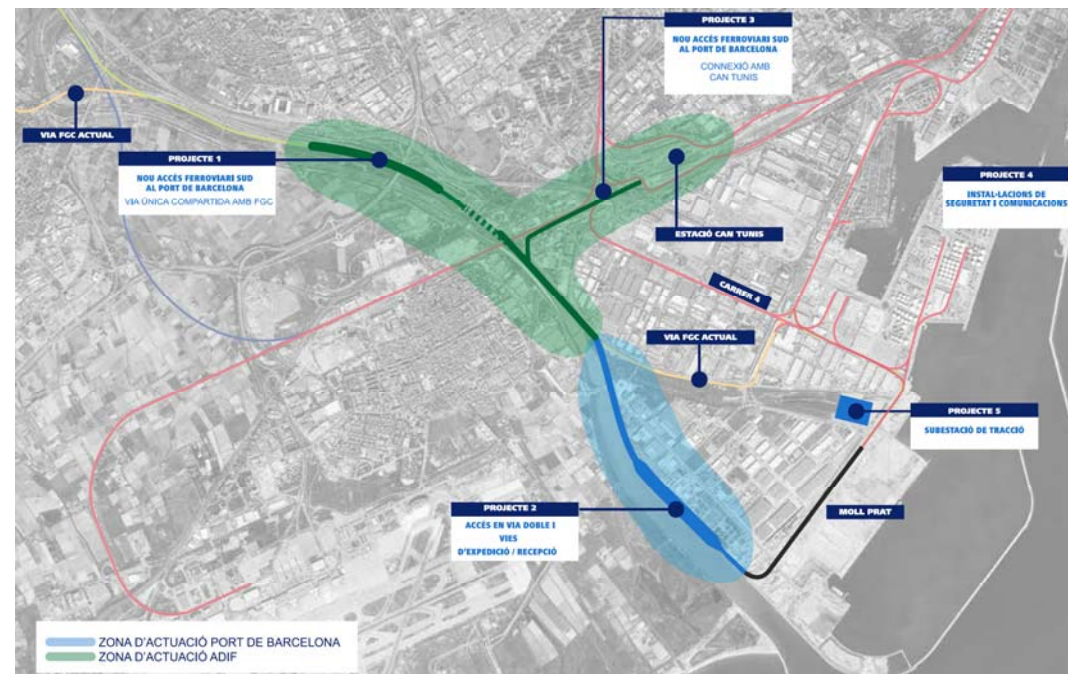
Actualment, l'accés ferroviari al Moll Prat s'ha de fer per les vies internes del polígon de la Zona Franca i del port. Aquests accessos provisionals tenen els següents inconvenients:

- Temps poc competitiu (més de 45') per a les circulacions en ample internacional, ja que cal donar la volta pel Bucle, el tram I i el tram II.
- Els trens comparteixen via amb altres combois en trams ja de per sí saturats.
- Les circulacions creuen el viari interior del port i el del polígon de la Zona Franca en diversos passos a nivell.



Colls d'ampolla i problemàtiques de la xarxa ferroviària

La solució que finalment adoptada per construir un nou accés ferroviari sud que permeti pal·liar els anteriors problemes aprofita la traça de FGC en el seu tram inicial, implantant-hi els tres amples i adapta els passos inferiors als gàlibos corresponents.



Colls d'ampolla i problemàtiques de la xarxa ferroviària

Aquesta solució presenta diversos inconvenients:

- Limitació de capacitat ja que l'accés és en via única i a més compartit per circulacions de característiques diferents. Pot quedar saturat a 10 -15 anys.
- No es preveu la solució per duplicar la via, i el traçat d'aquesta pot quedar hipotecat pel nou accés viari sud en construcció.
- Hi haurà limitacions de gàlib al pas inferior de Mercabarna. No tindrà gàlib C d'electrificació.
- Solucions *ad hoc* per a la implantació i operació dels sistemes de senyalització i seguretat dels tres amples de via.
- L'accés a Can Tunis en ample UIC és en via única. A la capçalera de la platja en ample IB hi ha una travessia d'unió doble incompatible amb els dos amples. Els trens en ample UIC han de circular en contravia un tram.

Colls d'ampolla i problemàtiques de la xarxa ferroviària

Terminal del Morrot

La terminal Morrot es troba en cul de sac, amb una capacitat limitada per la longitud de les vies (d'uns 400 m) que no és possible ampliar i pel seu espai i configuració per apilar contenidors. La distribució interna de la terminal resulta poc eficient, i la major part del tràfic, externa al port, hi ha d'accedir des de la Ronda Litoral tot per la plaça de la Carbonera, cosa que genera disfuncions en el trànsit de ciutat.

