



El conseller Nadal visita el desdoblament de la línia d'FGC entre Martorell i Olesa

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, ha visitat avui el tram desdoblament de la línia Llobregat-Anoia d'FGC entre Martorell i Olesa de Montserrat, al Baix Llobregat. Aquesta actuació, que es va completar a la tardor, ha inclòs la construcció d'un nou tram de via de 8 quilòmetres de longitud, en paral·lel al tram de via única existent, per tal de facilitar el creuament de trens i millorar les freqüències de pas al ramal de Manresa. A més, s'han millorat les estacions d'Abrera i Olesa de Montserrat, s'han construït 2 nous passos per creuar les vies amb seguretat i s'han instal·lat pantalles acústiques per minimitzar els sorolls a les àrees urbanes. El projecte ha comptat amb una inversió total de gairebé 50 MEUR.



Imatge aèria del desdoblament de la línia

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, acompanyat de l'alcaldeessa d'Abrera, Maria Soler, ha visitat avui el nou tram desdoblament de la línia Llobregat – Anoia d'FGC entre Martorell-Enllaç i Olesa de Montserrat. El projecte, que es va enllestir completament a la tardor, ha suposat una inversió global de prop de 50 MEUR.



L'actuació ha permès duplicar un tram més d'aquesta línia, fins ara de via única, amb l'objectiu de disposar de l'espai necessari per a facilitar el creuaments dels trens i augmentar, així, els trens en circulació pel ramal de Manresa.

Culminació dels metros comarcals

El projecte s'emmarca dins del pla impulsat pel Govern per al desenvolupament dels metros comarcals, per reduir a més de la meitat les freqüències de pas a les comarques de l'Anoia, el Baix Llobregat i el Bages, i donar resposta a l'important creixement de la demanda a les poblacions de la línia en aquestes àrees. Així, al febrer del 2008 es van posar en servei els metros comarcals, un cop completat el desdoblament de via entre Barcelona i Martorell, així com un primer tram entre Martorell i Olesa.

Amb aquesta actuació es va aconseguir incrementar les freqüències al ramal de Manresa – Barcelona de 30 a 20 minuts. Així, ara circulen 3 trens cada hora en hores punta, en comptes dels 2 que circulaven abans.

Pel que fa al servei de la línia S4 entre Barcelona i Olesa de Montserrat, també ha incrementat la seva freqüència amb un tren cada 15 minuts, enfront dels 30 minuts d'abans. Finalment, pel tram Barcelona - Martorell circula un tren cada 5 minuts en hora punta, quan abans ho feia cada 8:30 minuts.

Més regularitat i trens adaptats

A partir de l'estiu va entrar en funcionament la totalitat dels 8 quilòmetres nous de doble via entre Martorell i Olesa de Montserrat. Aquesta actuació, que s'ha completat aquesta tardor, ha aportat més regularitat a la línia, atès que en cas d'incidències, permet disposar d'un espai que funcioni d'apartador i minimitzi possibles afectacions en els horaris i les freqüències dels trens.

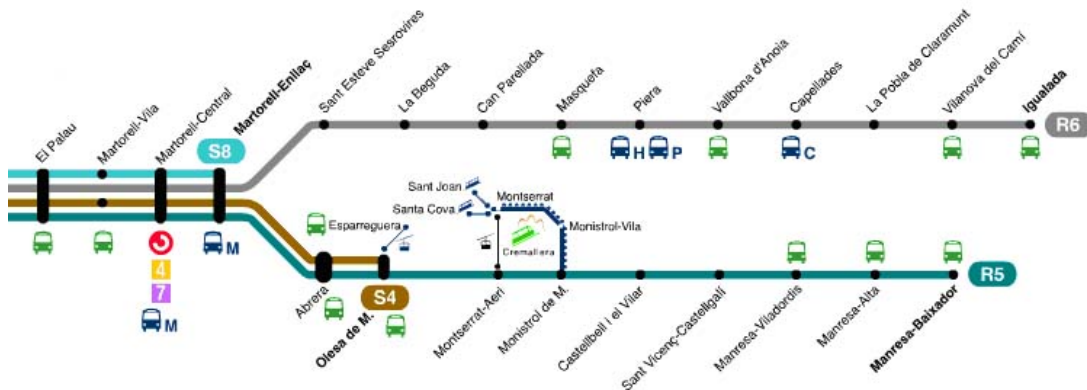
D'altra banda, amb l'objectiu de continuar treballant en la millora del servei, FGC ha comprat 9 trens nous de la sèrie 213, amb els quals tota la flota que circula a la línia Llobregat-Anoia quedarà homogeneïtzada. La implantació dels nous trens, més moderns, còmodes i adaptats a persones amb mobilitat reduïda, es completarà aquesta primavera, la qual cosa comportarà la retirada definitiva dels 10 darrers combois de la sèrie 211 que van entrar en servei l'estiu del 1987.



8 quilòmetres de doble via

El desdoblament del tram entre Martorell – Enllaç i Olesa de Montserrat ha inclòs la construcció d'un nou tram de via de prop de 8 quilòmetres de longitud en paral·lel a la via única existent.

El nou tram de via s'inicia a l'estació de Martorell - Enllaç i discorre en paral·lel i a la dreta de la via existent en una longitud de 2,5 quilòmetres, fins a arribar al sud del terme municipal d'Abrera, on la doble via passa a situar-se a l'esquerra de la via existent. El tram desdoblament finalitza 2 quilòmetres al nord de l'estació d'Olesa de Montserrat.



A banda de la renovació del material de via, el balast, les travesses i la catenària, aquesta actuació ha permès millorar els serveis de seguretat i gestió de la circulació, mitjançant la col·locació d'enclavaments electrònics i la millora del cablejat de la línia i les seves canalitzacions.

Remodelació d'estacions

El projecte també ha inclòs la remodelació integral de l'estació d'Abrera i la millora de la d'Olesa de Montserrat.

A la d'Abrera, s'ha remodelat completament l'edifici de l'estació, amb l'ampliació i millora del vestíbul, que ha passat de 25 m² a 75 m². A més, s'han creat noves dependències al pis superior, i s'hi han instal·lat noves barreres tarifàries.

Pel que fa a l'exterior, s'han allargat i pavimentat les andanes, fins als 140 metres de longitud, s'han col·locat teleindicadors per a facilitar informació als usuaris sobre la destinació dels trens i marquesines per a millorar la comoditat dels usuaris. També s'ha rehabilitat l'aparcament existent, reforçant l'enllumenat i la pavimentació.



Les obres han permès adaptar l'estació a persones amb mobilitat reduïda, amb la instal·lació de dos ascensors al costat de la passera de vianants existent.



Estació remodelada d'Abrera

Pel que fa a l'estació d'Olesa de Montserrat, s'han col·locat noves barreres tarifàries i teleindicadors per a millorar la informació als usuaris. També s'ha construït una nova sala d'enclavaments que acull instal·lacions de control de circulació dels trens, s'han millorat les canalitzacions de cablejats i s'ha millorat el tancament acústic.

Barreres acústiques antisoroll

El projecte ha inclòs la instal·lació de noves tanques i barreres acústiques per minimitzar l'impacte de la circulació dels trens en les àrees habitades. Així, s'han construït barreres per tal d'atenuar el soroll produït pel pas dels trens al barri de Sant Hilari d'Abrera i al nucli d'Olesa de Montserrat.



Barreres acústiques a Abrera

Passos de vianants i vehicles

A més, per tal de millorar la seguretat en els creuaments de les vies, i potenciar la permeabilitat i la comunicació entre les dues bandes del ferrocarril, en el marc d'aquest projecte s'han construït 2 passos superiors nous per a vianants i vehicles, que se sumen als 6 passos a diferent nivell habilitats en els últims anys a la zona. Els nous passos són:

- **Pas a diferent nivell al barri de Sant Hilari d'Abrera:** ha suposat la creació de dos nous vials, en paral·lel i a banda i banda de les vies, per connectar el pas superior amb els carrers existents, l'avinguda de Sant Hilari i el carrer carrilet d'Abrera. Així, es connecta el pas superior amb la trama urbana existent, millorant la seguretat en el creuament de les vies del ferrocarril. A més, s'ha construït un nou camí rural des d'un dels nous vials paral·lels a les vies per millorar l'accés als camps de cultiu existents, que creua el torrent del Rector. Tot plegat, ha permès eliminar dos passos a nivell existents al sud del nucli urbà d'Abrera, millorant la seguretat a la zona.



- **Nou pas superior del camí de Can Bros:** el camí de Can Bros entre Abrera i la Colònia de Can Bros de Martorell comptava amb un pont de la primera meitat del segle XX que només podia rebre trànsit lleuger. Així, en el marc d'aquest projecte, s'ha construït un nou pont per acollir qualsevol tipus de trànsit i s'ha eliminat el vell.

Noves sotscentrals per garantir el subministrament

Per tal de garantir el subministrament elèctric necessari per a fer possible l'increment de circulació de trens en aquest tram de línia, es va construir una nova subcentral elèctrica a Olesa de Montserrat. Ara, s'ha completat la interconnexió en 25 kV de les subcentrals de Martorell - Enllaç, Olesa de Montserrat i Monistrol de Montserrat. A més, s'ha millorat la connexió entre estacions a 6 kV entre Martorell i el nord d'Olesa.

28 de gener del 2009