

FGC finalitza les obres a l'estació de Pl. Catalunya que permetran incrementar les freqüències a la línia del Vallès

- S'han allargat les vies perquè els trens puguin fer l'entrada automàtica, maniobra necessària per a guanyar freqüències a partir de l'arribada de 15 nous trens l'any que ve
- Aprofitant aquests treballs, també s'ha ampliat el vestíbul per fer més funcional l'estació i optimitzar els fluxos d'entrada i sortida de persones



Amb les obres s'han allargat les andanes i vies 1, 2, 3 i 4.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) ha finalitzat les obres a l'estació de Pl. Catalunya gràcies a les quals es podran implementar les noves freqüències a la línia Barcelona-Vallès i aconseguir que en hora punta hi hagi trens a Terrassa i Sabadell cada 5 minuts i a Sant Cugat, cada 2 minuts i mig. Els treballs han consistit en allargar les vies i les andanes per a permetre l'entrada automàtica dels trens. En paral·lel, s'ha ampliat el vestíbul, que ha guanyat espai i millorat els fluxos

de circulació de persones. Amb aquesta obra, FGC culmina un dels treballs més importants que ha de permetre posar en servei els 15 nous trens l'any vinent i, per tant, millorar les freqüències per donar la màxima capacitat a la línia.

Les vies 1, 2, 3 i 4 s'han allargat fins a aconseguir una distància de 21,60 metres des del punt d'estacionament dels trens fins als topalls. Aquesta distància és un requisit de seguretat necessari per al nou mode d'operació. Per poder allargar les vies 1 i 2 s'han hagut de refer els accessos entre el vestíbul i l'andana central de les vies. Els nous accessos estan formats per dues escales mecàniques, una escala fixa i un ascensor.

Millora de la velocitat i la regularitat

S'ha implementat el sistema ATO (Automatic Train Operation), que millora la velocitat i la regularitat de la xarxa. L'ATO redueix el temps de trajecte entre estació i estació, ja que optimitza al màxim la velocitat de la via; el frenat és uniforme perquè el mateix sistema regula la velocitat i la va adequant a la distància que queda per al punt de parada; i la línia pot millorar les freqüències perquè els trens poden anar més ràpid. Aquest sistema és, a més, més eficient perquè estalvia energia ja que la conducció és més uniforme.

Amb la incorporació dels nous trens i la millora de les freqüències, la línia del Vallès guanyarà un 37% de la seva capacitat. Si ara pot realitzar 80 milions de viatges l'any, s'aconseguirà arribar fins als 110 milions de viatges l'any. De fet, donar més capacitat a les línies metropolitanes d'FGC amb l'estructura actual i amb nous serveis és un dels pilars de l'aposta de Ferrocarrils en la lluita contra el canvi climàtic i la millora de la qualitat de l'aire.

Nou vestíbul

Els treballs d'allargament de les vies també han permès, en paral·lel, ampliar i renovar completament el vestíbul Rambla per aconseguir més espai i fer més funcional l'estació, que ha guanyat 63 metres quadrats. La barrera tarifària i les màquines d'autoexpedició de títols de transport s'han desplaçat i amb la nova distribució resultant s'ha pogut millorar l'espai de circulació de persones optimitzant, així, els fluxos d'entrada i de sortida.



El vestíbul, ampliat.

Ús de la metodologia BIM

Per a la realització del projecte i de les obres, FGC ha utilitzat la metodologia BIM (Building Information Modeling), que ha permès visualitzar en tres dimensions les estructures de l'estació i les annexes. Amb el BIM, s'ha creat un model estructural on s'ha anat incorporant la informació de l'estació original, construïda entre els anys 20 i 30 del segle passat, així com també la de les successives reformes, inclosa l'actual.

L'ús del BIM és un dels eixos de l'Estratègia digital d'FGC, que preveu la integració d'aquesta metodologia en el cicle de vida dels actius i del manteniment de les infraestructures. D'aquesta manera, des de les fases inicials de disseny es té en compte el cicle de vida de la instal·lació aconseguint així un manteniment més eficient i l'accés a la documentació d'enginyeria per part dels operaris de manteniment.

Altres projectes per poder ampliar les freqüències a la línia del Vallès

L'obra de Pl. Catalunya, però, no ha estat l'única que s'ha fet aquest 2020 per poder posar en servei els nous trens i, per tant, ampliar les freqüències a la línia del Vallès.

Entre els treballs més destacats hi ha els relacionats amb assegurar l'increment de demanda de tracció elèctrica dels trens del nou itinerari. Per això s'estan construint noves subcentrals a Bellaterra i Sant Cugat. A Rubí també se n'ha posat en servei una altra aquest any i que té una importància estratègica ja que, a més, garanteix l'alimentació als tallers de Rubí de manera independent de l'alimentació de la línia. A més, s'ha reforçat l'alimentació elèctrica de la catenària de Sant Cugat, un punt estratègic de la línia.



Les obres als tallers de Rubí.

Els tallers de Rubí també s'estan ampliat per tenir més capacitat per al manteniment de primer nivell de les unitats de tren existents i de les 15 noves. En aquest sentit, s'habiliten tres noves vies de fossat. I per donar major disponibilitat de freqüències s'ha millorat la senyalització a Sarrià, al nus de Sant Cugat i al nus de Pl. Catalunya.

21 de desembre de 2020