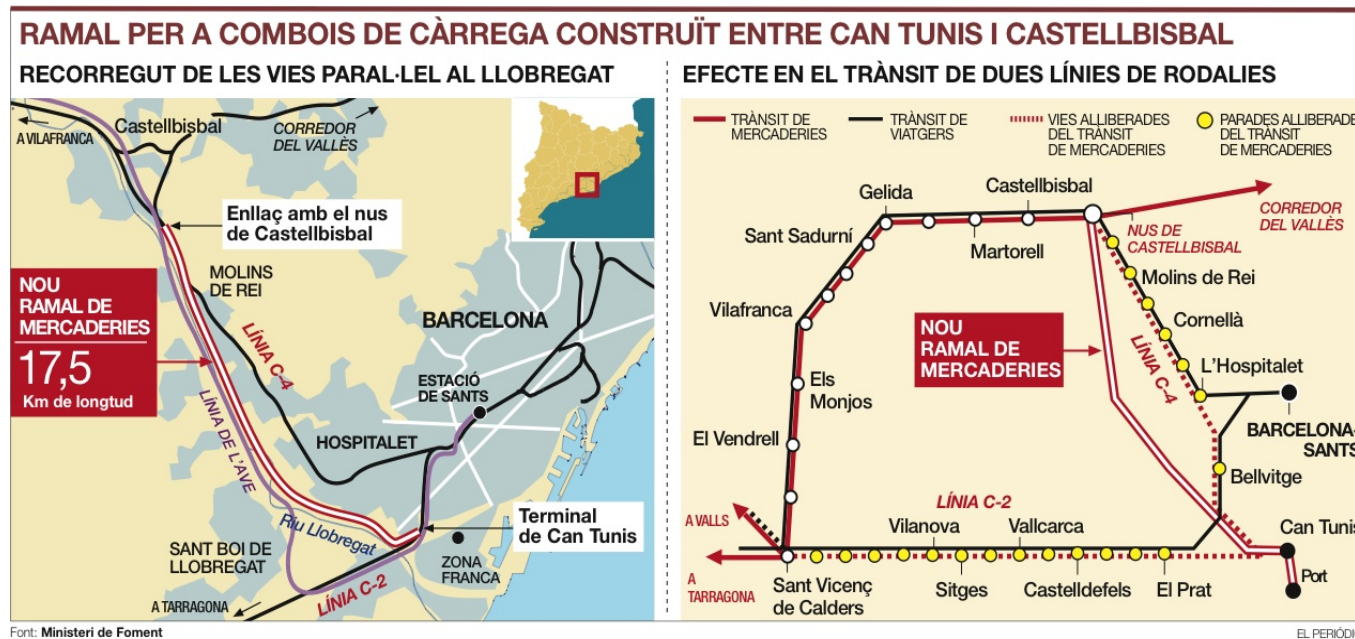


## La nova via de Can Tunis allibera de trens de mercaderies 20 ciutats

- El ramal de 17 km absorbeix al dia 40 combois que ocupaven la xarxa de Rodalies fins a l'Hospitalet
- Aquesta obra, paral·lela a l'AVE, incrementa la capacitat de les línies C-2 i C-4 al Baix Llobregat



El Periódico, 28.05.07

RAMON COMORERA

BARCELONA

La nova via només per a trens de mercaderies construïda entre Can Tunis/Morrot i el nus de Castellbisbal (Vallès Occidental) ha donat un respir a 20 ciutats de la regió metropolitana de Barcelona i a dues línies de Rodalies. El primer balanç sobre l'ús del ramal realitzat pel gestor d'infraestructures Adif revela que l'Hospitalet, de manera molt especial, i les principals poblacions del Baix Llobregat i del Garraf per on passen la C-2 i la C-4 s'han deslliurat del pas d'un total de 4.500 combois de càrrega des que al febrer es va posar en servei l'obra.

El desviament diari per la nova ruta d'una mitjana de 40 d'aquests llargs i lents trens ha permès augmentar la regularitat i la capacitat del servei de Rodalies i de distància mitjana de Renfe. Una cosa que els fa bona falta a l'operadora i a Adif, que des de l'any passat registren una interminable llista d'incidències i avaries de tota mena.

## COLL D'AMPOLLA

L'efecte de treure de les vies de passatgers el trànsit de mercaderies amb origen o destí al port de Barcelona s'ha notat de manera especial a la zona de Bellvitge i el Gornal, a l'Hospitalet de Llobregat, on la confluència de les línies de Vilanova (C-2) i Vilafranca (C-4) formen un coll d'ampolla fins a l'estació de Sants.

Per aquest corredor hi circulen cada dia més de 700 trens amb l'agreujant, a més a més, que a pocs metres es realitzen a tota velocitat les obres de la nova línia de l'AVE. En aquesta situació, qualsevol mesura que disminueixi la pressió que suporten les vies millora el servei. I no només en el trànsit de Rodalies per Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu, Molins de Rei i el Papiol, pel nord, i el Prat, Viladecans, Gavà, Castelldefels, Sitges, Vilanova i Calafell, pel sud, sinó també en el trànsit dels mateixos operadors de mercaderies que situen la seva càrrega amb més facilitat al corredor del Vallès cap a França.

A més, segons han explicat experts en transport ferroviari, els trens de mercaderies tenen moltes més incidències i avaries que la resta i la resolució d'aquests problemes requereix més temps i més mitjans, circumstància que fa augmentar de manera notable el seu impacte en la xarxa. Davant d'aquesta realitat, retirar del sobrecarregat flux ferroviari unes desenes de trens al dia té efectes importants.

El pla de millora urgent de Rodalies iniciat el 2006 ha permès doblar fins a aquest mes de maig el nombre de vagons del 93% dels trens de la línia C-2 i del 67% de la C-4. L'objectiu és aconseguir que aquest increment de la capacitat de transport arribi a tots els combois a finals d'any, segons ha explicat el director de Rodalies, Miguel Ángel Remacha. Així mateix, en el cas de la C-4, Renfe estudia augmentar la freqüència de pas durant les hores punta per arribar fins als 30.000 viatgers diaris a Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu i Molins de Rei.

## VIES DE TRES RAILS

El ramal Can Tunis-Castellbisbal té una longitud de 17,5 quilòmetres, dels quals 12 transcorren en paral·lel a les vies de l'AVE entre Sant Joan Despí i el nus del Vallès. El traçat segueix el curs del Llobregat, riu que travessa tres vegades amb viaductes que sumen 1,6 quilòmetres de llarg, fins a arribar al terme municipal de l'Hospitalet. Aquí gira a l'est en direcció a la terminal de Can Tunis, on arriba després d'haver travessat un fals túnel d'1,4 quilòmetres.

El nou tram té dues vies de tres rails cada una perquè hi poden circular tant els trens d'ample ibèric com els d'ample internacional. El ramal connectarà, a més, amb l'accés ferroviari a la futura ampliació del port per l'antic Illit del Llobregat; per a aquesta obra el Ministeri de Foment està tramitant el projecte des de fa més d'un any.