

Prevenció a la xarxa ferroviària (II): FGC

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) gestiona la infraestructura i els trens que circulen per les línies de titularitat autonòmica. Uns trens que cada any transporten 79 milions de viatgers i més de 650.000 tones de mercaderies.



▲ Un tren aparcats a l'estació de Rubí, on FGC té el Centre de Comandament Integrat. FOTO: Bonaventura Leris

Per Antoni Cabeza

A Barcelona, la xarxa de transport de viatgers d'FGC se subdivideix en dues grans línies. Una és l'eix Llobregat-Anoia (L8), amb origen i final a l'estació barcelonina de Plaça d'Espanya i només dues parades dintre del nostre terme municipal (Magòria-La Campana i Idelfons Cerdà). L'altre eix és el Barcelona-Vallès, que parteix i arriba a l'estació de Plaça de Catalunya. Aquest recorregut, que se'n va cap a l'oest, es bi-

furca a la vegada en dues branques: la línia Catalunya-Av.Tibidabo (L7) i la Catalunya-Vallès Occidental (S1, S2 i S5), més una sublínia, l'L6, que en arribar a l'estació de Sarrià es desvia cap a Reina Elisenda. A més, des de l'estació del Peu del Funicular, l'empresa pública FGC gestiona el funicular que puja fins al barri de Vallvidrera.

Infraestructura urbana

El parc mòbil d'FGC destinat al transport de viatgers està format per 42 unitats en la línia del Vallès i 43 en la del Llobregat. Aquestes línies metropolitanes van ser utilitzades per uns 79 milions de passatgers durant l'any 2007. Les diferents línies de Ferrocarril

L'SPEIS va prendre part en un estudi per detectar punts crítics en l'evacuació de les andanes i estacions d'FGC

sumen 13,65 quilòmetres de vies al nostre municipi, dels quals 11,38 transcorren per túnel. L'ample de via depèn de la línia: la del Vallès és d'1,435m i la Llobregat-Anoia fa un metre exacte. L'alimentació es fa sempre des de catenària a una tensió de 1.500 V en corrent contínua.

Actualment, l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya no té tallers a Barcelona, des que en els últims temps aquests es van traslladar de Sarrià a Rubí. Els centres de comandament estan separats per línies. El Centre de Comandament Integrat de Rubí controla la

línia del Vallès, mentre que la Sala de Comandament de Sant Boi s'encarrega de la línia Llobregat-Anoia. Tanmateix, FGC te previst centralitzar en breu tot el comandament a Rubí. Els accessos als túnels de la xarxa de Ferrocarrils són sempre mitjançant les estacions o les boques de túnel. A més, a nivell de seguretat i d'evacuació, algunes estacions també compten amb sortides d'emergència des de l'andana que donen directament al carrer.

Tren de mercaderies

Menys coneguda, però igualment important, és la línia de transport de mercaderies que gestiona Ferrocarrils de la Generalitat. Una línia que compta amb vuit locomotores i 180 vagons destinats en exclusiva al transport de dues mercaderies: clorur potàssic i cotxes.

El seu recorregut ve de Súria i Sallent, passa per Manresa i entra pel costat de l'antiga llera del Llobregat per anar a morir a la zona portuària de Barcelona (Moll de Contradic). L'ample de via d'aquest recorregut és d'un metre i la tracció es fa mitjançant trens diesel.

La cua de maniobra

El principal projecte de futur d'FGC passa per augmentar la freqüència dels trens amb la construcció d'una cua de maniobra al final de línia de Plaça de Catalunya. Aquesta cua sortiria des del punt on acaba ara la línia, al carrer Pelai, donaria la volta per sota de la plaça i es construiria sota el passeig de Gràcia, entre la ronda de Sant Pere i la Gran Via.

Estudi de la seguretat

FGC no ha realitzat recentment cap ampliació de línies ni noves estacions. No obstant, la Divisió de Protecció Civil i Prevenció va participar en un estudi per detectar els punts crítics pel que fa a evacuació d'andanes i estacions existents, i en el que es van definir les mesures correctores pertinents. Aquestes obres han seguit un programa d'execució que encara no ha finalitzat. Les conclusions de l'estudi també van plantejar la necessitat de construir un parell de sortides d'emergència en les línies, allí on la distància entre estacions era excessiva. 🚂



FGC compta amb 8 locomotores i 180 vagons destinats al transport de clorur potàssic i de cotxes

Tramvia Metropolità

Els últims anys, el tren de superfície s'ha incorporat a la xarxa de transport públic de Barcelona.

La zona sud-oest la cobreix el Trambaix, una línia de 19 km que entra per l'avinguda Xile i recorre la Diagonal fins a Francesc Macià. Al nord-est dona servei el Trambesòs, amb un total de 16 km i dos traçats: un que segueix la ruta Fòrum-Glòries-Vila Olímpica i un altre que entra per Gran Via des de la ronda Litoral, circulant en paral·lel a la semi cobertura de l'avinguda, i enllaça a Glòries amb l'altra línia.

Gestió separada

La xarxa del TRAM té 27 estacions dintre del terme municipal de Barcelona. L'alimentació és realitzada per catenària a 750 V de corrent contínua, gràcies a l'energia que proporcionen set subestacions pròpies de 25KV-0,75KV. Els centres de control ininterromput del tramvia estan sepa-

rats per línies. El Trambaix es cobreix des de Sant Joan Despí i el Trambesòs des de Barcelona (carrer d'Eduard Maristany s/n, davant de la incineradora). En aquesta última instal·lació s'hi troben també les cotxeres i els tallers. Al centre de control sempre hi ha dos operadors durant el dia i un altre a la nit, tot i que no hi ha servei nocturn amb passatgers. 🚊

El detall de la cartografia de les línies ferroviàries es pot consultar a l'aplicatiu de l'ordinador dels caps de parc: [z/quota/Plans_Cartografia_Parcs/PEEM](#) Accident Túnels Ferroviaris/pwp Transport_Ferroviari

