

# ANEXO D: Características de la Infraestructura y Condiciones de Circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para Trenes de Mercancías en Ancho UIC.

## 1. Descripción de la Línea

El corredor entre la terminal de Morrot y el comienzo de la Sección Internacional Figueres-Perpignan está constituido por los siguientes tramos (ver esquema 1):

### • Terminal de Morrot – Estación Can Tunis y Ramal Castellbisbal (25,7 Km.):

Terminales y estaciones con vías de ancho mixto, 1.435 mm y 1.668 mm y tercer carril entre estaciones y en el ramal, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

### • Castellbisbal–Nudo de Mollet (19 Km.)

Tercer carril, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Ministerio de Fomento.

### • Nudo de Mollet – Inicio Túnel de Montmeló (7,1 Km.):

Tramo de línea de Alta Velocidad en ancho 1.435 mm, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

### • Túnel de Montmeló (1,3 Km.):

Doble vía, una de ellas de ancho convencional y la otra con tres carriles, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

### • Final Túnel de Montmeló – Estación Girona Mercaderies (66,2 Km.):

Tramo de línea de Alta Velocidad en ancho 1.435 mm, vía única y doble UIC, 25.000 V CA. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

### • Estación de Girona Mercaderies – Variante de Figueres (41,2 Km.):

Tercer carril, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

### • Variante de Figueres (4,5 Km.):

Tercer carril, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Ministerio de Fomento.

### • Variante de Figueres – Sección Internacional (3,6 Km.):

Estación de Figueres-Vilafant dotada de vías de ancho UIC y ancho convencional. Tramo entre estación de Figueres - Sección Internacional, línea de Alta velocidad en ancho 1.435 mm, vía doble UIC, 25.000 V CA. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

La puesta en servicio de este nuevo corredor, destinado en su totalidad a mercancías y en parte a viajeros, se produjo el 19 de diciembre de 2010. Su longitud es de 168 Km., de los cuales 81 Km. son en vía doble y 87 Km. en vía única. Las instalaciones logísticas en ancho UIC estarán ubicadas en las Terminales de Can Tunis y Morrot.

## 2. Esquema de Vías en Ancho UIC

En el esquema 4, figuran las vías tanto de la línea como de las instalaciones logísticas de Can Tunis y Morrot. La terminal de mercancías de Can Tunis contará con una conexión en ancho UIC a los talleres de mantenimiento de material rodante.

### 3. Gálibos

El gálibo que deberán cumplir los trenes es el estándar UIC. Existe una restricción de gálibo en el Túnel de Rubí, situado entre el Nudo de Castellbisbal y el Nudo de Mollet que obliga en el caso de utilización de pantógrafo de anchura 1.950 mm a la circulación en vía única por vía 2. Sin embargo, si el pantógrafo utilizado es de anchura 1.600 mm se podrá circular por ambas vías.

### 4. Rampa Característica

La rampa característica de este corredor es de 18 milésimas.

### 5. Carga Máxima por Eje, Condiciones Dinámicas y Calidad de la Rodadura

El corredor se considera de la categoría D4, es decir, admite carga máxima por eje de 22,5 t. Se establecerán condiciones de calidad de la rodadura para la circulación por el tramo de línea de Alta Velocidad idénticas a las de la sección internacional, es decir, las recogidas en la ficha UIC 518 para la interacción vía-vehículo.

### 6. Velocidades Mínimas

La velocidad mínima de circulación para trenes de mercancías en tramos de la Línea de Alta Velocidad será de 100 km/h, para respetar el exceso de peralte normal de 80 mm. Excepcionalmente podrían ser admitidos trenes de velocidad inferior (nunca por debajo de 80 km/h).

### 7. Longitud Máxima de Tren

La longitud máxima del tren será de 750 metros, de acuerdo con las longi-

tudes de vías de apartado que figuran en el esquema 4.

### 8. Electrificación

En el esquema 2, se representan los tramos electrificados con corriente continua a 3.000 V, los tramos electrificados con corriente alterna 25.000 V y 50 Hz, así como las zonas neutras de cambio de tensión. Así pues, los trenes con tracción eléctrica deberán contar con locomotoras bi-tensión.

### 9. Instalaciones de Seguridad

El sistema nominal será ASFA y/o ERTMS (ver esquema 3). El sistema de Bloqueo será BAB o BAU, según se trate de vía doble o única.

### 10. Telemandos, CTC y Telecomunicaciones

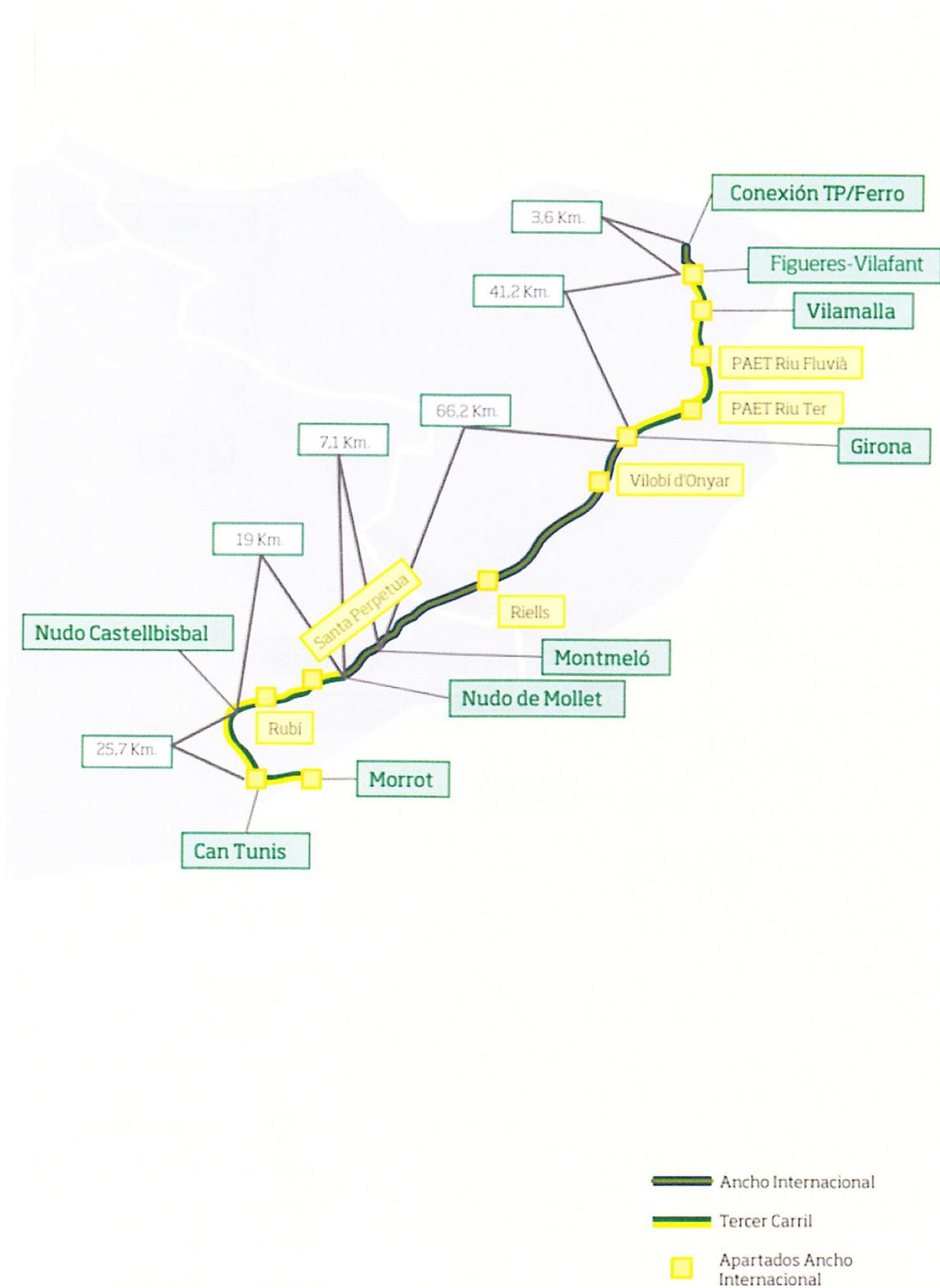
Como puede observarse en el esquema 3, los tramos siguientes serán controlados desde el puesto de mando de Barcelona-Estación de França y la comunicación entre éste y los trenes se realizará a través del sistema Tren-Tierra:

- Terminal de Can Tunis (Morrot incluido) hasta el norte de Montmeló.
- Girona Mercaderies a Estación de Figueres-Vilafant.

Los tramos correspondientes a la línea de Alta Velocidad serán controlados por el Centro de Regulación y Control de Zaragoza y las comunicaciones entre éste y los trenes se realizarán con el sistema GSM-R. Son éstos:

- Norte de Montmeló a Girona Mercaderies.
- Estación de Figueres a Sección internacional.

## Esquema 1. Descripción de la Línea

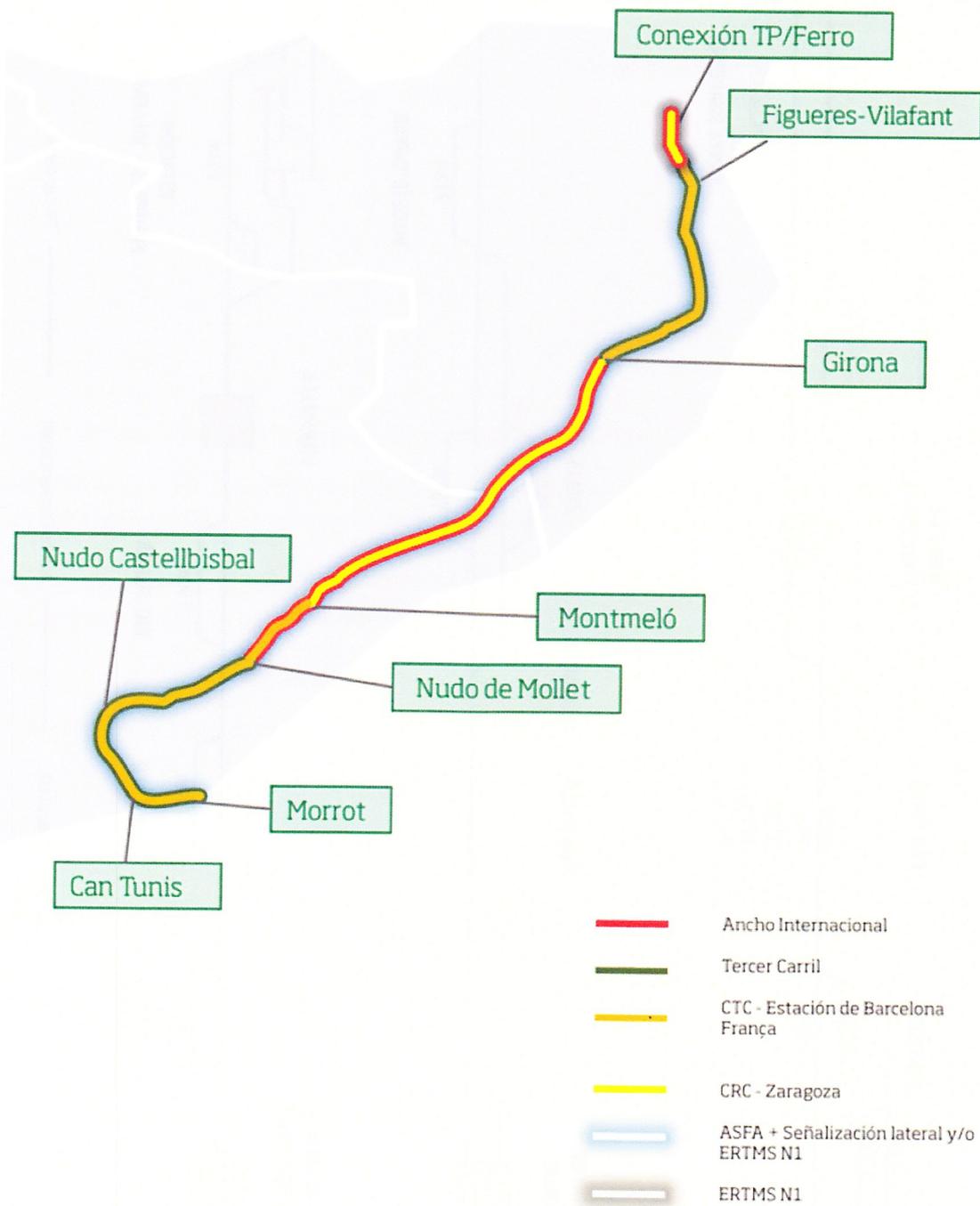


## Esquema 2. Electrificación



-  Cambio de Tensión
-  Tercer Carril
-  3 Kv
-  25Kv
-  Ancho Internacional

### Esquema 3. Telemandos y Seguridad



## Esquema 4. Esquema de las Vías y Longitudes de Apartados

