



Publicació avui al BOE

Fomento licita la nova estació d'alta velocitat de la província de Tarragona

- Es situarà junt a l'aeroport de Reus, quedant propera tant a aquesta localitat com a la ciutat de Tarragona.
- Permet la connexió de Tarragona amb el Corredor de la Mediterrània i amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona.
- El pressupost de licitació ascendeix a 64,2 milions d'euros .

Madrid, 1 de juliol de 2009 (Ministeri de Foment).

El Ministeri de Foment ha licitat les obres de la nova estació ferroviària de la província de Tarragona, situada en la Connexió del Corredor Mediterrani d'Alta Velocitat amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, segons ha publicat avui el Butlletí Oficial de l'Estat (BOE). El pressupost ascendeix a 64.294.334 euros (IVA inclòs).

Les obres que ara es liciten s'emmarquen dintre de les actuacions que està portant a terme el Ministeri per a completar l'enllaç del Corredor Mediterrani d'Alta Velocitat amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona i amb l'actual línia Reus-Tarragona, mitjançant sengles branques de connexió. L'enllaç amb aquesta última línia permetrà la connexió de la ciutat de Tarragona, tant amb el Corredor Mediterrani, com amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona.

L'estació està localitzada en el terme municipal de Reus, en la província de Tarragona, al sud de l'aeroport d'aquesta localitat i entre les ciutats de Tarragona i Reus, quedant a uns 6 quilòmetres d'ambdues ciutats. Se situa al costat de l'encreuament de l'autopista



AP-7 i la carretera T-11 (antiga N-420), el que permetrà un ràpid accés per carretera.

Característiques tècniques

Les actuacions que es contemplen en el projecte són principalment la platja de vies de l'estació –incloent-hi andanes, marquesines i instal·lacions-; l'edifici de l'estació, que inclou l'estructura, arquitectura, instal·lacions i mobiliari; l'accés viari a l'estació des de la rotonda que enllaça amb la carretera T-11; i la urbanització i aparcaments.

La nova estació estarà preparada per a rebre altres formes de transport, previstos o en estudi en aquesta zona, el que la convertirà en un important centre d'intercanvi modal.

Esquema de vies

Disposarà de sis vies, dues passants i quatre d'apartat, amb quatre andanes, els dos interiors de 400×10 metres, i els dos exteriors de 226×8 metres.

Totes les vies tenen andana de parada a l'estació, i donen servei als diferents tràfics previstos en la línia, tant de llarg recorregut com de mitja distància.

No es planteja una especialització excloent de les andanes. Si bé, els trens regionals podrien tenir parada preferiblement en les andanes exteriors de l'estació, de 220 metres de longitud, mentre que les andanes interiors de 400 metres podrien rebre els tràfics de llarg recorregut, el projecte d'Estació Central no condiona la seva explotació futura.

Així mateix i dintre de les actuacions que està portant a terme el Ministeri en aquest corredor, s'ha inclòs la construcció d'un canviador d'amples a uns 500 m. de l'Estació Central en sentit València, de tal forma que els trens procedents del Corredor Mediterrani o de Tarragona puguin accedir a la nova estació.



Edifici de l'estació

Amb l'edifici que s'ha projectat s'ha pretès generar un volum singular, que recolzant-se en la plataforma i a manera de pont, serveixi de intercanviador de tots les maneres d'accés al recinte de l'Estació.

Aquesta idea es potencia mitjançant la creació d'una gran coberta unitària, com element de referència i connexió entre els diferents espais, que s'estén des de les andanes cap al vestíbul i la zona d'accés de vehicles, acompanyant al viatger en el seu recorregut i generant tres grans vestíbuls d'acollida que conformen el intercanviador de transport; el dels trens, el dels viatgers i el dels cotxes.

Mitjançant l'aglutinació d'espais sota una sola coberta, es pretén crear un volum d'una escala acord al paisatge circumdant, i a la manera d'aproximació i percepció llunyana de l'Estació. La seva posició elevada permet endevinar els accessos en ombra sota la gran coberta.

Mentre que el viari principal i els aparcaments es desenvolupen en l'adreça de la plataforma ferroviària, en la mateixa adreça que tots els moviments exteriors (trenos, vehicles, tramvia, vianants), l'edifici de l'Estació es col·loca transversalment, marcant el recorregut interior.

La proposta concedeix gran importància a l'arribada al vestíbul, generant un espai exterior d'acollida per a tots les maneres d'accés, tant per als vianants com de vehicles, sota la coberta (taxis, vehicle amb acompanyant, autobusos urbans, etc.). La creació d'aquest espai respon, d'una banda a la necessitat de protegir l'accés de la pluja i el sol, i per un altre a la voluntat de generar un espai urbà dintre de la pròpia Estació, donada l'absència de referències en l'entorn i per a donar especial rellevància als moments d'arribada i sortida.

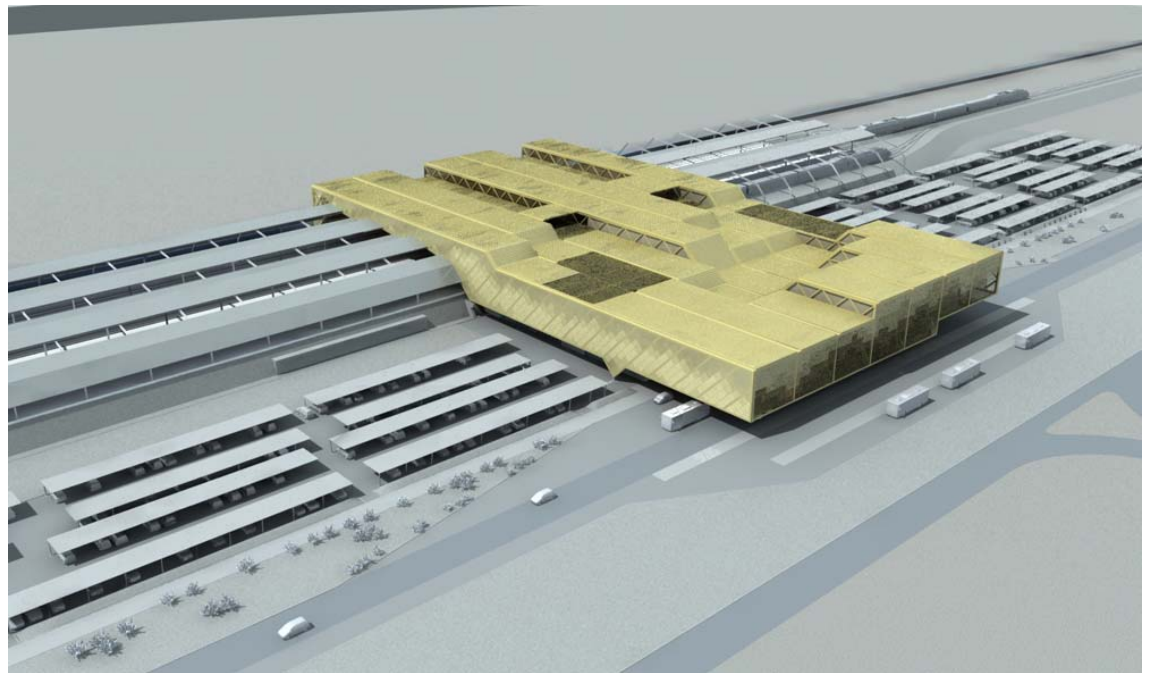
Urbanització i aparcaments

En el disseny de la urbanització ha prevalgut l'objectiu de separar els recorreguts per als vianants del tràfic rodat, així com reduir l'impacte visual de l'aparcament en l'entorn i des del vestíbul.



Nota de prensa

Els aparcaments es desenvolupen en paral·lel a la plataforma, amb accés en bucle des dels extrems del viari. En el perímetre dels aparcaments es realitzarà un tractament, mitjançant talusos i vegetació, que ajudi a reduir el seu impacte visual en el paisatge.





Nota de prensa

