



## A Tarragona

# Foment destina 80 milions a obres per a la connexió del Corredor Mediterrani amb la línia Madrid-Barcelona

- Licitades les obres d'electrificació de l'enllaç que unirà el Corredor Mediterrani amb la línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-Frontera Francesa i amb l'actual línia Reus-Tarragona.
- El Ministeri licita també les obres de l'Estació de Cambrils

Madrid, 5 de gener de 2010 (Ministeri de Foment).

El Ministeri de Foment ha licitat avui obres per a la connexió del Corredor Mediterrani amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona (província de Tarragona) per un valor de prop de 80 milions d'euros, segons ha publicat el Butlletí Oficial de l'Estat.

Aquestes actuacions, autoritzades anteriorment pel Consell de Ministres, es refereixen a l'electrificació de la connexió del Corredor Mediterrani amb la línia d'alta Velocitat Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (licitades amb un pressupost de 56,27 milions d'euros) i a la construcció del viaducte i de l'Estació de Cambrils (per 22,8 milions).

Els treballs, que es localitzen a la província de Tarragona, formen part de les actuacions que el Ministeri de Foment està duent a terme per 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 ramals 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.



## Electrificación de la conexión del Corredor Mediterráneo con la Línea d'Alta Velocidad Madrid-Barcelona

L'actuació consisteix en l'execució de la línia aèria de contacte i de les subestacions de tracció necessària per a l'alimentació elèctrica dels trams d'amplada ibèrica i amplada internacional que conformen la connexió ferroviària Corredora Mediterrani – Línia d'Alta Velocitat Madrid – Barcelona – Frontera Francesa, des de la "Bifurcació Calafat" en la línia València-Tarragona fins a la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona, així com la seva connexió amb la línia Reus-Tarragona.

Amb referència als trams en amplada ibèrica, l'electrificació s'executarà en les noves vies a construir en amplada ibèrica i en el tram afectat de la línia Reus - Tarragona. En el tram inicial, on es duplica la via actual del Corredor Mediterrani, fins al punt quilomètric (P.K.) 2,92, es produiran una sèrie de situacions provisionals, per tal de mantenir en servei la línia, que hauran de ser coordinades amb les actuacions corresponents en via i instal·lacions de seguretat i comunicacions.

La línia aèria de contacte a instal·lar serà catenària tipus polivalent i s'ajustarà a la normativa i especificacions de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif).

Els trams d'amplada ibèrica a electrificar s'alimentaran a 3.000 Vcc en corrent continu i per a això es construiran quatre noves subestacions:

- S/I VANDELLÒS: PK 1+960
- S/I MONT-ROIG DE L'CAMP: PK 16+360
- S/I CAMBRILS: PK 24+840
- S/I ENCREUAMENT: PK 32+940

Amb referència als trams en amplada internacional, la solució adoptada és la instal·lació d'un sistema de línia aèria de contacte amb catenària d'alta velocitat compensada apta, per als requeriments de la instal·lació les característiques més rellevants de la qual són les següents:

- Sistema de catenària simple, poligonal, tibada en tots els perfils, vertical, amb pèndola en I, sense fletxa en el fil de contacte i formada



per un sustentador, un fil de contacte i pèndoles equipotencials, compensada mecànicament i apta per circular a alta velocitat.

- La línia de contacte estarà compensada mecànicament de forma independent per al sustentador i el fil de contacte.
- S'ha projectat el sistema d'alimentació a la catenària: c.a. 2x25 KV 50 Hz per coherència amb el tram anterior i posterior de la línia.
- Sistema de retorn de tracció amb cable de retorn.
- S'adopta com a gàlib, el gàlib d'Infraestructura tipus ADIF.
- La catenària és apta per al seu lloc de treball en una línia amb les següents característiques:

Freqüència de trens cada tres minuts per sentit.  
Velocitat superior a 300 km/h.

### Viaducte i estació de Cambrils

Les obres licitades avui tenen en compte l'execució del viaducte de l'Estació de Cambrils, les andanes, marquesines i il·luminació, la urbanització i viaris de l'estació, la zona d'aparcament, l'edifici de viatgers i l'edifici tècnic.

El viaducte de l'estació té una longitud de 746,44 metres i es desenvolupa entre els punts quilomètrics (P.K.) 22+706,661 i 23+453,101. El tauler, que consta de 27 vans, és pretibat i té una amplada mínima de 12,6 metres (en la zona on albergarà 2 úniques vies generals) i una amplada màxim de 28 m (en la zona amb quatre vies i andanes de l'estació), amb els seus corresponents transicions lineals.

Sobre el tauler de viaducte projectat, es projecten sengles andanes de 213,4 metres de longitud i 6 d'amplada. Sobre ells s'implantarà la marquesina en tota la seva longitud.



# Nota de prensa

La urbanització projectada en l'entorn de l'edifici de viatgers de l'estació de Cambrils consta d'un viari d'accés que envolta l'estació, una zona de vianants de passada i estada en l'entorn immediat a l'estació, i un aparcament amb capacitat per a 160 vehicles.

El viari intern de l'estació consisteix en un anell format per dos carrils unidireccionals, de manera que els vehicles que accedeixen a l'estació passin per davant de l'edifici principal permetent que es baixin els viatgers en la zona d'estacionament limitat i continuïn cap a l'aparcament o bé surtin de l'estació sense necessitat de realitzar maniobra alguna. A l'interior de l'anell, sota el viaducte, s'ha plantejat una plaça de vianants amb aparcament de bicicletes, mobiliari urbà i parterres amb grava i/o vegetació, comptant amb una àmplia connexió de vianants entre la zona d'aparcament i l'edifici. També compta amb espai per a estacionament de taxis i autobusos, així com càrrega i baixada i vehicles d'emergència.

## Edifici de l'estació

L'edifici projectat per a l'estació de Cambrils es situa entre les piles 23 i 24 del viaducte, a l'altura del P.K. 23+242. Les dimensions de l'edifici s'han projectat de manera que ocupi completament l'espai entre les piles que defineixen el va.

La volumetria de l'edifici marca dues peces clares, una horitzontal, que correspon a l'estació, i que arriba a embolicar les piles 23 i 24 del viaducte creant patis laterals, de manera que s'eludeixi la imatge d'edifici encaixat entre les piles; i una altra vertical en cada accés, que engloba la connexió entre estació i andanes mitjançant ascensors i escales.

Els accessos es plantegen en les façanes Nord i Sud, conduït directament al vestíbul principal, que s'il·lumina lateralment a través d'un dels patis, i des del qual s'accedeix bé als ascensors de pujada a andanes, bé als serveis al viatger.

Des de l'exterior, aquests accessos s'identifiquen de manera clara i



# Nota de prensa

directa des dels diferents mitjans d'accés a l'estació (aparcament, taxi, autobús urbà...).

Ja en l'interior, el vestíbul s'organitza bolcat cap al pati Oest, amb accés directe i ràpid als ascensors d'andanes. Cap al pati Aquest es disposen la cafeteria i els diferents usos d'atenció al viatger i d'ús intern del personal de l'estació.

Els nuclis de comunicació connecten, visual i funcionalment, l'estació amb les andanes. Existeix un nucli de comunicació amb cada andana, mitjançant dos ascensors i una escala, i es situen en les façanes Nord i Sud.

L'edifici inclourà:

- Vestíbul d'accés, que organitza els diferents recorreguts, permetent l'accés a andanes a través dels nuclis de comunicació o accedint a la zona de serveis al viatger.
- Cafeteria multibotiga, en previsió de la seva futura explotació.
- Zona de serveis al viatger: venda de bitllets i atenció al client, zona de màquines d'autovenda i de productes comercials i lavabos.
- Zona de despatxos: Gabinet de circulació, despatx de cap d'estació, magatzem i vestidors de personal.
- Zona d'instal·lacions: Quarts destinats a grup electrogen, sala hídrica, RITI, comunicacions ferroviàries, quart de manteniment i espai disponible.

L'estació es completa amb un edifici tècnic, situat a l'altura del P.K. 24+230 del projecte de via, en el marge nord de la plataforma, que inclourà:

- Salas de personal: sala d'estada i gabinet de circulació, vestidors i lavabos.
- Quarts d'instal·lacions: equips de telecomunicació, equips de senyalització i subministrament d'emergència i uns altres serveis.



## Connexió Ferroviària Corredora Mediterrani – LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa

Amb l'entrada en servei de la Connexió Ferroviària Corredor Mediterrani – L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, de la qual formen part les obres licitades avui, es pretenen complir els següents objectius:

Completar la doble via a Corredor Mediterrani entre València i Tarragona, eliminant l'únic tram actualment en via única entre Vandellòs i Tarragona.

Resoldre alguns dels actuals problemes d'explotació ferroviària, que juntament amb la reducció dels temps de viatge permetrà la prestació d'un servei de transport altament competitiu.

Derivar el ferrocarril dels nuclis urbans de les poblacions costaneres de L'Hospitalet de L'Infant, Mont-roig del Camp i Cambrils cap a l'interior, eliminant la barrera que el mateix suposa actualment a la seva xarxa viària i dotant a les mateixes de noves estacions més modernes en la nova línia, integrades en zones de nous desenvolupaments urbanístics d'aquestes poblacions.

A més, s'incrementarà l'oferta de serveis ferroviaris per a la comarca de Tarragona, amb una nova estació que integrarà els serveis d'alta velocitat i llarg recorregut del Corredor Mediterrani, permetent la seva connexió amb la L.A.V. Madrid-Barcelona.