



Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa

Fomento adjudica por 589,2 millones de euros la construcción de la estructura y los accesos de la estación de La Sagrera (Barcelona)

- Con una afluencia estimada de 100 millones de usuarios, esta estación se convertirá en un polo estratégico de la red de transporte público en el área metropolitana de Barcelona.
- Dará servicio a circulaciones tanto de alta velocidad como de cercanías y regionales, y conectará con las redes de metro y autobuses.
- La Sagrera se construirá con criterios de eficiencia energética y sostenibilidad, y será completamente accesible a personas de movilidad reducida.

Madrid, 29 de marzo de 2010 (Ministerio de Fomento)

El Ministerio de Fomento ha aprobado la adjudicación de las obras de construcción de la estructura y los accesos de la estación de La Sagrera, en Barcelona. El Consejo de Administración de Adif ha aprobado en su reunión de hoy esta adjudicación por un importe global de 589.244.830,7 euros (IVA incluido).

Las obras de construcción de la estructura han sido adjudicadas a la UTE integrada por las empresas Dragados, Acciona, Comsa y Acsa, mientras que las correspondientes a los accesos se han adjudicado a la UTE conformada por Rubau, Copisa, FCC Construcción y Ferrovial Agromán.

Con esta actuación se da un nuevo impulso a la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. La nueva estación de La Sagrera se convertirá en uno de los polos estratégicos para el desarrollo de la red de transporte público en el área metropolitana de Barcelona y se estima que contará con unos 100 millones de usuarios anuales.



Esta importante actuación constructiva, que conectará la Línea de Alta Velocidad con las redes de cercanías, regionales, metro, autobús y taxis, así como con el transporte privado, representará igualmente una gran operación de transformación urbanística de la zona en que se ubica, generando en su entorno nuevas oportunidades de desarrollo socioeconómico.

Principales beneficios

Los principales beneficios derivados de la ejecución del proyecto serán los siguientes:

- Creación de una nueva estación que integrará en un mismo edificio, en dos niveles diferentes, los tráficos de cercanías y regionales por vía convencional, y los de alta velocidad y larga distancia en ancho UIC.
- Creación de un espacio intermodal que conectará la Línea de Alta Velocidad con las de cercanías, autobuses y metro.
- El diseño de la nueva estación incorpora criterios de accesibilidad integral para personas con movilidad reducida, y criterios de eficiencia energética y sostenibilidad para conseguir un uso racional de la energía y un consumo responsable de los recursos naturales.
- Configuración de un nuevo espacio urbano sobre los terrenos que libera toda la actuación ferroviaria, mediante la construcción de una nueva estación semisoterrada de varios niveles cuya explotación está orientada a los clientes del ferrocarril.
- Mejora de las condiciones de acceso al modo de transporte ferroviario en la ciudad de Barcelona.
- Creación de nuevos accesos ferroviarios y viarios en los ámbitos urbanos de La Sagrera y Sant Martí de la ciudad de Barcelona.
- Aumento de la seguridad con la adecuación del esquema de vías para tecnologías punta en sistemas de conducción automática de trenes.
- Incremento de la capacidad y la regularidad, como resultado de disponer, al menos, de doble vía en todo el trayecto.
- Aumento del confort, al establecerse unas condiciones óptimas de rodadura y trazado.
- Reducción de tiempos de viaje y aumento de la frecuencia de servicios, al disponer de una playa de vías específica para la logística y el estacionamiento de los trenes.



Ejecución de la estructura

Este proyecto, que cuenta con un presupuesto de adjudicación de 366.442.634,3 euros, IVA incluido, comprende la ejecución de la estructura de la estación y contempla todas las actuaciones necesarias para la ejecución de las obras de infraestructura, vía y edificación tales como movimientos de tierra, obras de drenaje, estructuras, reposición de los servicios y servidumbres afectados, incluyendo las instalaciones ferroviarias de la línea convencional hasta su puesta en servicio.

El proyecto se inscribe dentro del conjunto de actuaciones de regeneración urbana del sector Sant Andreu-La Sagrera como una infraestructura mayoritariamente ferroviaria, pero con un destacado factor urbanístico por el gran valor de este espacio en la Ciudad Condal y la eficiencia en el movimiento de personas, que ha derivado en una solución de estación semisoterrada, con varios niveles y que cubrirá un gran parque lineal.

La disposición volumétrica de la estructura dará continuidad al espacio público generado sobre las vías actuales. Esta actuación permitirá desarrollar de forma paralela diferentes aspectos arquitectónicos, funcionales y de urbanización del parque de Sant Martí.

Los niveles superiores corresponden a la alta velocidad y a la estación de autobuses interurbanos, su acceso principal se hace desde el barrio de La Sagrera al gran patio de conexiones con autobús, cercanías y metro. El vestíbulo tiene un gran espacio central de acogida, taquillas y zona comercial. La zona de salidas se sitúa en el lado norte y las llegadas en el sur, mediante espacios abiertos a los andenes de alta velocidad.

Las dos vías de alta velocidad se abren en un haz de diez vías, dos generales y ocho de servicio, que se sitúan en el nivel superior de la futura estación, donde la estructura se compone de cuatro andenes de 400 m de longitud y un quinto de 200 m, todos con un ancho de 12 metros.

Los niveles inferiores se destinan a los servicios de cercanías, el metro y aparcamientos, y su acceso principal se hace desde el barrio de Sant Martí, a una cota bastante más baja que el de La Sagrera. El vestíbulo de cercanías



tiene dos niveles, el primero de los cuales permite la entrada desde el parque de Sant Martí y la conexión a los andenes de alta velocidad. El segundo y principal, por el que se accede a cercanías a través de un gran atrio, prestará los servicios de venta de billetes y zona comercial, permitiendo la conexión con metro y aparcamiento.

Las vías existentes de la red convencional serán objeto de una profunda remodelación para adecuar su paso por la futura estación y hacerlas compatibles con la nueva Línea de Alta Velocidad. El trazado comenzará a bajar para situarse en el nivel inferior, abriéndose en un haz de ocho vías al paso por la estación con 4 andenes de 240 m de longitud.

A ambos lados del vestíbulo de cercanías se integran en la propia estación cuatro grandes aparcamientos con una capacidad aproximada de 2.500 vehículos, para servicio tanto de la estación ferroviaria como de la de autobuses y en un futuro de la zona de servicios que se construirá en el entorno.

Ambas zonas de la estación, lado La Sagrera y lado Sant Martí, quedan unidas por un gran patio de conexiones en el lado de La Sagrera que conforma el nudo intermodal del conjunto donde se encuentran servicios de alta velocidad y larga distancia, cercanías y regionales, líneas regulares y discrecionales de autobuses, y las líneas 4 y 9 del metro de Barcelona.

La estructura del edificio se ha proyectado de forma que se permite a las personas con movilidad reducida el acceso y la circulación por el mismo en los términos previstos en su normativa específica, garantizando la accesibilidad integral del edificio en todos los espacios abiertos al público.

Asimismo se han tenido en cuenta los conceptos relativos al ahorro de energía y aislamiento térmico, de tal forma que se consigue un uso racional y eficiente de la energía necesaria para la sostenibilidad y adecuada utilización del edificio.

Construcción de los accesos

En el ámbito de los accesos a la estación de La Sagrera, cuyo proyecto cuenta con un presupuesto de adjudicación de 222.802.196,4 euros (IVA



incluido), y su ámbito de ejecución se sitúa entre el Puente de Bac de Roda hasta la futura estación de La Sagrera, con una longitud de 220 m, y desde este punto hasta el denominado triángulo ferroviario, con una longitud de 780 m.

Las obras comprenden la ejecución de los accesos a la futura estación de La Sagrera, tanto ferroviarios como viarios, y parte de la estructura de la estación de autobuses. El tramo se inicia bajo el puente Bac de Roda y comprende las dos vías generales de alta velocidad, que se abren en un haz de acceso a la futura playa de diez vías, dos generales y ocho de servicio de la futura estación. En dicho tramo de 220 m, las vías se cubren para crear en la superficie un parque lineal que se integrará en el entramado urbano de la ciudad.

Las vías existentes de la red convencional son objeto de una profunda remodelación para adecuar su paso por la futura estación y hacerlas compatibles con la nueva Línea de Alta Velocidad. En el tramo situado al inicio del proyecto, el trazado debe comenzar a bajar para situarse en el nivel inferior, abriéndose en un haz de ocho vías al paso por la estación.

Después de la estación, está proyectada un área logística de ancho UIC para estacionamiento y mantenimiento, con cinco andenes de 400 m de longitud que dan servicio a todas las vías y proporcionará la máxima funcionalidad en la operación de limpieza, avituallamiento y reutilización de los trenes, por minimizar la ocupación de vías de la propia estación una vez finalizado el movimiento de viajeros.

La accesibilidad de vehículos se resuelve mediante la red viaria en superficie prevista para el sector, completada con un sistema de viarios segregados que permiten el acceso a los aparcamientos, la estación de autobuses y las zonas de logística de la futura estación de La Sagrera.