



## A Tarragona

# Foment destina 205 milions d'euros a actuacions en la connexió del Corredor Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera

- El Ministeri adjudica les obres de via i electrificació de la connexió i l'estació de Cambrils

Madrid, 22 de gener de 2011 (Ministeri de Foment).

El Ministeri de Foment ha adjudicat diversos contractes per a la construcció de la connexió del Corredor Mediterrani amb la línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-Frontera Francesa a Tarragona.

El pressupost conjunt de les adjudicacions, publicades avui al Butlletí Oficial de l'Estat, és de més de 205 milions d'euros.

Les obres que ara s'adjudiquen s'emmarquen dins de les actuacions que està duent a terme el Ministeri 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.

Amb aquesta connexió, s'han de complir els següents objectius:

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



# Nota de prensa

- Resoldre alguns dels actuals problemes d'exploració ferroviària, que juntament amb la reducció dels temps de viatge permetrà la prestació d'un servei de transport altament competitiu.
- Permetrà treure el ferrocarril dels cascs 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 LAV Madrid-Barcelona.
- Es connectarà el nucli urbà de Tarragona amb la línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona.

## Contracte de vies

Les obres de via han estat adjudicades a la Unió Temporal d'Empreses (UTE) integrada per FCC Construcción, SA, SA d'Obres i Serveis Copasa i Coalvi, SA, amb un pressupost de 129.800.000 d'euros.

Consisteixen en l'execució de la superestructura de via de tot el tram, així com totes les actuacions d'infraestructura necessàries per a la correcta implantació, entre les quals destaquen les següents:

- Extensió del subballast i col·locació de canaleta.
- Condicionament de la plataforma existent del Subtram I Vandellòs-Tarragona.
- Ampliació de la plataforma a l'estació de l'Hospitalet de l'Infant
- Ampliació de la plataforma en el P.A.E.T. de Mont-roig del Camp.
- Plataforma del Ramal de connexió en ample ibèric des del Canviador d'amples de l'Estació Central fins a connectar amb la línia Reus-Tarragona, per permetre l'accés a Tarragona (Moviment de terres,



drenatge, estructures, reposició de vials, reposició de serveis, integració ambiental)

• Nou pas superior en el Camí dels Morts sobre el ramal d'ample ibèric per a l'accés des de l'Estació Central a Tarragona i Salou / Port aventura.

- Canviador d'amples
- Nous camins.
- Pantalles acústiques
- Pantalles deflectores en viaductes
- Tancament

### Principals actuacions

• Muntatge de via

S'executarà el muntatge de la superestructura de via de tot el tram. En el cas del Túnel dels Rojales es realitzarà en via en placa, mentre que a la resta dels eixos d'ample ibèric i ample UIC es muntarà via sobre balast.

• Estació de l'Hospitalet de l'Infant - Vandellòs

L'Estació de l'Hospitalet de l'Infant - Vandellòs projectada, comptarà amb dues vies generals i dues vies d'apartat de 400 m de longitud útil. L'entreeix en vies generals és de 4,3 m entre via general i via d'apartat, de 5,5 m.

• P.A.E.T. de Mont-Roig del Camp

Compta amb dues vies generals i dues vies d'apartat de 750 m de longitud útil. L'entreeix en vies generals és de 4,3 m entre via general i via d'apartat, de 5,5 m.

Exteriorment a les vies d'apartat es projecten sengles andanes, de 420 m de longitud i 6 m d'ample, no inclosos en aquest projecte.

• Plataforma del Ramal de connexió en ample ibèric des del Canviador d'amples de l'Estació Central fins a connectar amb la línia Reus-Tarragona

El projecte inclou les obres de plataforma d'un nou ramal de via única



en ample ibèric d'uns 2.292 m, entre l'Estació Central i la línia actual Reus-Tarragona.

- Canviador de Amples

En el present projecte constructiu es defineix el conjunt d'obres necessàries per a la construcció de dos canviadors duals d'ample per a trens de viatgers abans de l'Estació Central, en la línia d'alta velocitat Madrid - Barcelona - Frontera Francesa.

La utilitat d'aquest tipus d'instal·lacions és possibilitar el canvi d'ample dels trens per permetre la seva circulació per via d'ample 1.435 mm o via d'ample 1.668 mm. D'aquesta manera, els trens circulen per tot el Corredor Mediterrani i connecten, mitjançant el pas pel canviador, amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid - Barcelona d'ample 1,435 existent. També és possible el recorregut en sentit invers.

A més mitjançant el ramal de connexió en ample ibèric des de l'estació central amb la línia Reus-Tarragona es possibilita que mitjançant un canvi d'ample dels trens que parteixen de l'estació del nucli urbà de Tarragona puguin accedir a la línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona - Frontera-Francesa.

### Contracte d'electrificació

El Ministeri de Foment ha adjudicat a la Unió Temporal d'Empreses (UTE), formada per Cobra, SA; Elector, SA i Societat Espanyola de Muntatges Industrials, SA les obres d'electrificació de la connexió del Corredor Mediterrani amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. El pressupost és de 54,8 milions d'euros.

Les obres objecte del projecte consisteixen en l'execució de la línia aèria de contacte i les subestacions de tracció necessàries per a l'alimentació elèctrica dels trams d'ample ibèric i ample UIC que conformen la Connexió Ferroviària Corredor 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.

Pel que fa als trams en ample ibèric, l'electrificació s'executarà en les noves vies a construir en ample ibèric i en el tram afectat de la línia Reus - Tarragona.

La línia aèria de contacte a instal·lar serà catenària tipus polivalent de les característiques que es defineixen a continuació i s'ajustarà a la normativa i especificacions d'ADIF.

Els trams d'ample ibèric a electrificar s'alimentaran a 3.000 Vcc en corrent continu i per a això es construiran noves subestacions. Per això s'ha realitzat un dimensionament elèctric que simula els trams objecte del projecte a la nova situació, tant en el cas de funcionament normal de totes les subestacions com en el cas de fallada de qualsevol de les subestacions intermèdies. El resultat del mateix és que es requerirà la construcció de quatre noves subestacions.

Pel que fa als trams en ample UIC, 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 són les següents:

Sistema de catenària simple, poligonal, atirantado en tots els perfils, vertical, amb pèndola en Y, sense fletxa en el fil de contacte i formada per un sustentador, un fil de contacte i pèndoles equipotencials, compensada mecànicament i apta per a circular a alta velocitat, que satisfà els requeriments de normatives europees per a aquest tipus de línies.

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: ca 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 gàlib, el gàlib d'Infraestructura tipus ADIF.



La catenària és apta per al seu ús en una línia amb les següents característiques:

- o Freqüència de trens cada tres minuts per sentit.
- o Velocitat superior a 300 km / h.
- o Potència utilitzada pel tren a través del pantògraf 10 -15 MW.

### Contracte de l'estació de Cambrils

El Ministeri de Foment ha adjudicat a la Unió Temporal d'Empreses (UTE), integrada per Azvi, SA i Copisa Constructor Pirenaica, SA, les obres de l'Estació de Cambrils, a Tarragona. El pressupost és de 20,4 milions d'euros.

Les obres adjudicades inclouen les següents actuacions:

- Viaducte de l'Estació de Cambrils.
- Andanes, marquesines i il.luminació.
- Urbanització i vials de l'estació, fins i tot zona d'aparcament.
- Edifici de viatgers, incloent obra civil i instal.lacions.
- Edifici Tècnic, incloent obra civil i instal.lacions.

El viaducte té una longitud de 746,44 m i es desenvolupa entre els PK 22 +706,661 i 23 +453,101 de l'eix definit en el projecte de via. El tauler consta de 27 obertures

El tauler té ample mínim de 12,60 m a la zona on albergarà 2 úniques vies generals i un ample màxim de 28,0 m a la zona amb quatre vies i andanes de l'estació.

Sobre el tauler de viaducte, es projecten sengles andanes de 213,4 m de longitud i 6 m d'ample. Sobre els mateixos es preveu la implantació d'una marquesina en tota la longitud, per a protecció dels viatgers de la pluja, i un peto amb mampara per a protecció de caigudes en la vora exterior de les andanes.



# Nota de prensa

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

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

Els accessos es plantegen en les façanes nord i sud, conduint directament al vestíbul principal, que es 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 forma clara i directa des dels diferents mitjans d'accés a l'estació (aparcament, taxi, autobús urbà ...).

Ja a 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.

- 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.