



José Blanco presenta la nova estació de rodalies de La Sagrera-Meridiana a Barcelona

- El Ministeri de Foment ha invertit més de 34 milions d'euros en la construcció d'aquesta infraestructura
- El complex serà un dels principals intercanviadors de transport públic de Barcelona

Barcelona, 16 de febrer de 2011 (Ministeri de Foment).

El ministre de Foment, José Blanco, ha assistit avui a Barcelona l'acte de presentació de la nova estació de rodalies de la Sagrera-Meridiana. L'acte ha comptat també amb la presència de l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, el delegat del Govern a Catalunya, Joan Rangel, el conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, Lluís Recoder, el secretari d'Estat de Transports, Isaías Táboas, el secretari d'Estat de Planificació i Infraestructures, Víctor Morlán, el president d'Adif, Antonio González Marín, i el president de Renfe, Teófilo Serrano.

El Govern d'Espanya ha destinat més de 34,3 milions d'euros a la construcció d'aquesta nova infraestructura per Barcelona.

L'estació de rodalies de la Sagrera-Meridiana, la data de posada en servei de la qual està prevista per al pròxim 20 de febrer, es convertirà en un dels pols estratègics de la xarxa de transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona, ja que donarà servei a les línies R3, R4, R7 i R12 de Rodalies de Barcelona i al Metro.

D'aquesta manera, l'estació de la Sagrera-Meridiana serà una nova parada entre Arc de Triomf i Sant Andreu Arenal per a tots els serveis d'aquestes línies de Rodalies de Catalunya:



- R3 L'Hospitalet de Llobregat - Puigcerdà per Vic
- R4 Manresa - Sant Vicenç de Calders per Vilafranca del Penedès
- R7 L'Hospitalet de Llobregat - Martorell per Cerdanyola Universitat
- R12 L'Hospitalet de Llobregat - Lleida per Manresa

Aquestes instal·lacions es situen dins del túnel que discorre sota l'avinguda de la Meridiana, entre els túnels de les línies L1 i L5 de Metro, al costat de l'estació soterrada de la Sagrera i en perpendicular als túnels de les línies L9, L10 i de la futura L4. El seu disseny permetrà l'intercanvi de viatgers d'ambdós mitjans de transport, millorant així la connexió entre ambdós serveis públics.

La nova estació es distribueix en dos nivells: en el primer s'ubiquen els dos vestíbuls, un amb accés des de l'entorn del carrer Martí Molins, i un altre comú amb el vestíbul de Metro del carrer Hondures, ambdós plenament accessibles i dotats de venda de bitllets, control d'accessos i dependències internes i serveis.

En el nivell inferior s'ha construït una andana central de 200 m de longitud i 6,4 m d'ample.

Reestructuració i adequació del túnel

La principal actuació realitzada ha estat el rebaix de la rasant ferroviària amb l'objectiu de crear un espai d'intercanvi sense barreres arquitectòniques. En aquest sentit, per donar continuïtat a aquest espai comú, eren indispensables les actuacions desenvolupades en el túnel. D'aquesta manera, els usuaris poden ara gaudir d'un únic espai diàfan i totalment accessible.

Els treballs de demolició del túnel van tenir una singular importància, ja que d'aquesta manera es va generar l'espai necessari per a la construcció de l'estació, més ampla i més profunda que el túnel original. Un cop conclosa la demolició, es va poder continuar amb les tasques d'execució del nou intercanviador.



Nota de prensa

El procés constructiu per a la prolongació de l'estructura de cobertura i rebaix de vies a la nova estació de rodalies de la Sagrera-Meridiana es va efectuar mitjançant l'execució de pilots i micropilots. Posteriorment, es va excavar a cel obert per configurar la llosa superior. Un cop realitzada la contenció de les parets i el sostre, es va procedir a la demolició del túnel ja l'excavació per rebaixar la rasant.

Part de l'estructura del calaix va ser executada en la recent reforma del vestíbul d'intercanvi entre les línies de metro, de manera que tan sols va ser necessari prolongar l'estructura en 114 m per arribar als 370 m de longitud necessaris.

El túnel, inaugurat el 1954, va haver de ser enderrocat per trams per garantir l'estabilitat de l'estructura i ocasionar les mínimes afeccions possibles a la ciutadania. Un dels trams de la volta va ser dividit en segments, emprant fil de diamant, i va ser enderrocat posteriorment de manera alterna. Per a la resta del túnel es va emprar una maquinària específica que va ser enderrocant la volta gràcies a una pinça de grans dimensions situada a l'extrem del vehicle.

El nou túnel ha estat dissenyat per a ser més ample, de manera que s'hagi pogut construir l'andana central prevista i es pugui executar el rebaix de la rasant amb l'objectiu que el futur intercanviador sigui completament accessible.

Pel que fa a la superestructura, es van instal·lar 1.300 m de via en placa sobre formigó, amb un tractament especial idoni per a les zones de túnel que permet reduir les vibracions i el soroll, i altres 1.300 m de catenària rígida, adequada per a la seva ús en túnels.

A més, s'han instal·lat elements de senyalització i comunicació ferroviària d'última tecnologia.

Andanes

A l'estació s'ha construït una andana central de 200 m de longitud, amb dos accessos situats a cada extrem, un exclusiu per a rodalies i un altre



integrat a l'intercanviador de la xarxa de metro. L'andana descriu una corba suau amb una longitud útil de 200 m i té una amplada de 6,4 m. A més, disposa d'escales fixes i mecàniques, ascensor adaptat per a persones amb discapacitat i una sortida d'emergència a la part central.

D'altra banda, s'ha muntat un fals sostre de lamel·les d'acer galvanitzat microperforat i s'han instal·lat els conductes de ventilació.

El vestíbul consta de control d'accessos i taquilla, una àrea destinada a instal·lacions, dependències internes d'Adif, Renfe i de TMB, així com d'una sèrie d'espais que romandran disponibles per cobrir futures necessitats del conjunt.

Tant el vestíbul com les andanes comptaran amb elements d'informació com senyalització, cartelleria, megafonia automatitzada, teleindicadors i monitors.

Accessos a l'estació

Les rampes d'accés de la nova instal·lació van ser cobertes amb 32 bigues de 14 m de longitud, 1 m d'alt i 0,6 m d'ample, que es van col·locar amb dues grues de grans dimensions ubicades a l'avinguda Meridiana.

L'estació compta amb un accés al carrer Martí Molins, exclusiu per al servei ferroviari, i un altre situat al carrer Hondures que possibilita l'intercanvi amb les línies L1, L5, L9, L10 i la futura L4 del metro. Tots dos disposen d'escales fixes, mecàniques i ascensors adaptats a persones amb discapacitat.

Treballs en la infraestructura ferroviària

Davant la necessitat de suspendre el servei ferroviari per emprendre el rebaix de la rasant ferroviària, es van realitzar una sèrie d'obres complementàries a les estacions de Sant Andreu Arenal i Badalona amb l'objectiu d'afavorir i agilitzar el flux de viatgers, especialment durant l'establiment del pla alternatiu de transport que es va dissenyar amb aquest motiu.



Nota de prensa

Al costat Montcada de l'estació de Sant Andreu Arenal es va instal·lar tecnologia d'avantguarda en el sistema de canvi d'agulles, amb l'objectiu d'optimitzar la infraestructura ferroviària i augmentar les condicions de seguretat, eficàcia i fiabilitat de les circulacions.

Es va reorganitzar el vestíbul, per augmentar la seva capacitat i agilitzar els encaminaments dels viatgers, es van modernitzar les escales fixes i mecàniques i es va instal·lar una barana de seguretat a les andanes al costat dels accessos verticals.

A l'exterior, es van dur a terme obres d'urbanització, es va resituar la parada de taxis i es va condicionar la zona per possibilitar l'estacionament dels autobusos llançadora i el pas de viatgers.

D'altra banda, a l'estació de Badalona es va allargar l'andana de la via 4 per a assolir els 200 m útils, es va modificar el traçat de les vies 2 i 4, i es van adequar els aparells de via, els sistemes d'electrificació i les instal·lacions de seguretat i comunicacions, per tal de permetre l'estacionament de trens.

Gràcies a l'esforç de planificació dut a terme per Adif, en col·laboració amb Rodalies, va ser possible restablir la circulació ferroviària per aquest tram una setmana abans del previst, coincidint amb l'inici del curs escolar.

Urbanització i obres complementàries

Finalment, Adif també va dur a terme la construcció de les variants del col·lector del carrer Garcilaso, així com dels que desaiquaven en ell. Els nous col·lectors estan allotjats entre pantalles sota els carrers Olesa i Garcilaso-oest mitjançant dues canonades, les canalitzacions discorren sota les vies. Sota el carrer Garcilaso, costat mar, es van clavar els col·lectors per a minimitzar l'afecció als ciutadans.



Nota de prensa

Per a aquestes obres, va ser necessari establir itineraris alternatius per als vehicles i vianants i amb aquest objectiu es va disposar una completa senyalització horitzontal i vertical, per oferir als conductors itineraris alternatius d'accés al centre de la ciutat. També es van desplaçar els passos de vianants i els semàfors, i hi va haver diverses actuacions com demolicions, rebaixos, anivellats, fresats i aglomerats, tant en les calçades com en les voreres.

A més, es va habilitar un pas alternatiu per un aparcament privat situat en aquell sector, es va modificar l'emplaçament d'una parada d'autobús i es va obrir un pas de vianants per permetre l'encreuament del carrer Olesa en la seva confluència amb la plaça de la Palmera.

Un cop acabada l'obra, s'han recuperat l'entorn, plantant de nou els arbres que s'havien retirat, reposant les voreres i calçades i recol·locant la senyalització horitzontal i vertical.

Compromís del Ministeri de Foment amb Catalunya

La construcció de la nova estació de la Sagrera-Meridiana constitueix un exponent inqüestionable del compromís del Ministeri de Foment amb la millora i modernització de la xarxa d'ample convencional a Catalunya. En aquest sentit, en el període 2005-2010, el Ministeri de Foment, només a través d'Adif, ha invertit més de 1.300 milions d'euros en la infraestructura convencional en aquesta comunitat, amb l'objectiu de proporcionar als seus ciutadans una xarxa de qualitat, més fiable, moderna i segura.

Destaquen per la seva importància per a augmentar la fiabilitat les actuacions en el sistema d'electrificació, aspecte en el qual sobresurt la instal·lació de catenària rígida als túnels de Barcelona i properament al túnel de Sabadell, la renovació de trams com el Montcada-Puigcerdà, Sant Vicenç de Calders-el Prat o en els àmbits de les estacions de Granollers o Mataró, entre d'altres i la construcció o modernització de diverses subestacions com les de Glòries a Barcelona, Vilanova i la Geltrú, les situades en el tram Ripoll-Puigcerdà o les de Blanes o Sant Adrià, entre altres.



Nota de prensa

També s'estan substituint les instal·lacions de seguretat i comunicacions per dotar-les dels últims avenços tecnològics i s'han realitzat renovacions de via en trams com el Girona-Figueres. A més, més de 339 milions s'han destinat a la millora, modernització o construcció de noves estacions, especialment, en la xarxa de Rodalies.

Finalment, destacar que a Catalunya, s'estan executant obres de supressió en 38 passos a nivell, tant per part d'Adif com del Ministeri de Foment i s'estan redactant els projectes per a l'eliminació d'altres 76, i també s'estan instal·lant tancaments en diferents punts de la xarxa amb l'objectiu d'evitar trànsits indeguts per les vies.