



En Tarragona

Fomento destina 80 millones a obras para la conexión del Corredor Mediterráneo con la línea Madrid-Barcelona

- Licitadas las obras de electrificación del enlace que unirá el Corredor Mediterráneo con la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa y con la actual línea Reus-Tarragona.
- El Ministerio licita también las obras de la Estación de Cambrils

Madrid, 5 de enero de 2010 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha licitado hoy obras para la conexión del Corredor Mediterráneo con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona (provincia de Tarragona) por un valor de cerca de 80 millones de euros, según ha publicado el Boletín Oficial del Estado.

Estas actuaciones, autorizadas anteriormente por el Consejo de Ministros, se refieren a la electrificación de la conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (licitadas con un presupuesto de 56,27 millones de euros) y a la construcción del viaducto y de la Estación de Cambrils (por 22,8 millones).

Los trabajos, que se localizan en la provincia de Tarragona, forman parte de las actuaciones que el Ministerio de Fomento está llevando a cabo para completar el enlace del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona y con la actual línea Reus-Tarragona, mediante sendos ramales de conexión. El enlace con esta última línea permitirá la conexión de la ciudad de Tarragona, tanto con el Corredor Mediterráneo, como con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona.



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

La actuación consiste en la ejecución de la línea aérea de contacto y de las subestaciones de tracción necesarias para la alimentación eléctrica de los tramos de ancho ibérico y ancho internacional que conforman la conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo – Línea de Alta Velocidad Madrid – Barcelona – Frontera Francesa, desde la “Bifurcación Calafat” en la línea Valencia-Tarragona hasta la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona, así como su conexión con la línea Reus-Tarragona.

En lo referente a los tramos en ancho ibérico, la electrificación se ejecutará en las nuevas vías a construir en ancho ibérico y en el tramo afectado de la línea Reus - Tarragona. En el tramo inicial, donde se duplica la vía actual del Corredor Mediterráneo, hasta el punto kilométrico (P.K.) 2,92, se producirán una serie de situaciones provisionales, con el objeto de mantener en servicio la línea, que deberán ser coordinadas con las actuaciones correspondientes en vía e instalaciones de seguridad y comunicaciones.

La línea aérea de contacto a instalar será catenaria tipo polivalente y se ajustará a la normativa y especificaciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

Los tramos de ancho ibérico a electrificar se alimentarán a 3.000 Vcc en corriente continua y para ello se construirán cuatro nuevas subestaciones:

- S/E VANDELLÓS: PK 1+960
- S/E MONT-ROIG DE L’CAMP: PK 16+360
- S/E CAMBRILS: PK 24+840
- S/E CRUCE: PK 32+940

En lo referente a los tramos en ancho internacional, la solución adoptada es la instalación de un sistema de línea aérea de contacto con catenaria de alta velocidad compensada apta, para los



requerimientos de la instalación cuyas características más relevantes son las siguientes:

- Sistema de catenaria simple, poligonal, atirantada en todos los perfiles, vertical, con péndola en Y, sin flecha en el hilo de contacto y formada por un sustentador, un hilo de contacto y péndolas equipotenciales, compensada mecánicamente y apta para circular a alta velocidad.
- La línea de contacto estará compensada mecánicamente de forma independiente para el sustentador y el hilo de contacto.
- Se ha proyectado el sistema de alimentación a la catenaria: c.a. 2x25 KV 50 Hz por coherencia con el tramo anterior y posterior de la línea.
- Sistema de retorno de tracción con cable de retorno.
- Se adopta como gálibo, el gálibo de Infraestructura tipo ADIF.
- La catenaria es apta para su empleo en una línea con las siguientes características:
 - Frecuencia de trenes cada tres minutos por sentido.
 - Velocidad superior a 300 km/h.

Viaducto y estación de Cambrils

Las obras licitadas hoy contemplan la ejecución del viaducto de la Estación de Cambrils, los andenes, marquesinas e iluminación, la urbanización y viales de la estación, la zona de aparcamiento, el edificio de viajeros y el edificio técnico.

El viaducto de la estación tiene una longitud de 746,44 metros y se desarrolla entre los puntos kilométricos (P.K.) 22+706,661 y 23+453,101. El tablero, que consta de 27 vanos, es pretensado y tiene



un ancho mínimo de 12,6 metros (en la zona donde albergará 2 únicas vías generales) y un ancho máximo de 28 m (en la zona con cuatro vías y andenes de la estación), con sus correspondientes transiciones lineales.

Sobre el tablero de viaducto proyectado, se proyectan sendos andenes de 213,4 metros de longitud y 6 de ancho. Sobre ellos se implantará la marquesina en toda su longitud.

La urbanización proyectada en el entorno del edificio de viajeros de la estación de Cambrils consta de un vial de acceso que rodea la estación, una zona peatonal de paso y estancia en el entorno inmediato a la estación, y un aparcamiento con capacidad para 160 vehículos.

El vial interno de la estación consiste en un anillo formado por dos carriles unidireccionales, de forma que los vehículos que acceden a la estación pasen por delante del edificio principal permitiendo que se apeen los viajeros en la zona de estacionamiento limitado y continúen hacia el aparcamiento o bien salgan de la estación sin necesidad de realizar maniobra alguna. En el interior del anillo, bajo el viaducto, se ha planteado una plaza peatonal con aparcamiento de bicicletas, mobiliario urbano y parterres con grava y/o vegetación, contando con una amplia conexión peatonal entre la zona de aparcamiento y el edificio. También cuenta con espacio para estacionamiento de taxis y autobuses, así como carga y descarga y vehículos de emergencia.

Edificio de la estación

El edificio proyectado para la estación de Cambrils se sitúa entre las pilas 23 y 24 del viaducto, a la altura del P.K. 23+242. Las dimensiones del edificio se han proyectado de forma que ocupe completamente el espacio entre las pilas que definen el vano.

La volumetría del edificio marca dos piezas claras, una horizontal, que corresponde a la estación, y que llega a envolver las pilas 23 y 24 del viaducto creando patios laterales, de manera que se eluda la imagen de edificio encajado entre las pilas; y otra vertical en cada acceso, que engloba la conexión entre estación y andenes mediante ascensores y escaleras.



Nota de prensa

Los accesos se plantean en las fachadas Norte y Sur, conduciendo directamente al vestíbulo principal, que se ilumina lateralmente a través de uno de los patios, y desde el que se accede bien a los ascensores de subida a andenes, bien a los servicios al viajero.

Desde el exterior, estos accesos se identifican de forma clara y directa desde los distintos medios de acceso a la estación (aparcamiento, taxi, autobús urbano...).

Ya en el interior, el vestíbulo se organiza volcado hacia el patio Oeste, con acceso directo y rápido a los ascensores de andenes. Hacia el patio Este se disponen la cafetería y los distintos usos de atención al viajero y de uso interno del personal de la estación.

Los núcleos de comunicación conectan, visual y funcionalmente, la estación con los andenes. Existe un núcleo de comunicación con cada andén, mediante dos ascensores y una escalera, y se sitúan en las fachadas Norte y Sur.

El edificio incluirá:

- Vestíbulo de acceso, que organiza los distintos recorridos, permitiendo el acceso a andenes a través de los núcleos de comunicación o accediendo a la zona de servicios al viajero.
- Cafetería multitienda, en previsión de su futura explotación.
- Zona de servicios al viajero: venta de billetes y atención al cliente, zona de máquinas de autoventa y de productos comerciales y aseos.
- Zona de despachos: Gabinete de circulación, despacho de jefe de estación, almacén y vestuarios de personal.
- Zona de instalaciones: Cuartos destinados a grupo electrógeno, sala hídrica, RITI, comunicaciones ferroviarias, cuarto de mantenimiento y espacio disponible.

La estación se completa con un edificio técnico, situado a la altura del P.K. 24+230 del proyecto de vía, en la margen norte de la plataforma, que incluirá:



- Salas de personal: sala de estancia y gabinete de circulación, vestuarios y aseos.
- Cuartos de instalaciones: equipos de telecomunicación, equipos de señalización y suministro de emergencia y otros servicios.

Conexión Ferroviaria Corredor Mediterráneo – LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa

Con la puesta en servicio de la Conexión Ferroviaria Corredor Mediterráneo – L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, de la que forman parte las obras licitadas hoy, se pretenden cumplir los siguientes objetivos:

- Completar la doble vía en el Corredor Mediterráneo entre Valencia y Tarragona, eliminando el único tramo actualmente en vía única entre Vandellós y Tarragona.
- Resolver algunos de los actuales problemas de explotación ferroviaria, que junto con la reducción de los tiempos de viaje permitirá la prestación de un servicio de transporte altamente competitivo.
- Derivar el ferrocarril de los cascos urbanos de las poblaciones costeras de L'Hospitalet de L'Infant, Mont-roig del Camp y Cambrils hacia el interior, eliminando la barrera que el mismo supone actualmente a su red viaria, y dotando a las mismas de nuevas estaciones más modernas en la nueva línea, integradas en zonas de nuevos desarrollos urbanísticos de estas poblaciones.
- Además, se incrementará la oferta de servicios ferroviarios para la comarca de Tarragona, con una nueva estación que integrará los servicios de alta velocidad y largo recorrido del Corredor Mediterráneo, permitiendo su conexión con la L.A.V. Madrid-Barcelona.