



José Blanco presenta la nueva estación de cercanías de La Sagrera-Meridiana en Barcelona

- El Ministerio de Fomento ha invertido más de 34 millones de euros en la construcción de esta infraestructura
- El complejo será uno de los principales intercambiadores de transporte público de Barcelona

Barcelona, 16 de febrero de 2011 (Ministerio de Fomento).

El ministro de Fomento, José Blanco, ha asistido hoy en Barcelona al acto de presentación de la nueva estación de cercanías de La Sagrera-Meridiana. El acto ha contado también con la presencia del alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, el Delegado del Gobierno en Cataluña, Joan Rangel, el conseller de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat, Lluís Recoder, el secretario de Estado de Transportes, Isaías Táboas, el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, Víctor Morlán, el presidente de Adif, Antonio González Marín, y el presidente de Renfe, Teófilo Serrano.

El Gobierno de España ha destinado más de 34,3 millones de euros a la construcción de esta nueva infraestructura para Barcelona.

La estación de cercanías de La Sagrera-Meridiana, cuya fecha de puesta en servicio está prevista para el próximo 20 de febrero, se convertirá en uno de los polos estratégicos de la red de transporte público en el área metropolitana de Barcelona, ya que dará servicio a las líneas R3, R4, R7 y R12 de Rodalies de Barcelona y al Metro.

De este modo, la estación de La Sagrera-Meridiana será una nueva parada entre Arc de Triomf y Sant Andreu Arenal para todos los servicios de estas líneas 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

Estas instalaciones se ubican dentro del túnel que discurre bajo la avenida de la Meridiana, entre los túneles de las líneas L1 y L5 de Metro, junto a la estación soterrada de La Sagrera y en perpendicular a los túneles de las líneas L9, L10 y de la futura L4. Su diseño permitirá el intercambio de viajeros de ambos medios de transporte, mejorando así la conexión entre ambos servicios públicos.

La nueva estación se distribuye en dos niveles: en el primero se ubican los dos vestíbulos, uno con acceso desde el entorno de la calle Martí Molins, y otro común con el vestíbulo de Metro de la calle Honduras, ambos plenamente accesibles y dotados de venta de billetes, control de accesos i dependencias internas y servicios.

En el nivel inferior se ha construido un andén central de 200 m de longitud y 6,4 m de ancho.

Reestructuración y adecuación del túnel

La principal actuación realizada ha sido el rebaje de la rasante ferroviaria con el objetivo de crear un espacio de intercambio sin barreras arquitectónicas. En este sentido, para dar continuidad a este espacio común, eran indispensables las actuaciones desarrolladas en el túnel. De este modo, los usuarios pueden ahora disfrutar de un único espacio diáfano y totalmente accesible.

Los trabajos de demolición del túnel tuvieron una singular importancia, ya que de este modo se generó el espacio necesario para la construcción de la estación, más ancha y más profunda que el túnel original. Una vez concluida la demolición, se pudo continuar con las tareas de ejecución del nuevo intercambiador.



El proceso constructivo para la prolongación de la estructura de cobertura y rebaje de vías en la nueva estación de cercanías de La Sagrera-Meridiana se efectuó mediante la ejecución de pilotes y micropilotes. Posteriormente, se excavó a cielo abierto para instalar la losa superior. Una vez realizada la contención de las paredes y el techo, se procedió a la demolición del túnel y a la excavación para rebajar la rasante.

Parte de la estructura del cajón fue ejecutada en la reciente reforma del vestíbulo de intercambio entre las líneas de metro, por lo que tan sólo hubo que prolongar la estructura en 114 m para alcanzar los 370 m de longitud necesarios.

El túnel, inaugurado en 1954, tuvo que ser derruido por tramos para garantizar la estabilidad de la estructura y ocasionar las mínimas afecciones posibles a la ciudadanía. Uno de los tramos de la bóveda fue dividido en segmentos, empleando hilo de diamante, y fue demolido posteriormente de manera alterna. Para el resto del túnel se empleó una maquinaria específica que fue derruyendo la bóveda gracias a una pinza de grandes dimensiones situada en el extremo del vehículo.

El nuevo túnel ha sido diseñado para ser más ancho, de modo que pudiera construirse el andén central previsto y se pudiera ejecutar el rebaje de la rasante con el objetivo de que el futuro intercambiador fuera completamente accesible.

En lo que se refiere a la superestructura, se instalaron 1.300 m de vía en placa sobre hormigón, con un tratamiento especial idóneo para las zonas de túnel que permite reducir las vibraciones y el ruido, y otros 1.300 m de catenaria rígida, adecuada para su uso en túneles.

Además, se han instalado elementos de señalización y comunicación ferroviaria de última tecnología.

Andenes

En la estación se ha construido un andén central de 200 m de longitud, con sendos accesos situados en cada extremo, uno exclusivo para



cercanías y otro integrado en el intercambiador de la red de metro. El andén describe una curva suave con una longitud útil de 200 m y tiene un ancho de 6,4 m. Además, dispone de escaleras fijas y mecánicas, ascensor adaptado para personas con discapacidad y una salida de emergencia en la parte central.

Por otro lado, se ha montado un falso techo de lamas de acero galvanizado microperforado y se han instalado los conductos de ventilación.

El vestíbulo consta de control de accesos y taquilla, un área destinada a instalaciones, dependencias internas de Adif, Renfe y de TMB, así como de una serie de espacios que permanecerán disponibles para cubrir futuras necesidades del conjunto.

Tanto el vestíbulo como los andenes contarán con elementos de información como señalética, cartelería, megafonía automatizada, teleindicadores y monitores.

Accesos a la estación

Las rampas de acceso de la nueva instalación fueron cubiertas con 32 vigas de 14 m de longitud, 1 m de alto y 0,6 m de ancho, que se colocaron con dos grúas de grandes dimensiones ubicadas en la avenida Meridiana.

La estación cuenta con un acceso en la calle Martí Molins, exclusivo para el servicio ferroviario, y otro situado en la calle Honduras que posibilita el intercambio con las líneas L1, L5, L9, L10 y la futura L4 del metro. Ambos disponen de escaleras fijas, mecánicas y ascensores adaptados a personas con discapacidad.

Trabajos en la infraestructura ferroviaria

Ante la necesidad de suspender el servicio ferroviario para acometer el rebaje de la rasante ferroviaria, se realizaron una serie de obras complementarias en las estaciones de Sant Andreu Arenal y Badalona



con el objetivo de favorecer y agilizar el flujo de viajeros, especialmente durante el establecimiento del plan alternativo de transporte que se diseñó con este motivo.

En el lado Montcada de la estación de Sant Andreu Arenal se instaló tecnología de vanguardia en el sistema de cambio de agujas, con el objetivo de optimizar la infraestructura ferroviaria y aumentar las condiciones de seguridad, eficacia y fiabilidad de las circulaciones.

Se reorganizó el vestíbulo, para aumentar su capacidad y agilizar los encaminamientos de los viajeros, se modernizaron las escaleras fijas y mecánicas y se instaló una barandilla de seguridad en los andenes junto a los accesos verticales.

En el exterior, se llevaron a cabo obras de urbanización, se reubicó la parada de taxis y se acondicionó la zona para posibilitar el estacionamiento de los autobuses lanzadera y el paso de viajeros.

Por otra parte, en la estación de Badalona se prolongó el andén de la vía 4 para lograr los 200 m útiles; se modificó el trazado de las vías 2 y 4, y se adecuaron los aparatos de vía, los sistemas de electrificación y las instalaciones de seguridad y comunicaciones, con el fin de permitir el estacionamiento de trenes.

Gracias al esfuerzo de planificación llevado a cabo por Adif, en colaboración con Rodalies, fue posible restablecer la circulación ferroviaria por este tramo una semana antes de lo previsto, coincidiendo con el inicio del curso escolar.

Urbanización y obras complementarias

Por último, Adif también llevó a cabo la construcción de las variantes del colector de la calle Garcilaso, así como de los que desaguaban en él. Los nuevos colectores están alojados entre pantallas bajo las calles Olesa y Garcilaso-oeste mediante dos tuberías, cuyas canalizaciones discurren bajo las vías. Bajo la calle Garcilaso, lado mar, se hincaron los colectores para minimizar la afección a los ciudadanos.



Para estas obras, fue necesario establecer itinerarios alternativos para los vehículos y peatones y con este objetivo se dispuso una completa señalización horizontal y vertical, para ofrecer a los conductores itinerarios alternativos de acceso al centro de la ciudad. También se desplazaron los pasos de peatones y los semáforos, y hubo diversas actuaciones como demoliciones, rebajes, nivelados, fresados y aglomerados, tanto en las calzadas como en las aceras.

Además, se habilitó un paso alternativo para un aparcamiento privado situado en aquel sector, se modificó el emplazamiento de una parada de autobús y se abrió un paso de peatones para permitir el cruce de la calle Olesa en su confluencia con la plaza de la Palmera.

Una vez concluida la obra, se han recuperado el entorno, plantando de nuevo los árboles que se habían retirado, reponiendo las aceras y calzadas y recolocando la señalización horizontal y vertical.

Compromiso del Ministerio de Fomento con Cataluña

La construcción de la nueva estación de La Sagrera-Meridiana constituye un exponente incuestionable del compromiso del Ministerio de Fomento con la mejora y modernización de la red de ancho convencional en Cataluña. En este sentido, en el período 2005-2010, el Ministerio de Fomento, sólo a través de Adif, ha invertido más de 1.300 millones de euros en la infraestructura convencional en esta comunidad, con el objetivo de proporcionar a sus ciudadanos una red de calidad, más fiable, moderna y segura.

Destacan por su importancia para aumentar la fiabilidad las actuaciones en el sistema de electrificación, aspecto en el que sobresale la instalación de catenaria rígida en los túneles de Barcelona y próximamente en el túnel de Sabadell, la renovación de tramos como el Montcada-Puigcerdà, Sant Vicenç de Calders-El Prat o en los ámbitos de las estaciones de Granollers o Mataró, entre otros y la construcción o modernización de diversas subestaciones como las de Glòries en Barcelona, Vilanova i la Geltrú, las situadas en el tramo Ripoll-Puigcerdà o las de Blanes o Sant Adrià, entre otras.



Nota de prensa

También se están sustituyendo las instalaciones de seguridad y comunicaciones para dotarlas de los últimos avances tecnológicos y se han realizado renovaciones de vía en tramos como el Girona-Figuera. Además, más de 339 millones se han destinado a la mejora, modernización o construcción de nuevas estaciones, especialmente, en la red de Cercanías.

Finalmente, destacar que en Cataluña, se están ejecutando obras de supresión en 38 pasos a nivel, tanto por parte de Adif como del Ministerio de Fomento y se están redactando los proyectos para la eliminación de otros 76, además de instalando cerramientos en diferentes puntos de la red con el objetivo de evitar tránsitos indebidos por las vías.