



Se mantendrá la losa de cobertura actual, lo que representa una significativa reducción de las afecciones a la movilidad en superficie.

El Gobierno autoriza la remodelación de la cabecera norte de la estación de Barcelona Sants para su conexión con el túnel de alta velocidad

- Las obras tienen un presupuesto de licitación de 3,5 millones de euros.

Madrid, 1 de abril de 2011 (Ministerio de Fomento).

El Consejo de Ministros ha autorizado al Ministerio de Fomento a licitar, a través de Adif, las obras de remodelación de la cabecera norte de la estación de Barcelona Sants para su conexión con el túnel que enlazará con La Sagrera de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Esta actuación cuenta con un presupuesto de 31.460.619,8 euros (IVA incluido).

Actualmente, los andenes y las vías de alta velocidad en Sants están orientados hacia el este (avinguda de Roma). El nuevo túnel de alta velocidad enlaza con la terminal desde el noreste (calle Provença), lo que hace necesario reorientar su disposición y alinear las instalaciones para adecuarlo a la nueva configuración.

Posteriormente, y mediante los aparatos de vía correspondientes, enlazarán con la vía doble que proviene del túnel de alta velocidad Sants-La Sagrera.

Características técnicas

El proyecto comprende un conjunto de modificaciones de la estructura subterránea de la estación para llevar a cabo una redefinición del haz de vías. Según la solución adoptada, se reconstruirán 5 pilares y se



demolerán 50 m de tramo de muro pantalla que sirve de soporte de la cubierta actual, para su sustitución por celosías metálicas de reparto apoyadas en la nueva pantalla de contención del túnel, así como una nueva línea de pilares compatible con las dimensiones geométricas que requiere el tráfico ferroviario. La nueva definición del haz de vías permitirá, en un futuro, la incorporación de las vías actualmente empleadas para tráficos de ancho convencional a dicha configuración.

Para conseguir la nueva disposición, se retirarán las seis vías de alta velocidad en su cabecera norte para la posterior ejecución de un nuevo trazado de 800 m de longitud, mediante el montaje de vía sobre balasto. Asimismo, se colocará catenaria rígida y se recolocarán las instalaciones de seguridad y comunicaciones, manteniendo la tecnología actual.

Los trabajos se complementarán con la demolición y posterior reconstrucción del extremo norte de los 4 andenes destinados a servicios de alta velocidad.

Adif ha realizado un intenso esfuerzo de planificación de estas obras para conseguir una solución constructiva que permite mantener la losa de cobertura actual, lo que representa una significativa reducción de las afecciones a la movilidad en superficie, ya que evita suprimir el tráfico de vehículos en una zona que registra una gran densidad de circulación.

Fondos europeos

La Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, dentro del periodo 2000-2006, ha sido cofinanciada por el Fondo de Cohesión, en las obras de plataforma del tramo Madrid-Barcelona, así como el suministro y montaje de vía del tramo Madrid-Vilafranca del Penedès e instalaciones de electrificación, señalización y comunicaciones del tramo Madrid-Lleida, con una ayuda que asciende a 3.388,9 millones de euros.

Las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte), en el mismo periodo, han financiado los estudios y proyectos, así como las obras de



Nota de prensa

la plataforma del tramo Maçanet-Sils, con una ayuda que asciende a 70,9 millones de euros.

En el periodo 2007-2013 serán cofinanciadas por las ayudas RTE-T las obras de adecuación para su explotación en ancho internacional, del tramo Girona Mercancías-Variante de Figueres, con una ayuda de 10,6 millones de euros. El Banco Europeo de Inversiones también participa en la financiación de este proyecto.

El tramo Barcelona-Figueres de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa cuenta con una inversión aproximada de 4.200 millones de euros.