



En Tarragona

Fomento destina 205 millones de euros a actuaciones en la conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid - Barcelona - frontera francesa

- **El Ministerio adjudica las obras de vía y electrificación de la conexión y la estación de Cambrils**

Madrid, 22 de enero de 2011 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha adjudicado varios contratos para la construcción de la conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa en Tarragona.

El presupuesto conjunto de las adjudicaciones, publicadas hoy en el Boletín Oficial del Estado, asciende a más de 205 millones de euros.

Las obras que ahora se adjudican se enmarcan dentro de las actuaciones que está llevando a cabo el Ministerio 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.

Con esta conexión, se cumplirán 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.
- ▮ Permitirá sacar 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.
- ▮ Se conectará el núcleo urbano de Tarragona con la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona.

Contrato de vías

Las obras de vía han sido adjudicadas a la Unión Temporal de Empresas (UTE) integrada por FCC Construcción, S.A., S.A. de Obras y Servicios Copasa y Coalvi, S.A., con un presupuesto de 129,8 millones de euros.

Consisten en la ejecución de la superestructura de vía de todo el tramo, así como todas las actuaciones de infraestructura necesarias para su correcta implantación, entre las que destacan las siguientes:

- Extensión del subbalasto y colocación de canaleta.
- Acondicionamiento de la plataforma existente del Subtramo I Vandellós-Tarragona.
- Ampliación de la plataforma en la estación de L'Hospitalet de L'Infant
- Ampliación de la plataforma en el P.A.E.T. de Mont-roig del Camp.
- Plataforma del Ramal de conexión en ancho ibérico desde el Cambiador de anchos de la Estación Central hasta conectar con la línea Reus-Tarragona, para permitir el acceso a Tarragona (Movimiento



de tierras, drenaje, estructuras, reposición de viales, reposición de servicios, integración ambiental)

- Nuevo paso superior en el Camino de Les Morts sobre el ramal de ancho ibérico para el acceso desde la Estación Central a Tarragona y Salou/Port aventura.
- Cambiador de anchos
- Nuevos caminos.
- Pantallas acústicas
- Pantallas deflectoras en viaductos
- Cerramiento

Principales actuaciones

- Montaje de vía
Se ejecutará el montaje de la superestructura de vía de todo el tramo. En el caso del Túnel de Los Rojales se realizará en vía en placa, mientras que en el resto de los ejes de ancho ibérico y ancho UIC se montará vía sobre balasto.

- Estación de L'Hospitalet de L'Infant – Vandellòs
La Estación de L'Hospitalet de L'Infant – Vandellòs proyectada, contará con dos vías generales y dos vías de apartado de 400 m de longitud útil. El entreje en vías generales es de 4,3 m y entre vía general y vía de apartado, de 5,5 m.

- P.A.E.T. de Mont-Roig del Camp
Cuenta con dos vías generales y dos vías de apartado de 750 m de longitud útil. El entreje en vías generales es de 4,3 m y entre vía general y vía de apartado, de 5,5 m.

Exteriormente a las vías de apartado se proyectan sendos andenes, de 420 m de longitud y 6 m de ancho, no incluidos en el presente proyecto.

- Plataforma del Ramal de conexión en ancho ibérico desde el Cambiador de anchos de la Estación Central hasta conectar con la línea Reus-Tarragona



El proyecto incluye las obras de plataforma de un nuevo ramal de vía única en ancho ibérico de unos 2.292 m, entre la Estación Central y la línea actual Reus-Tarragona.

- **Cambiador de Anchos**

En el presente proyecto constructivo se define el conjunto de obras necesarias para la construcción de dos cambiadores duales de ancho para trenes de viajeros antes de la Estación Central, en la línea de alta velocidad Madrid - Barcelona - Frontera Francesa.

La utilidad de este tipo de instalaciones es posibilitar el cambio de ancho de los trenes para permitir su circulación por vía de ancho 1.435 mm o vía de ancho 1.668 mm. De esta forma, los trenes circulan por todo el Corredor Mediterráneo y conectan, mediante el paso por el cambiador, con la Línea de Alta Velocidad Madrid - Barcelona de ancho 1,435 existente. También es posible el recorrido en sentido inverso.

Además mediante el ramal de conexión en ancho ibérico desde la estación Central con la línea Reus-Tarragona se posibilita que mediante un cambio de ancho los trenes que parten de la estación del núcleo urbano de Tarragona puedan acceder a la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera-Francesa.

Contrato de electrificación

El Ministerio de Fomento ha adjudicado a la Unión Temporal de Empresas (UTE), formada por Cobra Instalaciones y Servicios, S.A.; Elector, S.A. y Sociedad Española de Montajes Industriales, S.A. las obras de electrificación de la conexión del Corredor Mediterráneo con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. El presupuesto asciende a 54,8 millones de euros.

Las obras objeto del proyecto consisten en la ejecución de la línea aérea de contacto y las subestaciones de tracción necesarias para la alimentación eléctrica de los tramos de ancho ibérico y ancho UIC que



Nota de prensa

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.

La línea aérea de contacto a instalar será catenaria tipo polivalente de las características que se definen a continuación y se ajustará a la normativa y especificaciones de ADIF.

Los tramos de ancho ibérico a electrificar se alimentarán a 3.000 Vcc en corriente continua y para ello se construirán nuevas subestaciones. Para ello se ha realizado un dimensionamiento eléctrico que simula los tramos objeto del proyecto en la nueva situación, tanto en el caso de funcionamiento normal de todas las subestaciones como en el caso de fallo de cualquiera de las subestaciones intermedias. El resultado del mismo es que se requerirá la construcción de cuatro nuevas subestaciones.

En lo referente a los tramos en ancho UIC, 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, que satisface los requerimientos de normativas europeas para este tipo de líneas.

□ 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:
 - o Frecuencia de trenes cada tres minutos por sentido.
 - o Velocidad superior a 300 km/h.
 - o Potencia utilizada por el tren a través del pantógrafo 10 -15 MW.

Contrato de la estación de Cambrils

El Ministerio de Fomento ha adjudicado a la Unión Temporal de Empresas (UTE), integrada por Azvi, S.A. y Copisa Constructora Pirenaica, S.A., las obras de la Estación de Cambrils, en Tarragona. El presupuesto asciende a 20,4 millones de euros.

Las obras adjudicadas incluyen las siguientes actuaciones:

- Viaducto de la Estación de Cambrils.
- Andenes, marquesinas e iluminación.
- Urbanización y viales de la estación, incluso zona de aparcamiento.
- Edificio de viajeros, incluyendo obra civil e instalaciones.
- Edificio Técnico, incluyendo obra civil e instalaciones.

El viaducto tiene una longitud de 746,44 m y se desarrolla entre los P.K. 22+706,661 y 23+453,101 del eje definido en el proyecto de vía. El tablero consta de 27 vanos

El tablero tiene ancho mínimo de 12.60 m en la zona donde albergará 2 únicas vías generales y un ancho máximo de 28,0 m en la zona con cuatro vías y andenes de la estación.

Sobre el tablero de viaducto, se proyectan sendos andenes de 213,4 m de longitud y 6 m de ancho. Sobre los mismos se prevé la implantación



Nota de prensa

de una marquesina en toda su longitud, para protección de los viajeros de la lluvia, y un peto con mampara para protección de caídas en el borde exterior de los andenes.

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 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 del proyecto de vía. Las dimensiones del edificio se han proyectado de forma que ocupe completamente el espacio entre las pilas que definen el vano.

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.

- 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.