



Actuación urbanística y ferroviaria clave del plan Transformem Rodalies

## Mitma lanza el contrato para soterrar el ferrocarril en Montcada i Reixac por 621 millones de euros

- Tras su aprobación por parte del Consejo de Administración de Adif, el Consejo de Ministros dará próximamente el visto bueno definitivo para su licitación.
- Promoverá la permeabilidad de la infraestructura, incrementará las condiciones de seguridad y levantará una nueva estación para responder a una movilidad más sostenible y vertebradora
- La licitación, que se retoma tras el recurso presentado por la CNC, actualiza precios de las materias primas

Madrid, 30 de noviembre de 2022 (Mitma).

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) lanza el contrato de obras para la integración de la línea de ancho convencional Barcelona-Granollers-Girona, a su paso por el núcleo urbano de Montcada i Reixac, en Barcelona. La inversión estimada para soterrar la línea ferroviaria asciende a 621 millones de euros (IVA incluido). Tras su aprobación por parte del Consejo de Administración de Adif, el Consejo de Ministros dará próximamente su visto bueno definitivo para su licitación.

La necesidad de concursar de nuevo las obras de soterramiento del ferrocarril en Montcada i Reixac se deriva del recurso presentado en marzo por la Confederación Nacional de la Construcción (CNC), contra el pliego de cláusulas administrativas particulares del expediente de licitación, resuelto por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC) en junio. La nueva licitación, además, actualiza los precios de las materias primas más significativas.

### **Permeabilidad y mayor seguridad para el ciudadano**

La integración del ferrocarril en el núcleo urbano de Montcada i Reixac impulsará una de las grandes obras de transformación urbanística y ferroviaria en la red de Rodalies. Esta actuación, junto a otras ya en curso, como la de Sant Feliu de Llobregat, promoverá la permeabilidad de la



infraestructura ferroviaria de la línea Barcelona-Portbou entre los dos sectores de la trama urbana, al eliminar el actual trazado en superficie.

Asimismo, incrementará las condiciones de seguridad para los vecinos y la explotación ferroviaria, al eliminarse los dos pasos a nivel situados en este ámbito, con una elevada densidad de tráfico de vehículos y peatones y en una línea con gran número de circulaciones de las líneas R2 y R11 de Rodalies. La integración creará nuevos espacios de convivencia y dinamización socioeconómica y contribuirá a la reducción de la huella de carbono.

Junto a la construcción de una nueva estación soterrada, cuyos accesos quedarán integrados en la nueva urbanización del futuro tramo soterrado, el proyecto configurará futuros esquemas de explotación de la red ferroviaria de proximidad en el entorno de Barcelona y su área metropolitana.

### **Características del proyecto**

Para la integración del ferrocarril en este municipio (salida natural desde Barcelona hacia el norte), se ejecutará un túnel de una longitud de unos 4 km, que alojará tres vías.

El trazado del tramo soterrado se iniciará a la altura del barrio de Can Sant Joan y la zona de descenso se ejecutará construyendo una estructura formada por pantallas de hormigón. Posteriormente, su ejecución se realizará mediante sistemas convencionales de excavación de túneles, que presentan menor incidencia sobre la hidrogeología existente, alcanzándose una profundidad de 35 m.

Superado este sector, y coincidiendo con el ámbito urbano del municipio, el tramo soterrado se realizará mediante la construcción de pantallas, losa de cubierta y contrabóveda. Para ello, es necesario construir desvíos provisionales en el trazado ferroviario actual que permitan compatibilizar la ejecución de la estructura con la explotación del servicio ferroviario de la R2.

La nueva estación subterránea se ubicará en las proximidades de la estación actual. A partir de este punto, el soterramiento seguirá avanzando en dirección norte, cruzando bajo el cauce del río Ripoll y la autopista C-33. El nuevo trazado se ha calculado con parámetros aptos para circulaciones de hasta 140 km/h y rampas máximas del 3%.



## Estación accesible, sostenible y funcional

La futura estación responderá a los criterios de una estación sostenible, accesible y funcional y contará con tres vías y dos andenes laterales.

La vía central, sin andén, será empleada por las composiciones de trenes regionales que no realizarán parada, reduciendo así sus tiempos de viaje.

El edificio de la nueva estación tendrá dos accesos: uno desde la calle Guadiana y otro desde el paseo que se creará sobre la losa que cubrirá las vías del ferrocarril. El vestíbulo contará con dos lucernarios que permitirán la entrada de luz al interior del edificio.

El lucernario del lado montaña se materializará mediante un forjado de vidrio traslúcido y antideslizante. Por la noche, las luces artificiales de la estación, a través de los lucernarios, proporcionarán iluminación al entorno, como si se tratase de una caja de luz.

Todas estas actuaciones contribuyen al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 9, que tiene entre sus metas desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad; y el 11, que persigue proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.