



UNA ESTACIÓ INTEGRADA EN LA CIUTAT

El projecte s'inscriu dins del conjunt d'actuacions de regeneració urbana del sector Sant Andreu-La Sagrera com una infraestructura majoritàriament ferroviària, però amb un destacat factor urbanístic pel gran valor d'aquest espai en la Ciutat Comtal i l'eficiència en el moviment de persones, que ha derivat en una solució d'estació semisoterrada, amb diversos nivells i que cobrirà un gran parc lineal.

Nivells superiors

Correspondran a l'alta velocitat i a l'estació d'autobusos interurbans. S'accedirà des del barri de La Sagrera al gran pati de connexions amb autobús, rodalies i metro. El vestíbul disposarà d'un gran espai central d'acollida, taquilles i zona comercial.

La zona de sortides es situarà en el costat nord i les arribades en el sud, mitjançant espais oberts a les andanes d'alta velocitat. Les dues vies generals d'alta velocitat s'obriran en una platja de deu vies, dues generals i vuit de servei, que es situaran en el nivell superior de la futura estació, on l'estructura es compondrà de quatre andanes de 400 m de longitud i una cinquena de 200 m, totes amb un ample de 12 metres.

Nivells inferiors

Es destinaran als serveis de rodalies, el metro i aparcaments. El seu accés principal es farà des del barri de Sant Martí, a una cota força més baixa que el de La Sagrera. El vestíbul de rodalies tindrà dos nivells, el primer dels quals permetrà l'entrada des del parc de Sant Martí i la connexió a les andanes d'alta velocitat. El segon i principal, pel que s'accedirà a rodalies a través d'un gran atri, prestarà els serveis de venda de bitllets i zona comercial, permetent la connexió amb metro i aparcament.

Les vies existents de la xarxa convencional seran objecte d'una profunda remodelació per adequar el seu pas per la futura estació i fer-les compatibles amb la nova Línia d'Alta Velocitat. El traçat començarà a baixar per a situar-se en el nivell inferior, obrint-se en una platja de vuit vies al pas per l'estació amb 4 andanes de 240 m de longitud.

A ambdós costats del vestíbul de rodalies s'integren en la pròpia estació quatre grans aparcaments amb una capacitat aproximada de 2.500 vehicles, per a servei tant de l'estació ferroviària com de la d'autobusos i en un futur de la zona de serveis que es construirà en l'entorn.

Responsabilitat en el disseny: accessibilitat i eficiència energètica

L'estructura de l'edifici s'ha projectat de forma que es permet a les persones amb mobilitat reduïda l'accés i la circulació pel mateix en els termes previstos en la seva normativa específica, garantint l'accessibilitat integral de l'edifici en tots els espais oberts al públic.

Així mateix, s'ha tingut en compte els conceptes relatius a l'estalvi d'energia i aïllament tèrmic, de tal forma que s'aconsegueix un ús racional i eficient de l'energia necessària per a la sostenibilitat i adequada utilització de l'edifici.

PRINCIPALS BENEFICIS

- Creació d'una nova estació que integrarà en un mateix edifici, en dos nivells diferents, els tràfics de rodalies i regionals per via convencional, i els d'alta velocitat i llarga distància en ample UIC.
- Creació d'un espai intermodal que connectarà la Línia d'Alta Velocitat amb les xarxes de rodalies, autobusos i metro, taxis i transport privat.
- Incorporació de criteris d'accessibilitat integral per a persones amb mobilitat reduïda, i criteris d'eficiència energètica i sostenibilitat per aconseguir un ús racional de l'energia i un consum responsable dels recursos naturals.
- Configuració d'un nou espai urbà sobre els terrenys que allibera tota l'actuació ferroviària, mitjançant la construcció d'una nova estació semisoterrada de diversos nivells, l'explotació del qual està orientada als clients del ferrocarril.
- Millora de les condicions d'accés al mode de transport ferroviari en la ciutat de Barcelona.
- Creació de nous accessos ferroviaris i viaris en els àmbits urbans de La Sagrera i Sant Martí de la ciutat de Barcelona.
- Augment de la seguretat amb l'adequació de l'esquema de vies per a tecnologies punta en sistemes de conducció automàtica de trens.
- Increment de la capacitat i la regularitat, com a resultat de disposar, al menys, de doble via en tot el trajecte.
- Augment del confort, en establir-se unes condicions òptimes de rodament i traçat.
- Reducció de temps de viatge i augment de la freqüència de serveis, en disposar d'una platja de vies específica per a la logística i l'estacionament dels trens.



Estación de La Sagrera

Estació de La Sagrera

Línea de Alta Velocidad
Madrid-Barcelona-frontera francesa
Línia d'Alta Velocitat
Madrid-Barcelona-frontera francesa



www.adif.es



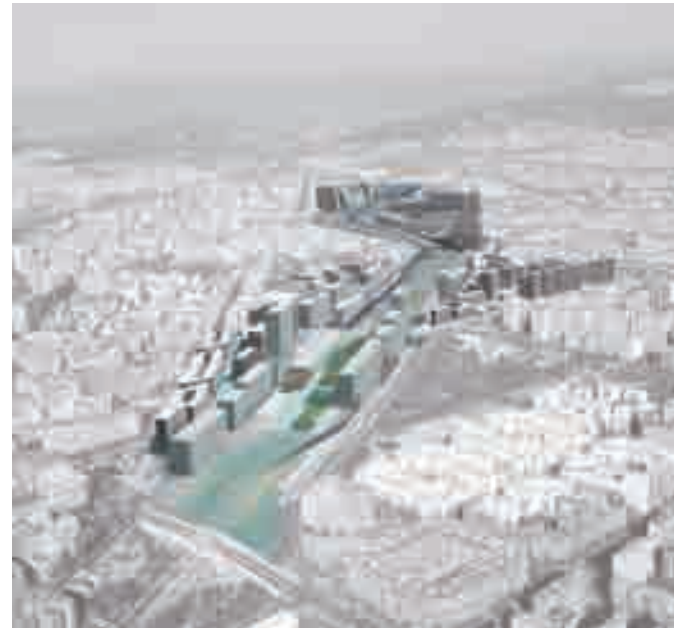
ACORTAMOS DISTANCIAS. ACERCAMOS PERSONAS.
www.fomento.es

CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE LA SAGRERA (BARCELONA)

Esta actuación da un nuevo impulso a la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. La nueva estación de La Sagrera se convertirá en uno de los polos estratégicos para el desarrollo de la red de transporte público en el área metropolitana de Barcelona y se estima que contará con unos 100 millones de usuarios anuales.

La nueva estación conectará la línea de alta velocidad con las redes de cercanías, regionales, metro, autobús y taxis, así como con el transporte privado. Representará igualmente una gran operación de transformación urbanística de la zona en que se ubica, generando en su entorno nuevas oportunidades de desarrollo socioeconómico.

La estructura y los accesos de la estación de La Sagrera cuentan con un presupuesto de adjudicación global superior a 589 millones de euros.

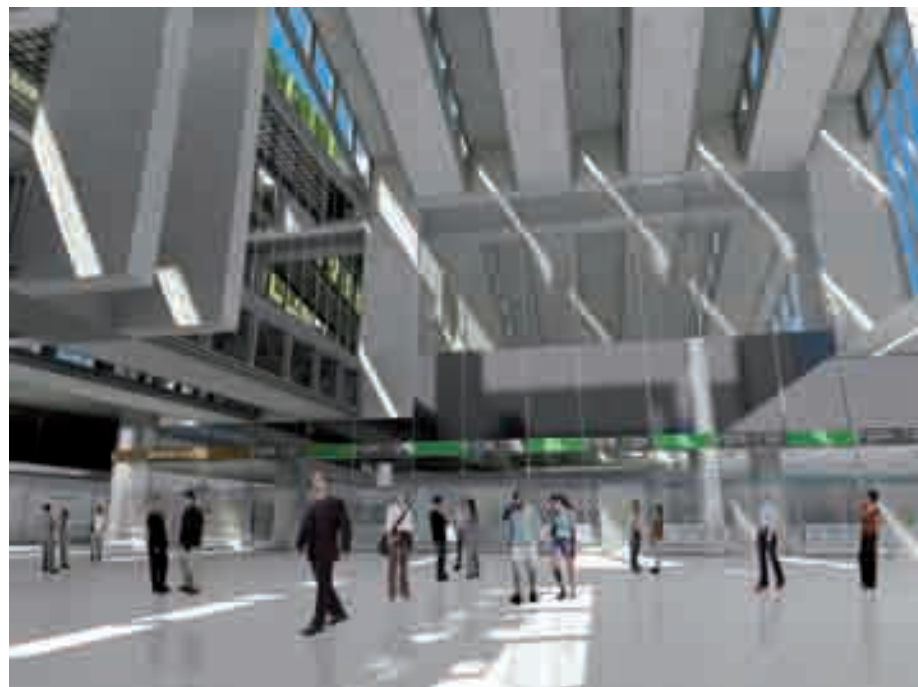


ACCESOS VIARIOS Y FERROVIARIOS

El proyecto de construcción de los accesos cuenta con un presupuesto de adjudicación de casi 223 millones de euros y su ámbito de ejecución se sitúa entre el Puente de Bac de Roda hasta la futura estación de La Sagrera, con una longitud de 220 m, y desde este punto hasta el denominado triángulo ferroviario, con una longitud de 780 m.

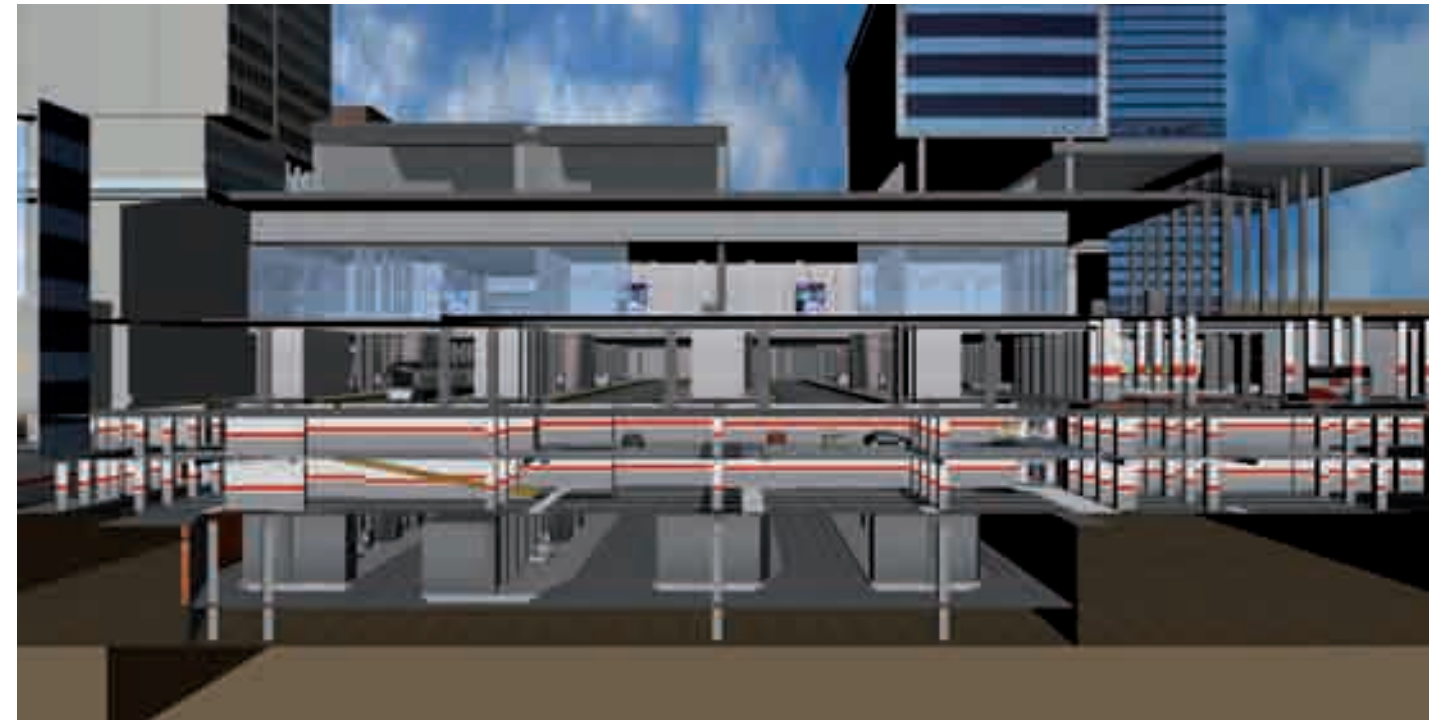
Las obras comprenden la ejecución de los accesos a la futura estación de La Sagrera, tanto ferroviarios como viarios, y parte de la estructura de la estación de autobuses. Después de la estación, está proyectada un área logística de ancho UIC para estacionamiento y mantenimiento, con cinco andenes de 400 m de longitud que dan servicio a todas las vías y proporcionará la máxima funcionalidad en la operación de limpieza, avituallamiento y reutilización de los trenes, por minimizar la ocupación de vías de la propia estación una vez finalizado el movimiento de viajeros.

La accesibilidad de vehículos se resuelve mediante la red viaria en superficie prevista para el sector, completada con un sistema de viarios segregados que permiten el acceso a los aparcamientos, la estación de autobuses y las zonas de logística de la futura estación de La Sagrera.



PRINCIPALES BENEFICIOS

- Creación de una nueva estación que integrará en un mismo edificio, en dos niveles diferentes, los tráficos de cercanías y regionales por vía convencional, y los de alta velocidad y larga distancia en ancho UIC.
- Creación de un espacio intermodal que conectará la Línea de Alta Velocidad con las de cercanías, autobuses y metro, taxis y transporte privado.
- Incorporación de criterios de accesibilidad integral para personas con movilidad reducida, y criterios de eficiencia energética y sostenibilidad para conseguir un uso racional de la energía y un consumo responsable de los recursos naturales.
- Configuración de un nuevo espacio urbano sobre los terrenos que libera toda la actuación ferroviaria, mediante la construcción de una nueva estación semisoterrada de varios niveles cuya explotación está orientada a los clientes del ferrocarril.
- Mejora de las condiciones de acceso al modo de transporte ferroviario en la ciudad de Barcelona.
- Creación de nuevos accesos ferroviarios y viarios en los ámbitos urbanos de La Sagrera y Sant Martí de la ciudad de Barcelona.
- Aumento de la seguridad con la adecuación del esquema de vías para tecnologías punta en sistemas de conducción automática de trenes.
- Incremento de la capacidad y la regularidad, como resultado de disponer, al menos, de doble vía en todo el trayecto.
- Aumento del confort, al establecerse unas condiciones óptimas de rodadura y trazado.
- Reducción de tiempos de viaje y aumento de la frecuencia de servicios, al disponer de una playa de vías específica para la logística y el estacionamiento de los trenes.



UNA ESTACIÓN INTEGRADA EN LA CIUDAD

El proyecto se inscribe dentro del conjunto de actuaciones de regeneración urbana del sector Sant Andreu-La Sagrera como una infraestructura mayoritariamente ferroviaria, pero con un destacado factor urbanístico por el gran valor de este espacio en la Ciudad Condal y la eficiencia en el movimiento de personas, que ha derivado en una solución de estación semisoterrada, con varios niveles y que cubrirá un gran parque lineal.

Niveles superiores

Corresponderán a la alta velocidad y a la estación de autobuses interurbanos. Se accederá desde el barrio de La Sagrera al gran patio de conexiones con autobús, cercanías y metro. El vestíbulo dispondrá de un gran espacio central de acogida, taquillas y zona comercial.

La zona de salidas se situará en el lado norte y las llegadas en el sur, mediante espacios abiertos a los andenes de alta velocidad. Las dos vías generales de alta velocidad se abrirán en un haz de diez vías, dos generales y ocho de servicio, que se situarán en el nivel superior de la futura estación, donde la estructura se compondrá de cuatro andenes de 400 m de longitud y un quinto de 200 m, todos con un ancho de 12 metros.

Niveles inferiores

Se destinaran a los servicios de cercanías, el metro y aparcamientos. Su acceso principal se hará desde el barrio de Sant Martí, a una cota bastante más baja que el de La Sagrera. El vestíbulo de cercanías tendrá dos niveles, el primero de los cuales permitirá la entrada desde el parque de Sant Martí y la conexión a los andenes de alta velocidad. El

segundo y principal, por el que se accederá a cercanías a través de un gran atrio, prestará los servicios de venta de billetes y zona comercial, permitiendo la conexión con metro y aparcamiento.

Las vías existentes de la red convencional serán objeto de una profunda remodelación para adecuar su paso por la futura estación y hacerlas compatibles con la nueva Línea de Alta Velocidad. El trazado comenzará a bajar para situarse en el nivel inferior, abriéndose en un haz de ocho vías al paso por la estación con 4 andenes de 240 m de longitud.

A ambos lados del vestíbulo de cercanías se integran en la propia estación cuatro grandes aparcamientos con una capacidad aproximada de 2.500 vehículos, para servicio tanto de la estación ferroviaria como de la de autobuses y en un futuro de la zona de servicios que se construirá en el entorno.

Responsabilidad en el diseño: accesibilidad y eficiencia energética

La estructura del edificio se ha proyectado de forma que se permite a las personas con movilidad reducida el acceso y la circulación por el mismo en los términos previstos en su normativa específica, garantizando la accesibilidad integral del edificio en todos los espacios abiertos al público.

Asimismo se han tenido en cuenta los conceptos relativos al ahorro de energía y aislamiento térmico, de tal forma que se consigue un uso racional y eficiente de la energía necesaria para la sostenibilidad y adecuada utilización del edificio.

CONSTRUCCIÓ DE L'ESTACIÓ DE LA SAGRERA (BARCELONA)

Aquesta actuació dóna un nou impuls a la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa. La nova estació de La Sagrera es convertirà en un dels pols estratègics per al desenvolupament de la xarxa de transport públic en l'àrea metropolitana de Barcelona i s'estima que comptarà amb uns 100 milions d'usuaris anuals.

La nova estació connectarà la Línia d'Alta Velocitat amb les xarxes de rodalies, regionals, metro, autobús i taxis, així com amb el transport privat. Representarà igualment una gran operació de transformació urbanística de la zona en la qual s'ubica, generant en el seu entorn noves oportunitats de desenvolupament socioeconòmic.

L'estructura i els accessos de l'estació de La Sagrera compten amb un pressupost d'adjudicació global superior a 589 milions d'euros.



ACCESSOS VIARIS I FERROVIARIS

El projecte de construcció dels accessos compta amb un pressupost d'adjudicació de gairebé 223 milions d'euros i el seu àmbit d'execució es situa entre el Pont de Bac de Roda fins a la futura estació de La Sagrera, amb una longitud de 220 m, i des d'aquest punt fins el denominat triangle ferroviari, amb una longitud de 780 m.

Les obres comprenen l'execució dels accessos a la futura estació de La Sagrera, tant ferroviaris com viaris, i part de l'estructura de l'estació d'autobusos. Després de la estació, està projectada una àrea logística d'ample UIC per a estacionament i manteniment, amb cinc andanes de 400 m de longitud que donen servei a totes les vies i proporcionarà la màxima funcionalitat en l'operació de neteja, avituallament i reutilització dels trens, per a minimitzar l'ocupació de vies de la pròpia estació una vegada finalitzat el moviment de viatgers.

L'accessibilitat de vehicles es resol mitjançant la xarxa viària en superfície prevista per al sector, completada amb un sistema de viaris segregats que permeten l'accés als aparcaments, l'estació d'autobusos i les zones de logística de la futura estació de La Sagrera.