

Las obras se iniciaron hace meses con los sondeos para detectar redes de servicios y su posterior reposición

Adif abordará la construcción del tramo entre pantallas del futuro túnel en Montcada i Reixac (Barcelona) en el segundo semestre

- Presenta la planificación de las obras en un encuentro con el Ayuntamiento y asociaciones ciudadanas y avanza las primeras actuaciones con maquinaria de grandes dimensiones
- Se desviará, además, el trazado de la línea ferroviaria, en dos fases, para mantener la circulación de trenes durante la construcción de las nuevas estructuras
- El calendario de trabajo se ha sectorizado en cuatro zonas: túnel en mina (sector de Vallbona - Can Sant Joan), zona central (núcleo urbano), Font Freda y Can Coll
- El proyecto incluye la construcción de un túnel de 4 km por el que pasarán las vías de la línea R2, que, a su vez, sumará una tercera vía para ampliar la capacidad y flexibilidad del sistema ferroviario
- Con una inversión de 540,4 M€, la actuación representa una transformación urbanística y ferroviaria sin precedentes

03 ABRIL 2024

Adif ha presentado hoy a la sociedad civil la planificación de las actuaciones del proyecto de integración del ferrocarril en Montcada i Reixac, en un encuentro en el que junto a sus técnicos han participado entre otros representantes del Ayuntamiento -encabezados por el alcalde, Bartolo Egea- y asociaciones ciudadanas del municipio.

El calendario de trabajo se ha sectorizado en cuatro zonas: túnel en mina (sector de Vallbona - Can Sant Joan), zona central (núcleo urbano), Font Freda y Can Coll.

Una vez se completen los sondeos que se realizan actualmente para detectar redes de servicios y su posterior reposición, durante el segundo semestre de este año se prevé iniciar

Delegación de Comunicación Noreste
Plaça dels Països Catalans, S/N (Est. Barcelona Sants) 08014 -Barcelona
Tlf: 934956327 Fax: 934956331

prensa.noreste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adif.es

la ejecución del tramo entre pantallas del futuro túnel de integración en el tramo central, así como el levantamiento de la tercera vía de la estación.

La construcción de las pantallas se prolongará durante 2025 en los sectores central y de Font Freda, avanzando también la excavación en mina. En este momento, se realizaría la primera fase del desvío de la línea convencional -manteniendo el servicio ferroviario- y de la autopista C-33, para compatibilizar sus estructuras con la futura integración ferroviaria.

En 2026, se proseguiría con la puesta en servicio de la segunda fase del desvío de la línea ferroviaria, la ejecución de las pantallas y la excavación en mina.

Transformación ferroviaria y urbanística son precedentes

Con una inversión de 540,4 millones de euros, la integración del ferrocarril en el núcleo urbano del municipio barcelonés representa una transformación ferroviaria y urbanística sin precedentes, por su diversidad y complejidad técnica y constructiva.

El proyecto, uno de los más ambiciosos del Plan Transformem Rodalies, incluye la construcción de un túnel de 4 km por el que pasarán las vías de la línea R2, que, a su vez, sumará una tercera vía para ampliar la capacidad y flexibilidad del sistema ferroviario.

Esta actuación promoverá, junto a otras en desarrollo, la permeabilidad de la infraestructura ferroviaria de la línea Barcelona-Portbou, al eliminar el trazado en superficie. De esta forma, se incrementarán las condiciones de seguridad para vecinos y viajeros y la explotación ferroviaria, al eliminar los dos pasos a nivel situados en este ámbito, con una elevada densidad de tráfico de vehículos y peatones y en una red con gran número de circulaciones de las líneas R2 y R11 de Rodalies. La integración creará, asimismo, nuevos espacios para el ciudadano y la vida social y económica de la localidad 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 tramo, el proyecto configurará futuros esquemas de explotación de la red ferroviaria de proximidad en el entorno de Barcelona y su área metropolitana.

El trazado del tramo integrado se iniciará a la altura del barrio de Can Sant Joan y la zona de descenso continuará con la ejecución de una estructura de pantallas de hormigón. Con

Nota de prensa

posterioridad, se avanzará mediante sistemas convencionales de excavación de túneles a una profundidad de 35 m, evitando el efecto-barrera en la circulación subterránea del agua, dada la presencia de un acuífero.

Superado este sector y coincidiendo con el ámbito urbano del municipio, el tramo soterrado se realizará mediante la construcción de pantallas, discurriendo bajo el trazado de las vías actuales.

Sostenible, accesible y funcional

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.

La instalación responderá a criterios de sostenibilidad, accesibilidad y funcionalidad, y contará con tres vías -una de ellas nueva- y dos andenes laterales. La vía central, sin andén, será utilizada 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.

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.