Nota de prensa

Ejecución de la fase principal de las obras a partir del próximo 1 de octubre

La actuación ferroviaria entre Tarragona y Sant Vicenç de Calders será esencial para el desarrollo del Corredor Mediterráneo

- **La adaptación al ancho internacional del túnel de Roda de Berà y del resto del tramo, así como las operaciones en las estaciones de Sant Vicenç de Calders, Tarragona, Altafulla y Torredembarra generarán importantes beneficios para el sistema ferroviario**
- **Por su localización estratégica, se garantizará la conexión en ancho internacional de la zona norte de Tarragona y su gran área de influencia socioeconómica con el norte de Catalunya y Europa y dará continuidad al Corredor desde el sur de todo el eje mediterráneo**
- **La obra a desarrollar en el túnel de Roda de Berà es muy similar a otras actuaciones ya ejecutadas en otros túneles del tramo catalán del Corredor Mediterráneo, como el de Castellbisbal,**
- **Con todo ello se contará con infraestructuras más modernas y eficientes, mejorando la calidad del servicio, con la eliminación de Limitaciones Temporales de Velocidad, reduciendo además la probabilidad de incidencias**
- **El 3 de marzo se recuperará el servicio ferroviario, pero se continuará trabajando hasta junio**
- **Actualmente, se están desarrollando inversiones por valor de 8.975 millones de euros para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en Catalunya**

25 SEPTIEMBRE 2024

La gran y compleja actuación ferroviaria que Adif va a ejecutar a partir del próximo 1 de octubre entre Sant Vicenç de Calders y Tarragona será esencial para el desarrollo del Corredor Mediterráneo.

La adecuación de la estructura del túnel de Roda de Berà y la adaptación de este tramo al ancho internacional, mediante la posterior instalación del tercer carril, garantizará la conexión de la gran área socioeconómica, industrial y productiva de Tarragona con el norte de

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.adifaltavelocidad.es

Nota de prensa

Catalunya y el resto de Europa, completando el eje entre el Nudo de Castellbisbal y la frontera francesa con los trayectos entre el Nudo de Vila-seca, Sant Vicenç de Calders y Martorell; así como con otras actuaciones en marcha en las Comunidades Autónomas por las que discurreco el Corredor.

Con un presupuesto de más de 16 millones de euros, los principales trabajos consistirán en la adecuación del túnel de Roda de Berà a los parámetros interoperables y a la circulación de trenes en ancho convencional y estándar (internacional), lo que permitirá elevar la velocidad, mejorar la calidad de la infraestructura y potenciar la circulación de servicios de mercancías en ambos anchos, que se compatibilizarán con el tráfico de viajeros.

Otras actuaciones de gran complejidad en el ámbito del tramo Tarragona-Sant Vicenç de Calders para la implantación del ancho estándar serán la ejecución de obras en vía, sistemas de electrificación e instalaciones de Control, Mando y Señalización en enclaves de gran importancia para el funcionamiento del sistema ferroviario de la red de ancho convencional del sur de Barcelona.

Entre éstas, figuran Sant Vicenç de Calders, estación en la que los trabajos, que se desarrollarán hasta el mes de junio con interrupciones puntuales del tráfico de trenes, permitirán crear una nueva configuración funcional de vías.

También se va a actuar en las estaciones de Tarragona, con la adaptación de la cabecera norte al ancho internacional, de Altafulla, con la puesta en servicio de una nueva vía de apartado y de un nuevo sistema de gestión de tráfico, y de Torredembarra, en la que se colocarán nuevos aparatos de vía de ancho mixto.

Por tanto, estas obras no solo estarán orientadas a la potenciación del tráfico de mercancías por ferrocarril, sino que también beneficiarán al transporte de viajeros, ya que se dispondrá de infraestructuras e instalaciones más modernas y con mayores parámetros de eficacia, eficiencia, disponibilidad, funcionalidad, calidad y confort. A ello se suma la mejora de los tiempos de viaje gracias a la eliminación de Limitaciones Temporales de Velocidad, como la que está implantada actualmente al paso por el túnel de Roda de Berà.

Además, se racionalizan las necesidades de mantenimiento al contar con sistemas más robustos y de mayor durabilidad, que reducen la probabilidad de incidencias.
A estos beneficios se unen las ventajas para los ciudadanos con la construcción de pantallas acústicas para mitigar el impacto acústico generado por la circulación de trenes.

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

Nota de prensa

Estas actuaciones se han ejecutado también en otras infraestructuras que se integran en el Corredor Mediterráneo en Catalunya, como el túnel de Castellbisbal, que se encuentra en servicio desde el pasado mes de marzo.

Actualmente, Adif y Adif Alta Velocidad están movilizando inversiones por valor de 8.975 millones de euros para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en Catalunya, de los que 2.528 corresponden a la provincia de Tarragona.

A esta inversión se suman otros 195 millones de euros invertidos entre 2018 y mediados de 2024, que se han destinado a actuaciones en las diferentes líneas que conforman la red de ancho convencional en Tarragona, así como 143,5 millones de euros en el mismo período para mejoras a lo largo del tramo Barcelona-Vilanova-Sant Vicenç de Calders, cuya actuación más relevante en estos momentos es la renovación de la vía entre Vilanova i la Geltrú y Castelldefels.

Características de los trabajos

Las obras contemplan la ampliación del túnel para adaptarlo al ancho mixto, mediante la implantación del tercer carril en ambas vías, lo que permitirá la circulación de trenes de ancho estándar e ibérico. Para ello, se aumentarán las dimensiones de la sección actual mediante el rebaje de la rasante del túnel, de casi 422 m de longitud, para cumplir con los estándares de interoperabilidad que requiere el tercer carril, permitiendo, entre otras ventajas añadidas, la circulación de trenes con velocidades de hasta 120 km/h, solventando las limitaciones de velocidad existentes en la actualidad gracias a la mejora de la infraestructura ferroviaria.

En el interior del túnel, además, se renovará e impermeabilizará la bóveda, se reforzará su superficie con hormigón, se instalará un nuevo sistema de drenaje de aguas y se montará vía en placa y nueva catenaria; además, se repondrán las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

Por su parte, en el exterior del túnel, también se rebajará la rasante de las vías, se instalará igualmente vía en placa en los tramos contiguos al túnel, se construirán muretes guardabalasto, y se ejecutarán depósitos de recogida de vertidos y zonas de instalaciones auxiliares. Del mismo modo, y derivado de los estudios de vibraciones, se prevé la colocación de mantas antivibratorias y pantallas para mitigar el impacto acústico generado por las circulaciones ferroviarias.

Nota de prensa

Para optimizar los plazos de ejecución de una actuación muy compleja técnicamente y de gran envergadura, Adif está llevando a cabo desde el mes de julio trabajos preliminares en el ámbito del túnel y entre el 1 de octubre y el 2 de marzo del próximo año, se acometerán las siguientes operaciones:

- Retirada de 4.800 m de catenaria y 4.600 m de levante de vía.
- Retirada de 5.420 m^3 de balasto.
- Trabajos de sostenimiento en túnel: 20.900 m de bulones y 950 m de anclajes.
- Excavación y rebaje de la plataforma (18.800 m^3) hasta 1,50 m de profundidad y ejecución de tacones de hormigón armado bajo los hastiales en el interior del túnel (580 m^3).
- Impermeabilizaciones en túnel: 8.500 m^2 de lámina de espuma de polietileno, 8.000 m^2 de lámina de PVC, 12.000 m^2 de geotextil y 110 m^3 de hormigón proyectado con fibras.
- Ejecución de nueva losa inferior (2.000 m^3), vía en placa (1.000 m^3) en el interior del túnel y 7.800 m^2 de manta antivibratoria.
- Ejecución de 500 pilotes (2.130 m de perforación) para la instalación de casi 8.000 m^2 de pantallas acústicas, que suman una longitud de 1.719 m.
- 1.350 m de micropilotes para la ejecución de 2 nuevos depósitos de vertidos de 15 m x 3,5 m x 3 m.
- Murete guarda balasto: 520 m.
- Montaje de vía: 1020 m de vía en placa 1.230 m de vía en balasto.
- Instalación de dos cambiadores de hilo.
- Drenaje e instalación de 2.640 m de canaletas.
- Operaciones en sistemas y elementos de electrificación e instalación de 4.220 m de nuevo hilo de contacto.

Por otro lado, entre la cabecera norte de la estación de Tarragona y Torredembarra, se instalarán 28 aparatos de vía, se sustituirán 96 km de carril y 8.500 traviesas y se extenderán 59.621 m de tercer carril.

Mientras, en la estación de Sant Vicenç de Calders, se montarán 23 aparatos de vía, se colocarán 10.900 traviesas, 19 km de carril, 84 postes nuevos de catenaria y 8 pórticos y se tenderán 27,5 km de cableado conductor para la línea aérea de contacto.

Estratégico para la competitividad y la conexión con Europa

El Corredor Mediterráneo es un proyecto estratégico y vía preferente de las conexiones de España con Europa.

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.adifaltavelocidad.es

En su rama litoral, su desarrollo contribuirá a vertebrar el territorio al unir Andalucía, Región de Murcia, Comunitat Valenciana y Catalunya con Europa en ancho estándar. Asimismo, promoverá una movilidad interoperable y más sostenible y competitividad para las empresas del Arco Mediterráneo y su área de influencia, impulsando el transporte de mercancías por ferrocarril.

La ejecución del Corredor Mediterráneo se ha convertido en una palanca de recuperación económica, contribuyendo al crecimiento económico y la creación de empleo. El proyecto se ha convertido también en una herramienta para la lucha contra el cambio climático: su contribución a la descarbonización del transporte se concreta en una disminución de hasta 5,5 millones de tn/año de emisiones de CO_2 a la atmósfera.

Estas actuaciones contribuyen a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9, que fomenta infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad.

Financiación europea

Esta actuación podrá ser cofinanciada por el Mecanismo “Conectar Europa” de la Unión Europea (CEF).

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.adifaltavelocidad.es