

INFRAESTRUCTURAS

Las obras del tren invaden la Meridiana

La construcción de la nueva estación de cercanías, que se inicia este mes, afectará a las aceras y al tráfico de superficie y ferroviario

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La Meridiana vuelve a sufrir grandes obras este verano a la altura de la Sagrera, una zona que ya conoce este tipo de molestias por sucesivas actuaciones del metro. La construcción de la nueva estación de cercanías –no confundir con la gran terminal intermodal que acogerá el AVE y que se alzará a medio kilómetro de distancia– pasa de los planos al tajo. Será año y medio de trabajos que deben permitir tener lista la nueva parada de tren, conectada al actual intercambiador, a finales del 2010. Su ejecución tendrá importantes afectaciones en superficie –aceras y calzadas– y en el tráfico ferroviario, que se cortará.

La intervención, dependiente



Imagen virtual de la estación de cercanías bajo la Meridiana, junto a las de las líneas 1 y 5 del metro

de Fomento y acometida por Comsa, tiene un presupuesto de 34 millones de euros. La estación, que recibirá los trenes de las líneas C3, C4 y C7, enlazará con el actual intercambiador de la L1 y la L5 del metro, al que se añadirán la L4 y la L9. Así, se configurará un gran nodo que tendrá una afluencia diaria superior a 100.000 viajeros.

Los trabajos previos, consistentes en la reorganización del sistema de colectores que ahora se recogen bajo la Meridiana para seguir por la calle Garcilaso –el nuevo trazado, en vez de ir por la avenida, discurrirá por Olesa–, comienzan este mes y se prolongarán a lo largo del verano. Después se actuará en el túnel ferroviario para construir la estación.

Las primeras afectaciones se concentrarán en Garcilaso y Olesa para actuar en las conducciones de aguas. Se ha descartado abrir las calzadas y también utilizar una microtuneladora para colocar los tubos, que tienen que pasar por debajo de los túneles del tren y del metro. La solución final consiste en empujarlos desde tres pozos con la ayuda de gatos. Estos trabajos obligarán a practi-

car cortes parciales de circulación a lo largo de este verano.

En una fase posterior, las molestias se trasladarán al lado Llobregat de la Meridiana, esta vez para acometer la obra estrictamente ferroviaria. Habrá restricciones de tráfico con dos posibles calendarios: desde finales de agosto, antes del grueso del regreso de las vacaciones, o a partir de octubre, siempre con una dura-

La avenida perderá al menos dos carriles de circulación y casi toda una acera durante cinco meses

ción de cinco meses. La elección dependerá de la evolución de otras actuaciones cercanas que tienen una fuerte incidencia sobre el tráfico (las de la L9, en la misma zona, y las del AVE, en Mallorca). En cualquier caso, el Ayuntamiento quiere evitar solapamientos para no convertir esta área de la ciudad en una ratonera. Su planteamiento es mante-

ner en la Meridiana siempre tres carriles por sentido (ahora hay cuatro por lado). La dirección de obras ha planteado cerrar un carril más. Concepción Arenal servirá de trayecto alternativo.

La otra gran afectación tendrá lugar el año que viene y afectará a la circulación de trenes. Las previsiones actuales fijan un corte del corredor que discurre bajo la Meridiana, por el que pasan las líneas C3, C4 y C7, de cinco me-

Los trabajos, que deben acabar a finales del 2010, obligarán a cortar el tren desde abril hasta septiembre

ses de duración, entre abril y septiembre del 2010. Es una medida drástica –una interrupción así es novedosa en Barcelona y no se produjo ni siquiera durante las obras de llegada del AVE– pero imprescindible, según los responsables del proyecto, porque tiene que rebajarse la rasante del túnel, que discurre entre los de las líneas 1 y 5 del metro.

La diferencia de cotas entre ambos hace que el actual enlace tenga una *chepa*, que se salva con escaleras y una rampa. Cuando el túnel descienda –lo hará entre cero y cuatro metros– la conexión se hará a un mismo nivel, y a este mismo espacio, que es un gran vestíbulo, se conectará el *hall* sur de la estación cercanías desde el que se accederá a los nuevos andenes, que tendrán una longitud de 200 metros. Esta actuación obligará a cerrar el intercambio L1-L5 tres meses. En el otro extremo de la estación, el norte, a la altura de la calle Martí Molins, se construirá un segundo acceso con vestíbulo independiente.

La nueva parada de tren se ejecutará prolongando hacia el norte un cajón que ya construyó la Generalitat cuando se hizo el intercambiador y se preparó la zona para el paso de las líneas 4 y 9. A lo largo de la Meridiana, hasta la plaza de la Tolerancia, se colocarán unas pantallas que luego se cubrirán con una losa, que permitirá normalizar el tráfico en superficie. A continuación, se demolerá la actual plataforma ferroviaria y se excavará hasta alcanzar la cota deseada.●

EL TÚNEL DEL AVE SANTS-SAGRERA

Zanjas a dos manzanas de la Sagrada Família

■ El Ayuntamiento ha dado luz verde al inicio las obras del pozo de Mallorca / Padilla, necesario para la ejecución del túnel del AVE y que Adif llevaba varios meses queriendo comenzar. Los trabajos se iniciarán finalmente los próximos días en los cuatro chaflanes sin afectar al tráfico. La previsión es que los cortes de circulación se inicien este verano, probablemente en julio. Sólo se

mantendrá abierto el carril bus. Esta afectación obligará a redistribuir los vehículos privados por otras calles del Eixample. Los técnicos municipales apuntan a Aragó como principal vía sustitutoria de Mallorca. Con esta actuación, las obras de la alta velocidad irrumpen a sólo dos manzanas de la Sagrada Família. La construcción de la pantalla de protección del monumento será el siguiente

paso, según consta en la planificación del proyecto. Adif espera poder iniciarla también este verano, una vez se conozcan los resultados del último estudio encargado sobre su idoneidad y que confía sean positivos. Mientras tanto, los responsables del templo mantienen su oposición, tanto al túnel, que debe comenzar a perforarse con tuneladora en otoño, como a la citada pantalla.