



La inversión prevista asciende a 650 millones de euros

Pastor supervisa el avance de las obras del tramo Vandellòs-Tarragona del Corredor Mediterráneo

- La nueva infraestructura, de 65,2 km de longitud, incrementará significativamente la capacidad y operatividad para todo tipo de tráfico en este tramo, y reducirá los tiempos de viaje para los servicios del sur de Cataluña y el eje de Levante
- En este trayecto se construyen también las nuevas estaciones de Cambrils y L'Hospitalet de l'Infant

Madrid, 16 de abril de 2016 (Ministerio de Fomento).

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha visitado hoy las obras del tramo Vandellòs-Tarragona, dentro del Corredor Mediterráneo. En su recorrido, Pastor ha supervisado el avance de los trabajos de ejecución de la infraestructura y de montaje de la superestructura, así como de la nueva estación de Cambrils, que se ubica en el trayecto.

Con una inversión prevista de 650 millones de euros (IVA incluido), la nueva variante generará importantes beneficios para los servicios de viajeros que circulan por el sur de Cataluña y el eje de Levante, fomentando el desarrollo de una zona socioeconómicamente estratégica. Asimismo, supone una pieza clave del Corredor Mediterráneo, proyecto al que el Ministerio de Fomento ha destinado en esta legislatura más de 6.500 millones de euros.

De este modo, la puesta en servicio de este tramo, que dispondrá de doble vía, incrementará significativamente la capacidad y operatividad para todo tipo de tráfico en un tramo equipado actualmente con vía única, lo que supondrá, entre otras ventajas, una importante reducción en el tiempo de viaje por ferrocarril entre Barcelona y Valencia, que quedarán conectadas en un tiempo aproximado de 2 h y 30 mn.



Características del tramo

La variante Vandellòs-Tarragona discurre por los términos municipales de Vandellòs i L'Hospitalet de l'Infant, Mont-roig del Camp, Vinyols i els Arcs, Cambrils, Vila-seca, Reus, Constantí, Els Pallaresos, Perafort, El Morell, Villalonga del Camp, Alcover y La Secuita.

La nueva infraestructura, que tiene una longitud de 65,2 km, contará en una primera fase con doble vía de ancho ibérico hasta los cambiadores de ancho situados en el ámbito del Nudo de Vila-seca, y en los ramales de conexión con la línea Reus-Tarragona. Desde los cambiadores de ancho, se dispondrá de doble vía de ancho internacional hasta el final del eje principal del Corredor, y vía simple de ancho internacional en los ramales de conexión del Corredor con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa.

En una fase posterior, se adaptará el ancho mixto en la vía 2 (lado mar), desde el inicio de la obra hasta la conexión con la línea Reus-Tarragona, conectando con el tramo Castellbisbal-Vilaseca y siguiendo por la vía general par hasta el cambiador de ancho.

Como elementos principales en su trazado destacan el viaducto de Cambrils, de 746 m, en el que se ubican los andenes de la futura estación de este municipio; el viaducto del Francolí, de 3.485 m; y el túnel de Rojas, de 1.910 m. También destacan las nuevas estaciones de Cambrils y L'Hospitalet de l'Infant y el PAET de Mont-roig del Camp.

Fondos europeos

Esta obra está cofinanciada por el Mecanismo "Conectar Europa" (CEF).

"Una manera de hacer Europa"



ANEXO

Avance de las obras

En la actualidad, se encuentran en ejecución todas las obras necesarias para la puesta en servicio de la nueva variante, como el montaje de vía, sistemas de electrificación, instalaciones de seguridad y comunicaciones, subestaciones de tracción, acometidas eléctricas a las subestaciones, instalaciones de protección civil y seguridad, así como la salida de emergencia del túnel de Los Rojales.

La vía se montará sobre balasto en todo el tramo, a excepción del citado túnel, donde discurrirá en placa. Para la línea aérea de contacto se ha optado por el sistema de catenaria transformable de 3 kV/25 kV para ancho convencional y catenaria tipo C-350 para el tramo de ancho UIC.

Las obras de montaje de vía contemplan otros trabajos, entre los que destacan la instalación de dos cambiadores de ancho, ampliaciones de la plataforma ferroviaria en el entorno del túnel de Los Rojales, en la estación de L'Hospitalet de l'Infant, en el PAET de Mont-roig del Camp y cuatro pasos superiores en la zona del Nudo de Vila-seca para la reposición de caminos.

Por lo que respecta a las actuaciones en el sistema de electrificación se llevarán a cabo la instalación de áreas específicas y ajustes necesarios para dar continuidad a la explotación de las líneas ya existentes, un telemando de energía asociado a las nuevas vías, sistemas de calefacción de agujas y de alimentación a los mismos incluso su control y protección, además de acometidas a los edificios técnicos. También se contempla la instalación de pantallas de protección tanto acústica como contra el viento, así como de protección para las aves.

Nueva estación de Cambrils

La principal característica de esta estación es que los andenes estarán situados en un viaducto de 750 m de longitud, con 27 vanos de una luz máxima de 36 m. El ancho del tablero varía desde los 12,6 m hasta un



Nota de prensa

máximo de 28,2 m en la zona de cuatro vías donde se ubicarán los andenes.

El edificio de viajeros, que tiene la singularidad de encontrarse bajo uno de los vanos del viaducto, ocupa prácticamente todo el espacio entre las pilas. Su volumetría marca una pieza horizontal, que corresponde al edificio de viajeros, y otra vertical en cada acceso. Para la conexión con los andenes, se instalarán ascensores y escaleras. El edificio técnico se encuentra adosado al de la estación y alojará salas de equipos de señalización, equipos de telecomunicaciones y seguridad y suministro de energía.

Las obras también contemplan trabajos de urbanización, entre los que destaca un vial de acceso que rodea la estación, una zona peatonal de paso y estancia en el entorno inmediato, y un aparcamiento.