

Nueva estación de Sant Andreu Comtal integrada en el gran parque lineal de Barcelona

Vista desde la calle de l'Andana de l'Estació, en la que la fachada acristalada permitirá la visión de los trenes y la entrada de luz natural a la estación.



de Europa. Esto supone, por un lado, integrar los barrios hasta ahora separados por las vías y, por otro, una gran transformación urbanística de 164 hectáreas alrededor de este gran corredor central de infraestructuras.

En este conjunto ferroviario, que discurrirá soterrado durante 3,7 kilómetros, y que permite la creación de un gran parque sobre la losa de cobertura que enlazarla la futura estación de alta velocidad de Barcelona La Sagrera con el nudo de La Trinitat, se integra la nueva estación de cercanías de Sant Andreu Comtal.

■ Cristal y luz natural

El edificio de la nueva estación, que tendrá una superficie de unos 1.000 metros cuadrados, se ubica muy cerca de la primera estación de Sant Andreu Comtal, una construcción que por su valor histórico y patrimonial se conservará e integrará en la plaza de la Estación. Si la estación primigenia tenía los andenes a cielo abierto, la nueva infraestructura se plantea cubierta y semi-soterrada para integrarse en el gran parque, de donde sobresaldrá únicamente el vestíbulo de acceso.

La configuración de la playa de vías hará posi-

El proyecto, que coordina la sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocidad, es la actuación de mayor envergadura realizada en Barcelona en las últimas décadas, tanto en el ámbito de las infraestructuras como en el urbanístico. El conjunto de infraestructuras, la estación central y la ur-

banización de los distritos de Sant Andreu y La Sagrera suponen una inversión estimada de 2.250 millones de euros, sin contar con las posteriores edificaciones de viviendas, equipamientos, comercios, edificios de oficinas y hoteles.

En esta actuación se cubrirán 38 hectáreas de superficie ferroviaria, la infraestructura de ferrocarril soterrada más grande



Vista general de las obras de cimentación la estación de Sant Andreu Comtal.

ble que la cobertura en el lado mar (Este) quede a nivel del parque y de las calles adyacentes. En el lado montaña, el nivel original de la ciudad quedará por debajo del de la cobertura, generándose una fachada acristalada que servirá para permitir la visión de los trenes y la entrada de luz natural a la estación, así como para amortiguar la contaminación acústica procedente de la estación.

El acceso norte al vestíbulo será adaptado desde la plaza de la Estación, mientras que en el lado sur, una escalera salvará el desnivel desde la calle hasta la cota del parque.

Para conseguir su máxima integración en el parque se ha diseñado un conjunto de pérgolas que harán de cobertura del vestíbulo y se extenderán como elementos de sombra. Estas pérgolas tendrán partes traslúcidas y partes opacas según se vayan configurando las distintas zonas

del interior - exterior y darán soporte a plantas trepadoras. En sección transversal conformarán una cubierta dentada que seguirá la línea ligeramente curva de la infraestructura.

La estación de Sant Andreu Comtal se configura como una moderna infraestructura que será un referente urbano para el parque y toda la operación Sant Andreu - La Sagrera.

■ Edificio y andenes

El vestíbulo de la estación se plantea como un espacio único sensiblemente centrado sobre los dos andenes. Además de las zonas de entrada y tarifaria, tendrá una cafetería a la que se accederá también desde el parque, y locales propios como la taquilla, la zona de atención al cliente, el despacho del supervisor, archivo, seguridad y vigilancia y salas técnicas.

La estación contará con dos andenes que tendrán una longitud de 240 metros y una anchura variable de entre 7 y 10 metros, que servirán a cuatro vías de ancho convencional con servicios de Cercanías y Media Distancia. Para acceder a cada uno de los andenes se dispondrá de sistemas de comunicación vertical adapta-



Plano del proyecto global, que coordina la sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocidad.

SUPERFICIE DEL EDIFICIO (m²)

Cafetería	85,40
Aseos	23,90
Taquillas	17,30
Atención al cliente	18,60
Despacho del supervisor	24,95
Archivo	9,30
Sala técnica RENFE	17,90
Sala técnica Adif	15,50
Subcuadro eléctrico	12,40
Limpieza	4,15
Seguridad y armería	15,85
Puesto de control	6,35
Vestíbulo	152,25
Zona tarifaria	588,50
Total superficie útil	992,85
Total superficie construida	1.218,75

Infografía del proyecto de la estación de Sant Andreu Comtal desde el puente de Sant Adrià.



dos a personas con movilidad reducida: tres escaleras mecánicas, una fija y un ascensor

La nueva estación estará dotada de los más modernos sistemas de comunicaciones, información al viajero y control de accesos.

El proyecto de arquitectura interior de la estación de Sant Andreu Comtal está siendo desarrollado por Ineco, con la colaboración de BOPBAA.

Modificación del proyecto inicial

El proyecto arquitectónico inicial de la nueva estación de Sant Andreu Comtal incorporaba un edificio en cada extremo de los andenes –es decir dos edificios separados por 240 metros- en una configuración similar a la de las estaciones de metro. Esta solución, suponía duplicar el control de accesos y la venta automática de

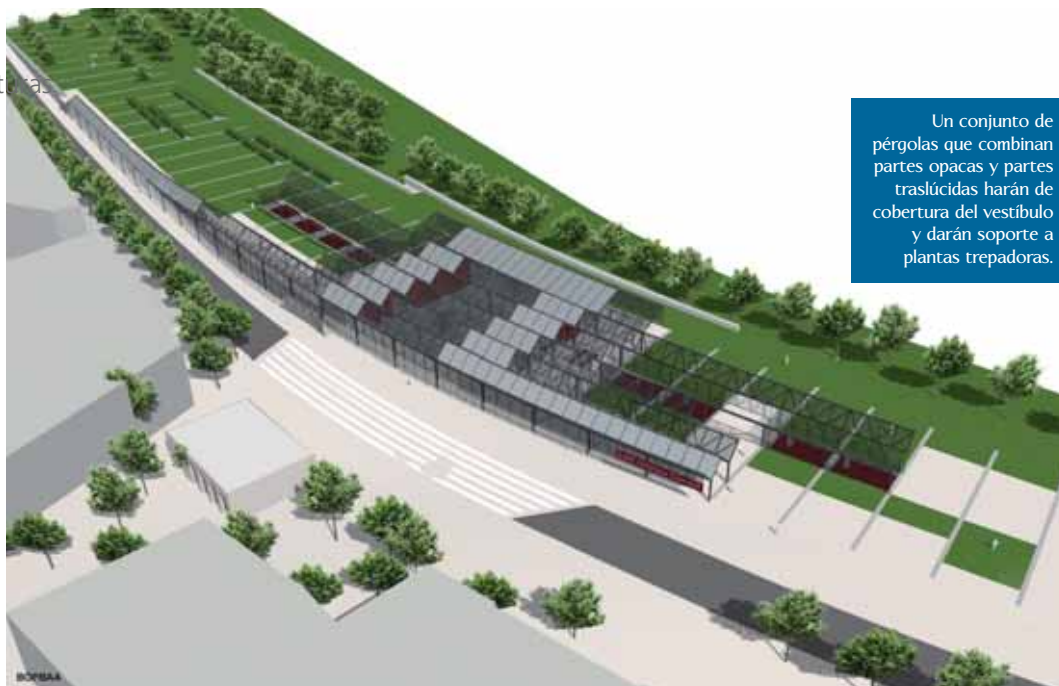
billetes, lo que sumado al requerimiento del Ayuntamiento y asociaciones vecinales de mejorar la implantación urbana, condicionó un cambio sobre la funcionalidad de la solución propuesta inicialmente.

Los aspectos sustanciales de la modificación del proyecto inicial consisten en la eliminación de uno de los dos vestíbulos de acceso, y en la implantación de un único edificio en la zona central de los andenes. A esto se añade la incorporación de luz natural en el interior del edificio, aprovechando el desnivel entre la cota de la plataforma del parque sobre los andenes y la cota de la ciudad, hasta 2,50 metros por debajo de la misma. Esta solución supone menores costes de mantenimiento y de personal y, en el aspecto urbanístico parece más conveniente tanto a nivel de situación como a nivel de referente o símbolo.

Plazos y presupuesto

Las obras de la plataforma de la línea de alta velocidad y las coberturas del sector de Sant Andreu incluyen el tramo comprendido entre la rambla del Onze de Setembre y el nudo de la Trinitat, con una longitud de 2,6 kilómetros.

En este tramo se realizan los trabajos de la cobertura del pasillo ferroviario entre la rambla del Onze de Setembre y el puente del paseo de Santa Coloma, los túneles para



Un conjunto de pérgolas que combinan partes opacas y partes traslúcidas harán de cobertura del vestíbulo y darán soporte a plantas trepadoras.

vehículos de acceso a la estación, uno por cada sentido de circulación, y la renovación total de la estación de cercanías de Sant Andreu Comtal.

Esta obra fue adjudicada por Adif el 20 de febrero de 2008 al consorcio de empresas formado por Acciona Infraestructuras y Copcisa, por un importe total de 177,42 millones de euros. El proyecto de arquitectura de la estación de Sant Andreu Comtal se encuentra aún en redacción, por lo que todavía no existe un presupuesto cerrado para esta actuación concreta.

La finalización de las obras en este sector está prevista a finales de 2011, excepto en el caso de la estación de Sant Andreu, cuya conclusión coincidirá con la entrada en servicio de la línea de alta velocidad, a finales de 2012.

Obras previas

En el sector de Sant Andreu, las principales actuaciones consisten, además de en la construcción de la nueva estación, en la ejecución de la estructura del futuro taller de mantenimiento de material de ancho internacional, la remodelación de las vías de acceso y la ejecución de la losa de cober-

tura en este sector y viales contiguos al corredor ferroviario.

Para liberar el espacio necesario para la construcción del tramo soterrado de la línea de alta velocidad en el sector Sant Andreu, así como para el soterramiento de la infraestructura de ancho convencional y la nueva estación de cercanías del distrito se han realizado diversas actuaciones previas, para poder ir desplazando progresivamente las vías al lado montaña.

La ejecución de estos trabajos, planificados en diversas fases, ha comportado desde el año 2009 una reducción gradual de la capacidad operativa y los accesos a las instalaciones en la estación de Sant Andreu Comtal y su entorno. La primera fase se inició en enero 2009, con la baja de las vías 4 y 6, para prolongarlas y adaptarlas como vías generales para la circulación de trenes. A partir del 31 de enero de 2009, se dieron de baja las vías 8 y 10 y posteriormente se procedió, de manera progresiva, a dismantelar las vías que daban acceso a las diversas instalaciones técnicas situadas en este sector.

Para el desvío de las dos vías generales de circulación en este

sector ha sido necesaria la construcción de una variante de 1,5 kilómetros de longitud.

Estas obras en el entorno de Sant Andreu Comtal – La Sagrera obligaron a Renfe a adecuar su programación a las restricciones establecidas y a reestructurar servicios y líneas.

Además, en julio de 2009 se inició la construcción de seis hileras de pantallas perimetrales correspondientes al túnel de la línea de alta velocidad a su paso por el sector y al futuro vial segregado para vehículos que discurrirá por el lado mar.

A la construcción del cajón de hormigón por el que circularán los trenes, que constituye el primer tramo soterrado del sector La Sagrera-Nudo de la Trinitat, se suma la demolición del puente de Sant Adrià y la puesta en servicio del provisional, que formará parte de la losa de cobertura definitiva del tramo.

BELÉN GUERRERO