



## Una gran coberta enjardinada millorarà la connectivitat del districte de Sants

---

- El projecte de cobertura de les vies de tren completa el tram ja executat que cobreix les vies de la L1 del Metro
- El barri guanyarà una rambla d'uns 700 metres per a ús ciutadà
- Les obres de la cobertura s'iniciaran abans de l'estiu del 2010 i suposaran un tall total del trànsit ferroviari durant l'estiu del 2011

**Barcelona, 10 de març de 2010**

# Una coberta de les vies del tren i el metro per a connectar barris

---

L'arribada de l'alta velocitat a Barcelona ha comportat i comportarà diverses millores a tota la ciutat. Des de la millor connectivitat ferroviària de la ciutat amb la resta de l'Estat i d'Europa, passant per les actuacions urbanístiques que s'han de dur a terme al voltant de les dues estacions de l'alta velocitat al sud, Sants, i al nord, la Sagrera.

En el cas del Districte de Sants, l'actuació urbanística prevista integra d'una banda el projecte de millora i ampliació de l'estació de Sants i de l'altra, la cobertura de les vies de l'accés ferroviari i urbanització de la seva part superior i entorns. Aquestes actuacions depenen de diverses administracions: Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya, Ministeri de Foment i l'ADIF, que van signar un conveni de col·laboració el juny de 2002.

Així, l'Ajuntament de Barcelona, mitjançant l'empresa municipal BIMSA, ha executat ja la primera part de tota la cobertura. Aquesta primera part correspon a l'estructura de cobertura de vies de la Línia 1 del Metro, excepte l'estació de Mercat Nou que ha executat GISA. També s'han executat ja els nous tres passos soterrats Riera de Tena, Riera Blanca i Badal.

La Comissió del Govern del març ha aprovat definitivament el "Projecte d'urbanització sobre la coberta i els espais annexos de l'accés ferroviari a l'estació de Sants. Façana i coberta costat muntanya", que inclou la cobertura de tot el corredor ferroviari entre L'Hospitalet de Llobregat i l'actual zona coberta propera a la plaça de Sants amb un pressupost de 32 milions d'euros que aniran a càrrec de l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri de Foment. Les obres de cobertura s'iniciaran abans de l'estiu de 2010 i el posterior projecte d'urbanització a partir del 2012.

Aquesta cobertura és un objectiu que l'Ajuntament persegueix des de fa temps i té com a principals objectius:

- **Millorar les condicions ambientals –sorolls i vibracions- del trànsit ferroviari i del Metro.**
- **Guanyar un gran espai lliure i ajardinat sobre la plataforma, afavorint la relació entre els barris.**
- **Permeabilitat circulatòria i de vianants mitjançant la reforma de tres passos inferiors.**
- **Allunya els trens de les façanes dels edificis d'habitatges.**

El projecte inclou una coberta de doble alçada diferenciant la zona de les vies de la Línia 1 del Metro i la corresponent a les quatre vies de Rodalies, Mitja i Llarga distància de l'ADIF. Les cobertes de les vies de Rodalies i del Metro es mantenen unides en planta, recolzades sobre un mur central comú que serveix de separació de les àrees amb diferent operador, fins que en arribar a l'àmbit de L'Hospitalet, on els corredors es separen. En aquest àmbit,



el mur comú se separa en dos murs diferents deixant entre ells una zona triangular oberta cap a la Riera Blanca des d'on es disposa d'un accés per a vianants a la part superior de la cobertura mitjançant rampes i escales.

Un mur diagonalitzat de formigó prefabricat en gran part de la façana i diversos murs de formigó armat a la resta es convertiran en els tancaments laterals, situats a ambdós costats del carrer Antoni Capmany.

A l'àmbit de les antigues rieres –Riera Blanca, l'àmbit del túnel de la Ronda del Mig juntament amb els nous accessos peatonals i el pas inferior de Riera de Tena-, l'estructura farà de pont per permetre el pas per sota dels vials de vianants i vehicles. Els espais triangulars d'aquestes gelosies es tanquen amb superfícies vidriades transparents o translúcides per evitar barreres visuals a certes zones coincidents amb els passos inferiors. Això ha de permetre percebre la menor sensació del pas de trens des de l'exterior.

El projecte també inclou les instal·lacions necessàries de sortides d'evacuació, ventilació i extracció de fums, sistemes de seguretat i altres.



Carrer Antoni Campmany cruïlla carrer Jocs Florals (costat muntanya)



Carrer Riera de Tena cruïlla carrer Antoni Campmany

# La urbanització crearà una nova rambla d'uns 700 metres

Una de les principals millores que suposarà aquesta actuació és la creació d'una nova rambla de gairebé 700 metres de longitud que millorarà la fins ara difícil connexió en ambdós costats de les vies. Així, la zona comptarà amb més espais peatonals i zones verdes, nous paviments, passos inferiors, escales mecàniques, rampes, ascensors i una notable millora en l'accessibilitat general.

La urbanització, actualment està redactat el projecte bàsic, abasta tant en l'àmbit de la coberta de les vies de Metro i tren com les zones annexes al corredor ferroviari. Aquest àmbit limita entre els carrers de Riera Blanca, de Sants, Antoni de Capmany i Jocs Florals, Burgos i rambla de Badal. L'àrea d'actuació es d'uns 57.000 m<sup>2</sup> de superfície a urbanitzar, dels que uns 21.500 m<sup>2</sup> corresponen a la cobertura del corredor ferroviari.



Imatge virtual nocturna de Rambla Badal

Algunes d'aquestes zones estan ocupades actualment per instal·lacions ferroviàries del Metro –costat mar– que han de ser desmantellades, mentre que al costat muntanya s'aprofita el passadís ferroviari per a l'eliminació de dues de les sis vies existents, que unit a la disposició de rampes, escales i ascensors entre els diferents nivells, acabarà formant una gran avinguda transitable perfectament integrada a l'entorn urbà constituent una àrea vital de gran qualitat.

El projecte d'urbanització té com a objectiu millorar l'accessibilitat peatonal mitjançant la incorporació d'elements mecànics d'elevació i connexions directes amb les estacions de metro de Mercat Nou i Santa Eulàlia. També dotarà d'unitat ambiental i paisatgística d'aquesta àrea degradada de la ciutat. Es pretén invertir la situació actual amb la fi de convertir aquest nou espai en el focus central per al barri amb un gran corredor verd que uneix tant longitudinalment com transversalment els límits de l'àrea edificada.



Imatge virtual nocturna de Rambla Badal

Aquesta unitat ambiental es compon d'una sèrie d'elements intercalats que es recolzen a l'estructura triangulada que tanca el corredor ferroviari. Així, uns grans talussos implantats als espais del costat mar retallen i envaeixen alguns dels punts de la cobertura, eliminant així l'efecte barrera. Això també es reforça en les zones on existeixen els passos inferiors de Riera Blanca o Riera de Tena on les estructures es converteixen en ponts que permeten espais d'accessibilitat transversal.

L'àmbit de la coberta és, per tant, un espai verd on s'intercalen grans àrees de parterres plenes d'espècies i talussos que suporten les plantacions d'arbres. Intercalats en el recorregut d'aquest corredor verd es col·locaran àrees de paviment dur asfàltic o de fusta per al pas peatonal.

El costat urbanitzable muntanya es caracteritza per un gran paviment on s'intercalen les fileres d'arbrat. També hi ha diferents espais singulars al llarg del corredor, concretament entre el pas de Badal i el pas inferior de Riera de Tena que es presenta amb paviments diferenciats, elements especials d'il·luminació, accessos mecànics, mobiliari, pèrgoles i edículs per a petits comerços.

La continuïtat de la Rambla de Badal en superfície es presenta amb la instal·lació d'escaleres mecàniques i ascensors i la seva cobertura se singularitza per un paviment de fusta i pèrgoles acristal·lades amb motius vegetals.

# Desenvolupament de les obres

---

Les obres s'han planificat tenint en compte que es realitzarà un tall total de l'accés sud a l'estació de Sants de Rodalies, Mitja i Llarga Distància per dur a terme les accions de desmuntatge de catenària flexible, col·locació de bigues de coberta i muntatge de catenària rígida. Les obres s'estructuren en tres grans fases:

## ▪ Primera fase: treballs previs al tall de l'agost

### Fonamentació:

- L'alineació de la futura façana costat muntanya coincideix amb el perímetre de la quarta via en servei, les dues més externes varen quedar anul·lades per constituir l'espai per on apareix la línia d'alta velocitat. Aquesta línia, recordem que, en l'àmbit d'actuació, transcorre en "túnel veritable" fins aproximadament la meitat i en "túnel entre pantalles" de la meitat fins que surt en el tram cobert de l'estació.
- La fonamentació del parament de façana es farà en pilots o micropilots segons les possibilitats d'execució. En el tram on la línia d'alta velocitat esta en "túnel veritable", aquesta fonamentació es realitza des de l'espai aixecat de les vies i també farà la funció de contenció de les vies que resten en funcionament, un cop s'excavïn les terres que ocupaven les dues vies anul·lades. Amb aquesta actuació s'eixampla notablement l'espai de carrer, entre les façanes de les vivendes i el parament de l'actual mur. Bona part d'aquesta fonamentació cal executar-la de nit per incompatibilitat amb la proximitat del tren en trànsit. En el tram on la línia d'alta velocitat esta en "túnel entre pantalles" la façana es recolzarà en una d'aquestes pantalles, i només caldrà realitzar una biga tester.

### En el parament de façana

- A excepció dels aproximadament 100 metres més propers a l'estació de Sants, on el mur és un parament de formigó vist, la resta de la façana és un mur diagonalitzat amb tancament o bé de vidre o bé de bloc. Quan és de bloc, en fase d'urbanització es revegetarà per constituir un mur vegetal.
- Estructuralment tot el parament es recolza de forma continua en el terreny a excepció dels trams on es creua amb la Ronda del Mig en el tram de Badal, i en els carrer Riera de Tena i Riera Blanca on aquesta estructura és realment un pont recolzat a banda i banda del viari que bypassa.
- L'execució de la façana muntanya interfereix amb l'actual posició dels postes verticals dels pòrtics de la catenària flexible. Per aquest motiu, tot i que l'afectació a la catenària es concentra en el tall de l'agost del 2011, de forma prèvia cal doblar aquest postes per darrera, allargar el dintell del pòrtic per connectar-lo al nou poste i poder tallar el poste que interfereix.

## ▪ Segona fase: tall de l'agost de 2011

### Actuacions prèvies al tall ferroviari

Des del final de la fase anterior fins a disposar del tall ferroviari, es realitzaran principalment les següents actuacions:

- Execució d'elements estructurals que han de permetre l'accés a la coberta, rampes, escales etc..
- Serà el període on es prefabricaran i s'aniran acopiant tots els elements estructurals de cobertura.
- Execució dels pous de ventilació als carrers Sant Jordi i Jocs Florals.
- Demolició dels 30 primers metres del tram cobert d'entrada a l'estació que ha de permetre guanyar part del espai cobert per l'ús públic.
- Les estacions de Bellvitge i Hospitalet es converteixen, durant l'agost, en estacions final de trajecte, perquè això sigui possible és necessari disposar els elements ferroviaris pertinents.
- Campanya d'informació ciutadana del tall, organització dels dispositius de transport alternatiu.

### Sostre de bigues i plaques prefabricades. Substitució de la catenària flexible per rígida.

La retirada dels pòrtics de catenària, col·locació de les més de 100 bigues i les lloses prefabricades, i la reposició de la catenària, ara rígida, requerirà de l'actuació amb una planificació molt acurada.

| 8

## ▪ Tercera fase: treballs posteriors al tall de l'agost

### Actuacions posteriors al tall ferroviari

Amb posterioritat a les actuacions de l'agost del 2011, les principals actuacions que restaran per executar són les següents:

- Execució de les instal·lacions de seguretat, com ara ventilació, enllumenat, detecció d'incendis, integració al centre de control de l'estació etc.
- Tancament de bloc i de vidre
- Urbanització provisional dels nous espais que s'integren a la ciutat.



# Unes obres amb un ampli procés de participació i d'informació

---

La Comissió de Seguiment de les obres de cobertura de les vies de Sants ha mantingut els veïns i veïnes informats sobre els treballs i projectes de la cobertura de Sants a través d'un procés participatiu.

La Comissió -formada per les diferents administracions (Ajuntament de Barcelona, Adif i els operadors de l'obra) i els representats veïnals de Sants- van celebrar 2 reunions al 2009 (el 22 de juny i 4 de novembre), i hi ha hagut 13 sessions de la Comissió de Seguiment de les obres del TAV del tram Torrassa-Sants des de l'any de 2004.

A la Comissió de Seguiment han estat convocats veïns, les entitats i associacions a través del secretariat d'entitats d'Hostafrancs i la Bordeta (el Centre Social de Sants, l'Associació de Veïns de Badal, Brasil i Bordeta, el Centre de Comerciants de Riera Blanca, l'Associació d'Amics de la Bordeta, l'Associació de Veïns del Triangle de Sants, l'Associació de Veïns d'Hostafrancs, la Comissió d'Afectats per a l'Entrada del Tren d'Alta Velocitat, i un membre de cada grup polític del districte).

La Comissió de Seguiment té la vocació d'informar i explicar als veïns els treballs de la cobertura i ajudar-los a interpretar els plànols tècnics. També han servit per entendre les preocupacions dels veïns.