



Castellano English Català Galego Euskara Valencià
 Contacto Contenido del web Aviso Legal

Accesibilidad

Conócenos **Infraestructuras** Nuestros Compromisos Ocio y cultura Comunicación y prensa Empresas y servicios
 Inicio **Infraestructuras y estaciones** Líneas de alta velocidad Línea Madrid - Barcelona - Frontera Francesa Tramo Barcelona - Figueres

Líneas de alta velocidad

Financiación europea
 Línea Madrid - Sevilla
 Línea Córdoba - Málaga
 Línea Madrid - Barcelona -
 Frontera Francesa

Financiación

Tramo Barcelona - Figueres
 Estaciones

Línea Madrid - Valladolid

Línea Madrid - Toledo

Línea León - Asturias

Línea Levante

Línea Madrid-Galicia.

Eje Atlántico

Línea Vitoria - Bilbao - San
 Sebastián

Línea Madrid - Extremadura -
 Frontera Portuguesa

Línea Antequera - Granada

Línea Almería - Murcia

Línea Madrid - Barcelona - Frontera Francesa

Tramo Barcelona - Figueres

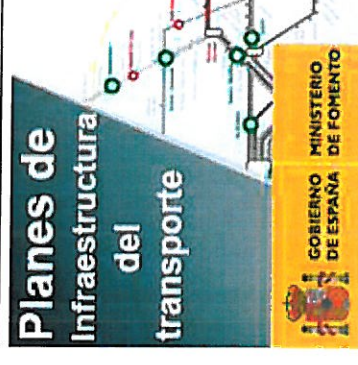
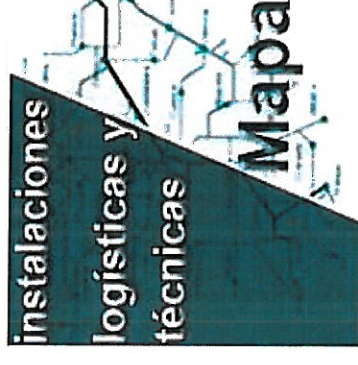


El 9 de enero de 2013 comenzó la explotación comercial del trayecto completo comprendido entre Barcelona y Figueres, que tiene una longitud total de 131 km. La culminación de la línea entera entre Madrid, Barcelona y la Frontera Francesa supone el inicio de una nueva etapa en el desarrollo del transporte ferroviario entre España y Europa.

Además supone una mejora del sistema de transporte interregional, lo que favorecerá el desarrollo económico de las zonas por las que transcurre, con lo que ello representa en términos de generación de empleo, cohesión social y transformación urbana.

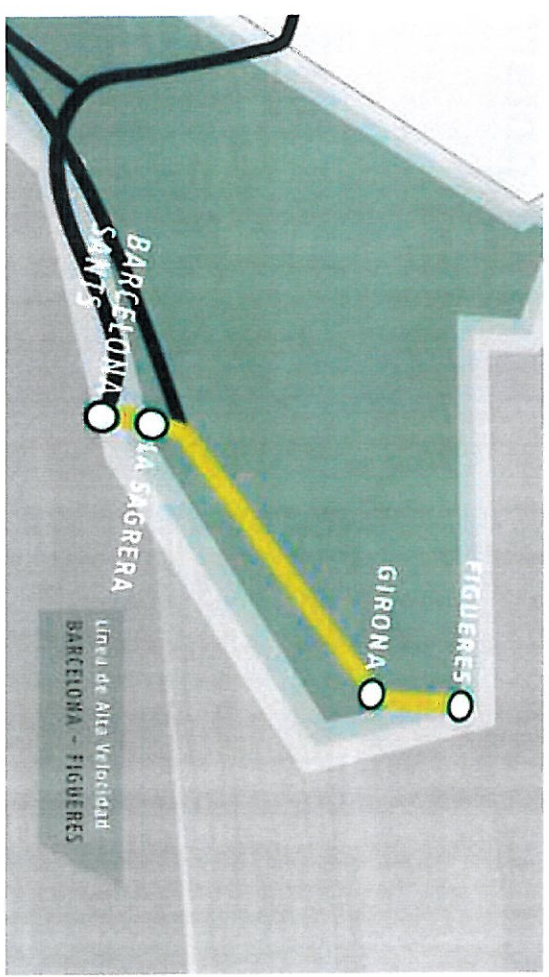
Este tramo pertenece al Corredor Mediterráneo y es fundamental para aumentar la competitividad de los servicios de viajeros y mercancías, hecho que ya se ha ido produciendo con la puesta en servicio de las infraestructuras ya terminadas.

Más de la mitad de todo el recorrido de la línea de alta velocidad Barcelona – Frontera Francesa ya se encontraba en explotación desde finales de 2010, cuando se puso en servicio 75



- Línea Valladolid- León
- Línea Venta de Baños - Burgos - Vitoria
- Túnel Atocha Chamartín
- Planes de Infraestructura
- Telecomunicaciones

kilómetros, entre Mollet y Girona Mercancías, y el tramo entre la estación de Figueres-Vilafant y la sección internacional Figueres-Perpignan. Gracias al tercer carril, instalado en diferentes tramos de la red convencional, el 21 de diciembre de 2010 empezaron los servicios de transporte en el primer corredor transfronterizo de mercancías en ancho internacional, entre el Puerto de Barcelona y Francia, que combina ancho internacional y vía con tercer carril, lográndose así una nueva y rápida vía de transporte de mercancías entre España y el resto de Europa. En España, ha sido la primera vez que los trenes de mercancías han circulado por una línea de alta velocidad.



La construcción de este tramo ha sido de gran complejidad, por sus dificultades orográficas y porque atraviesa importantes zonas urbanas.

Su trazado, que nace en la estación de Barcelona Sants y finaliza en la conexión con la sección internacional Figueres-Perpignan, discurre por las provincias de Barcelona y Girona. Entre los elementos singulares de la infraestructura destacan 30 túneles, que suman 34,3 km, y 60 viaductos, con una longitud total de 12,6 km.

La construcción del tramo ha traído consigo importantes beneficios para la red de ancho convencional y para el urbanismo de las diferentes ciudades atravesadas, gracias a las obras ejecutadas de cobertura o soterramiento similares a las llevadas a cabo en localidades del tramo Lleida – Barcelona de esta misma línea (Lleida, Vilafranca del Penedès y El Prat de Llobregat).



De este modo, se han creado nuevos espacios de desarrollo socioeconómico, a la vez que se integran plenamente las líneas ferroviarias en su entorno urbano, aumentando así los niveles de seguridad, tanto para los ciudadanos como en su explotación.

Todas las actuaciones confirman la posición de vanguardia mundial de Adif en la construcción de infraestructuras ferroviarias.

Túnel Barcelona Sants – La Sagrera

Sant Andreu Comtal

Montcada i Reixac

Montmeló

Modernización estación de Riells i Viabrea-Breda

Túneles de Girona

TÚNEL BARCELONA SANTS - LA SAGRERA



Este túnel conecta las dos estaciones de alta velocidad con las que contará Barcelona: Sants y la futura estación de La Sagrera, actualmente en construcción.

El túnel ha permitido mejorar todos los servicios ferroviarios de la ciudad condal, al liberar los otros túneles de Barcelona de aquel tráfico de Media y larga distancia que pasa a circular por el nuevo túnel, tras su entrada en servicio.

El 26 de julio de 2011, la tuneladora Barcino finalizó sus trabajos de perforación, tras recorrer casi 5,1 km bajo el subsuelo de Barcelona. Este hecho representó uno de los más decisivos avances para la puesta en servicio en 2012 de la Línea de Alta Velocidad Barcelona-frontera francesa.

El túnel tiene una longitud total de 5,8 km, de los que casi 5,1 se han perforado con tuneladora. Los trabajos de perforación se iniciaron el 26 de marzo de 2010 y tuvieron una duración exacta de 16 meses. A lo largo de este periodo se realizaron cuatro paradas programadas de mantenimiento.

Esta actuación de Adif, ha contado con el aval de

organismos, instituciones y técnicos de reconocido prestigio a nivel internacional. A la dificultad habitual que supone la construcción de cualquier túnel urbano, se ha sumado la particularidad de que el trazado discurre junto a importantes edificios del patrimonio arquitectónico y cultural de la ciudad condal: la Sagrada Familia, la Casa Milà y la Torre del Fang.

Con el fin de aumentar la seguridad, el trazado no pasa bajo edificios, al utilizar la zona central del Eixample, por la calle Mallorca, avenida Diagonal y calle Provenza. Además se ha realizado un exhaustivo plan de auscultación y control, así como complejas actuaciones de ingeniería que han garantizado en todo momento la seguridad en la construcción del túnel, sin afectar ni a las estructuras de los edificios ni al terreno.

SANT ANDREU COMTAL



El paso de la nueva infraestructura de alta velocidad por este barrio se realiza soterrado, mediante un falso túnel entre pantallas de hormigón. Los trabajos han requerido el traslado de las líneas de ancho convencional de Maçanet y Mataró y la construcción de una nueva estación de Cercanías.

MONTCADA I REIXAC



El paso por la localidad se ha realizado mediante un túnel de 3.709 metros que cruza bajo el río Ripoll y atraviesa la zona urbana bajo el corredor ferroviario de la línea de ancho convencional Barcelona-Portbou.

La mayor parte de la perforación (3.017 metros) se ha ejecutado mediante tuneladora del tipo EPB (Escudo de



Presión de Tierras).

La tuneladora, denominada "Montcada", finalizó sus trabajos de perforación el 28 de septiembre de 2011.

Un exhaustivo plan de control y seguimiento ha permitido garantizar en todo momento la seguridad de la construcción del túnel, sin generar afecciones ni a las estructuras de los edificios ni al terreno.

MONTMELÓ

En este municipio se ha producido una importante integración urbana del ferrocarril, fruto del acuerdo suscrito en diciembre de 2005 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat, Adif y el Ayuntamiento de Montmeló para el soterramiento de la línea de ancho convencional y la de alta velocidad.

Las actuaciones han consistido en la construcción de dos túneles para ambas líneas, de 1.340 m cada uno, realizados mediante el sistema de pantallas. También se ha construido dos nuevos viaductos sobre el río Congost y una nueva estación para los servicios de Rodalies



La nueva estación es un moderno edificio plenamente accesible desde ambos lados del núcleo urbano. Tiene una superficie aproximada de 1.250 m² y dos andenes subterráneos de 240 m de longitud.

La puesta en servicio de las nuevas infraestructuras de ancho convencional, el 9 de abril de 2012, significó que los trenes dejaran de circular en superficie por el núcleo urbano de Montmeló, tras más de 150 años haciéndolo desde de la entrada en servicio de la línea

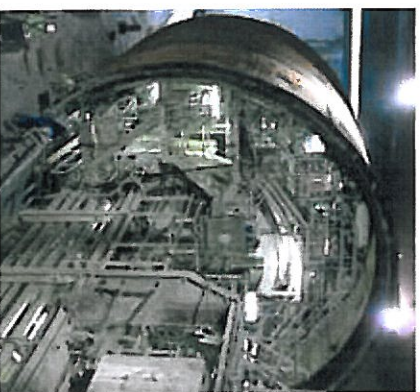
Barcelona-Granollers.

TÚNELES URBANOS DE GIRONA



Con la finalización de los trabajos de la tuneladora "Gerunda" se culminó con éxito uno de los tramos más complejos de toda la línea.

El 07 de julio de 2011, la tuneladora "Gerunda" finalizó sus trabajos de perforación, tras perforar 2,9 km. La excavación se ha completado en algo más de un año y dos meses, tiempo transcurrido desde la puesta en marcha de la tuneladora, el día 21 de abril de 2010.



En septiembre de 2010 acabó la excavación del primer túnel entre el polígono de Mas Xirgu y el Parc Central. Luego, tras recorrer el medio kilómetro que ocupa la estructura de la nueva estación, la "Gerunda" inició el segundo túnel, bajando de 26 a 40 metros de profundidad para cruzar bajo el río Ter, dirigiéndose después por el barrio de Fontajau hacia el pozo de extracción.

El túnel perforado se enlazará con el túnel de Sarrià, ejecutado por método tradicional, constituyéndose al final una estructura soterrada de más de siete kilómetros



para atravesar Girona.

La seguridad ha sido una prioridad en todas las fases de planificación y ejecución. Con la ayuda de unos 2.800 dispositivos de control se ha realizado un seguimiento continuo de las obras, que no han afectado ni a las estructuras de las edificaciones ni al terreno.

En la nueva estación, los servicios de alta velocidad se prestan en 4 vías y 2 andenes de 450 metros.

Los viajeros se dirigen desde el vestíbulo actual hacia la zona intermedia del Parque Central, lugar donde se ubica el acceso a los nuevos andenes.

Una estructura transparente aportará la entrada de luz natural a la parte subterránea.

Estas nuevas infraestructuras van a mejorar el urbanismo y el sistema de transporte público de Girona, permitiendo más servicios y menores tiempos de viaje en todas sus relaciones.

PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Una parte importante del trazado Barcelona-Figueres discurre por parajes de gran valor ambiental, como los parques naturales del Montseny y el Montnegre i el Corredor. Para garantizar la permeabilidad de la fauna se han construido tres pasos específicos en el tramo Sant Celoni-Riells, y un ecoducto en el tramo Riells-Massanes.

Otras actuaciones significativas han sido la construcción de pasos superiores, como dos pasarelas en el término municipal de Vilafant, encauzamientos fluviales o las operaciones de reposición urbanística en ciudades, que han incluido el ajardinamiento y la plantación de árboles.

Con el objetivo de minimizar el impacto de la nueva línea de alta velocidad, se han adoptado otras medidas de integración, como la construcción de 69 pantallas acústicas cuya longitud total suma 18,1 km.

Enlaces relacionados



Portal de Vídeos

[Vídeos de esta línea](#)

[Inicio](#) [Contacto](#) [Contenido del web](#) [Aviso Legal](#)