

El DPTOP adjudica la construcció del Centre Intermodal del Baix Llobregat

- En matèria de transports, també ha adjudicat l'ampliació i adaptació de l'estació de l'L5 de Virrei Amat, la urbanització de l'entorn de l'estació de l'L5 d'Ernest Lluch i la redacció del projecte constructiu del perllongament de l'L3 fins a Sant Feliu de Llobregat



Centre Intermodal del Baix Llobregat

El DPTOP, mitjançant l'empresa pública Gisa, ha adjudicat a la UTE integrada per Comsa, SA, Dragados SA, i FCC Construcción SA, per 69,7 MEUR les obres de construcció del Centre Intermodal del Baix Llobregat, al Prat de Llobregat, que es convertirà en un dels principals nusos de transport públic intermodal de la regió metropolitana de Barcelona. L'actuació es cofinanciarà amb els fons FEDER. Es preveu iniciar els treballs durant el primer semestre del 2011 amb un termini d'execució de 3 anys.

El nou centre permetrà la connexió entre la línia del TAV, els serveis ferroviaris de rodalies i mitja distància, l'enllaç ferroviari amb l'aeroport de Barcelona, el Metro (L9, L2 i L1), i el transport públic col·lectiu per carretera, amb connexió amb els principals eixos viaris d'aquesta àrea com ara la C-31 i C-32. Així, es configura com un punt especialment estratègic en la xarxa de transport públic del territori, com també ho són ara l'estació de Sants i, en el futur, La Sagrera TAV, a Barcelona.

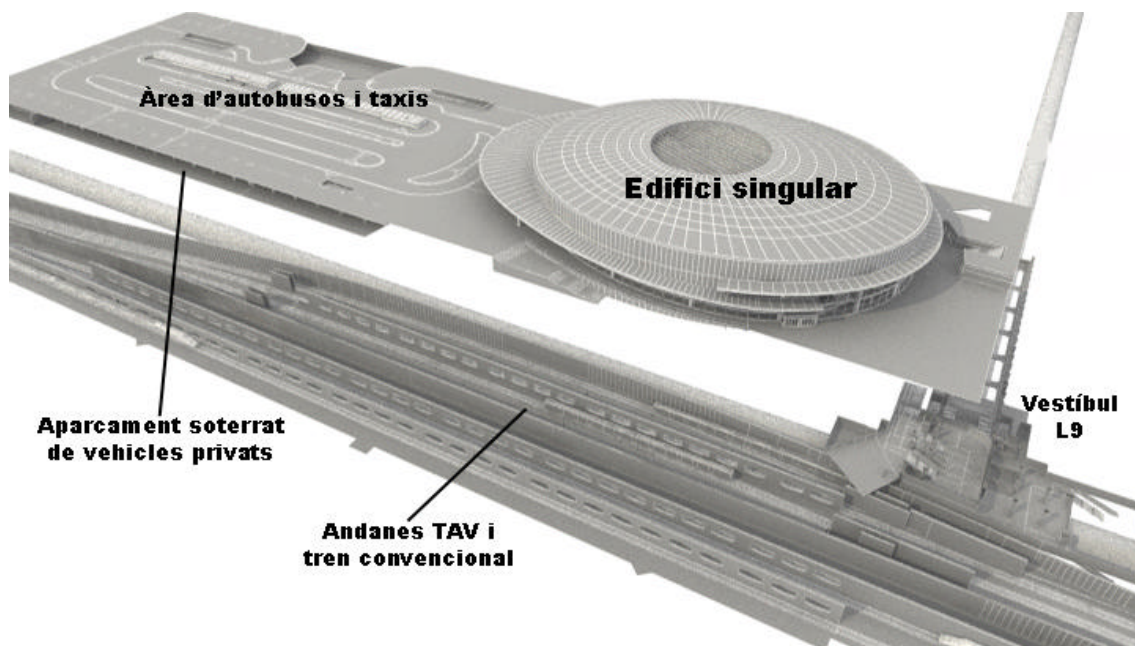
Concretament, se situarà al límit nord del casc històric del Prat de Llobregat, en una àrea amb un important creixement urbanístic previst que donarà continuïtat al nucli urbà cap al nord. Aquest emplaçament coincideix amb el de l'actual estació de Rodalia del Prat de Llobregat. Es preveu que el nou centre intermodal doni servei a 17 milions de viatgers l'any 2025.

Un nou centre intermodal en 47.000 m²

L'actuació que ara s'adjudica comprèn una superfície global de 47.000 m², on es construiran les noves infraestructures i accessos per als viatgers, així com els trams de connexió entre els diferents modes de transport, la urbanització de l'entorn i la creació de nous vials per a garantir la connexió viària amb la xarxa de carreteres i amb el nucli urbà del Prat de Llobregat.

El nou centre intermodal s'estructurarà a partir d'un gran edifici amb un disseny singular, sobre la línia ferroviària convencional i d'alta velocitat, a l'altura de l'actual estació de Rodalies del Prat de Llobregat. Des del nou edifici s'accedirà a les andanes de l'estació ferroviària d'ambdues línies, i també a les línies de metro previstes (L9, actualment en construcció, el futur perllongament de l'L2 de Sant Antoni a Parc Logístic - fent ús d'un tram de la infraestructura de l'L9 - i el futur perllongament de l'L1 des d'Hospital de Bellvitge).

A l'exterior, l'edifici quedarà envoltat per dues àrees diferenciades per a garantir l'accessibilitat del trànsit rodat, d'una banda, i dels vianants, de l'altra. Així, al costat oest, es crearà una gran àrea rectangular preferentment destinada al transport públic rodat, de manera que acollirà la parada de les línies d'autobusos regulars i discrecionals, taxis, i espais previstos per parades de curta duració. Sota aquesta àrea, es construirà un aparcament per a vehicles privats soterrat. D'altra banda, a la banda est de l'edifici la futura urbanització comprèn habilitar un gran corredor de vianants per a facilitar la mobilitat a peu, amb voreres, àrees enjardinades, i diferents elements de mobiliari urbà per al descans i comoditat dels ciutadans.



Així, les obres que ara es liciten comprenen les següents actuacions:

- **Nou edifici singular:** els treballs inclouen la construcció d'un nou edifici singular que substituirà l'actual estació de Rodalies del Prat de Llobregat. El seu disseny va ser escollit en un concurs d'idees del qual va resultar guanyador el projecte presentat per una UTE integrada entre d'altres per l'arquitecte César Portela.

L'estació, tindrà forma el·líptica, amb eixos de 98 i 77 metres en planta i una altura de prop de 21 metres. Serà un ambient únic i diàfan, que permetrà l'entrada de llum natural mitjançant un òcul central de 30 metres de diàmetre al centre de la coberta, i façanes de vidre.

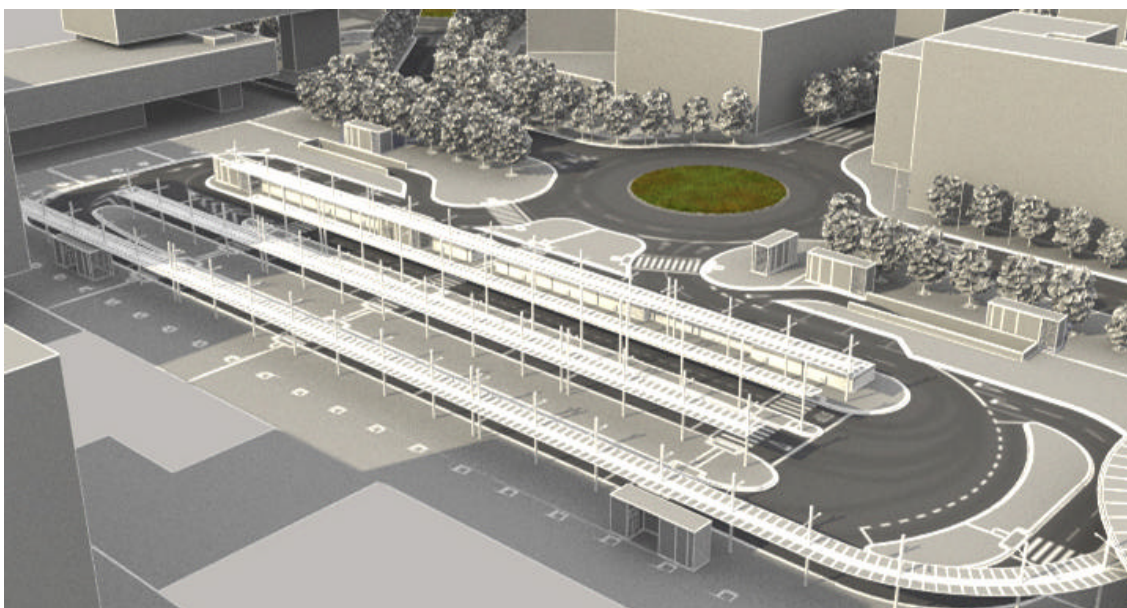


Tindrà 6 accessos des de carrer que permetran la comunicació directa, o mitjançant escales i ascensor, a un gran vestíbul de 8.750 m² de superfície. Aquí se situaran les màquines expenedores de bitllets, les barreres tarifàries, l'atenció al client, així com serveis i seients per als viatgers. Des d'aquí, s'enllaçarà amb les andanes del TAV i amb els serveis ferroviaris de Rodalies i Mitja Distància, mitjançant escales i ascensors. També es podrà connectar amb l'L9 i amb els futurs perllongaments de l'L1 i l'L2. D'altra banda, el nou edifici acollirà també una àrea amb cafeteria, restaurant i altres serveis, que es disposaran en dues plantes.



El procés constructiu i la planificació de les obres s'han dissenyat perquè els treballs siguin compatibles amb el manteniment del servei ferroviari de Rodalies de l'estació actual del Prat de Llobregat i les necessitats de mobilitat dels viatgers.

- **Àrea de parada d'autobusos i taxis:** a la banda oest del nou edifici singular, s'habilitarà una nova àrea de 18.100 m² per afavorir l'accessibilitat viària, i l'intercanvi entre el transport per carretera i els serveis ferroviaris. La nova àrea serà rectangular i s'ubicarà en superfície. Serà un gran espai per a l'ús ciutadà, que acollirà també els principals serveis de transport públic per carretera. Així, s'habilitaran 8 parades per a les línies d'autobusos regulars i discrecionals, cobertes amb marquesines i, al costat més proper a l'edifici, s'habilitaran 26 places de taxi. En aquesta àrea també hi hauran 14 aparcaments privats per parades de curta durada, 3 espais per a parades d'emergència, 113 places per a motocicletes i 40 places per a bicicletes. L'accessibilitat a peu des d'aquest espai amb el vestíbul de l'edifici es resol mitjançant un ascensor i dues rampes.



Àrea per a la parada d'autobusos, taxis i emergències

- **Aparcament de vehicles privats:** sota aquesta àrea destinada al transport rodat, es construirà un aparcament soterrat per a vehicles privats, amb capacitat per a 604 places per a cotxes, 122 places per a motocicletes i 180 places per a bicicletes, distribuïdes en tres nivells. El nivell superior, el més gran, quedarà a la mateixa cota que el vestíbul de l'edifici de viatgers, i es comunicarà amb ell mitjançant un accés soterrat directe que es configura com un gran passeig central que discorrerà al llarg de tot el pàrquing fins a l'edifici. La comunicació amb l'exterior es farà mitjançant 3 accessos amb ascensors i escales. Pel que fa als dos nivells inferiors del pàrquing, ocuparan una superfície més reduïda, al costat del soterrament ferroviari a la banda mar.



Passeig de connexió del pàrquing i l'edifici singular

- **Accessos viaris, ferroviaris i vials de connexió:** l'actuació comprèn també la construcció de nous vials per a permetre la connexió del centre intermodal amb la C-31 i amb la xarxa viària urbana. El trànsit a l'entorn de la futura estació s'ordenarà a partir de dues grans rotondes, situades a la banda muntanya, al sector on es preveu el desenvolupament urbanístic futur.
- **Connectat i adaptat:** l'actuació també inclou la connexió dels diferents espais que conformaran aquest centre intermodal (entorn urbà, vestíbuls i andanes), que estaran adaptats a persones amb mobilitat reduïda, a peu pla o mitjançant rampes, escales fixes i mecàniques i 16 ascensors en total, comptant tots els espais (aparcament, edifici i estació de l'L9).



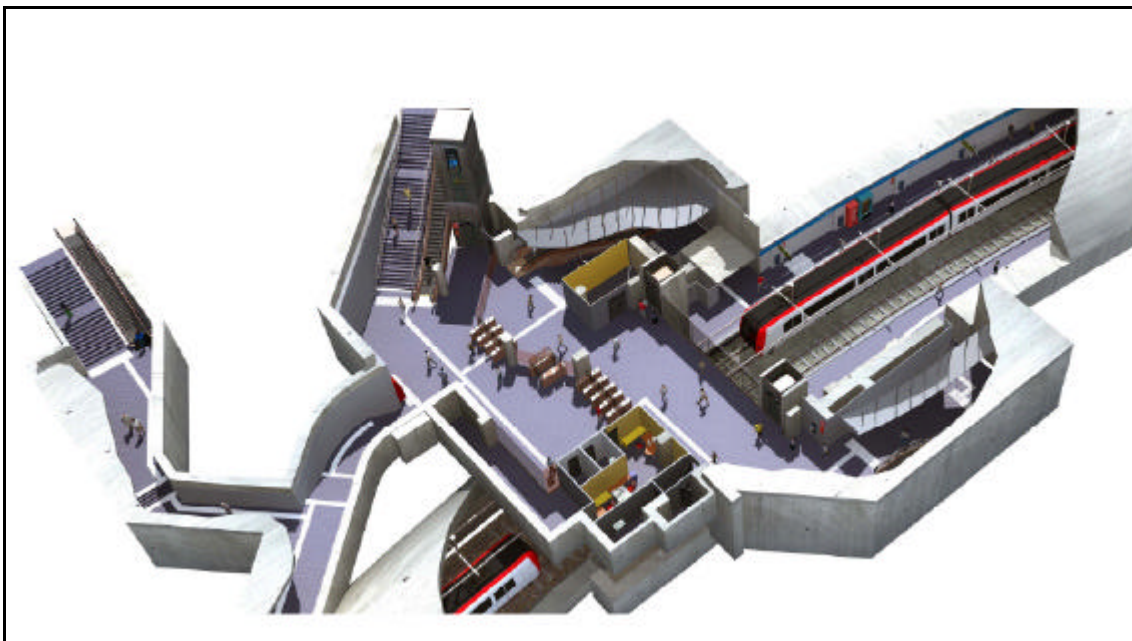
Rampa d'accés a l'àrea d'autobusos i taxis des del nucli urbà

Ampliació i adaptació dels vestíbuls de l'estació de l'L5 de Virrei Amat

D'altra banda, Gisa ha adjudicat per 8,1 MEUR les obres d'ampliació, adaptació, remodelació i millora de l'estació de l'L5 de Virrei Amat. L'actuació permetrà incrementar la qualitat del servei, facilitar la seva accessibilitat i millorar la comoditat dels viatgers d'aquesta estació, que concentra habitualment un volum considerable de desplaçaments, amb 3.000 passatgers diàriament. Es preveu que les obres s'iniciïn l'any vinent amb un termini d'execució de 20 mesos.

Actualment, l'estació compta amb dos vestíbuls independents: un a prop del passeig de Fabra i Puig, amb dos accessos, i un altre a prop del carrer de Felip II, amb un accés, amb escales fixes per comunicar els diferents nivells.

Les obres inclouen l'ampliació d'un dels dos vestíbuls existents, el proper al passeig de Fabra i Puig, per encabir els nous ascensors i les escales mecàniques, i la reforma de tota l'arquitectura interior. A més, es construirà un nou accés adaptat, s'adaptarà i renovarà el nivell d'andanes i s'habilitarà una nova sortida d'emergència.



Imatge virtual de l'ampliació del vestíbul

Un vestíbul amb el doble de superfície

Concretament, les obres que ara s'adjudiquen comprenen els treballs següents:

- **Ampliació i remodelació del vestíbul del passeig de Fabra i Puig:** les obres inclouen l'ampliació de la superfície existent, passant dels 200 m² actuals als 500 m² previstos, la qual cosa suposa més del doble d'espai per als viatgers. A més, es renovarà l'arquitectura interior d'aquest vestíbul, amb nou paviment i revestiments, i noves màquines validadores adaptades.
- **Nou accés adaptat:** s'habilitarà un tercer accés al vestíbul del passeig de Fabra i Puig, amb escales fixes, mecàniques i un ascensor que connectarà l'exterior amb el vestíbul. Aquest accés s'ubicarà al vestíbul nord situat a la plaça Virrei Amat, totalment accessible a persones amb mobilitat reduïda.
- **3 nous ascensors i escales mecàniques:** a banda del nou ascensor al carrer, es col·locaran 2 elevadors més que enllaçaran el nivell del vestíbul amb les andanes laterals per a la millora de l'accessibilitat.



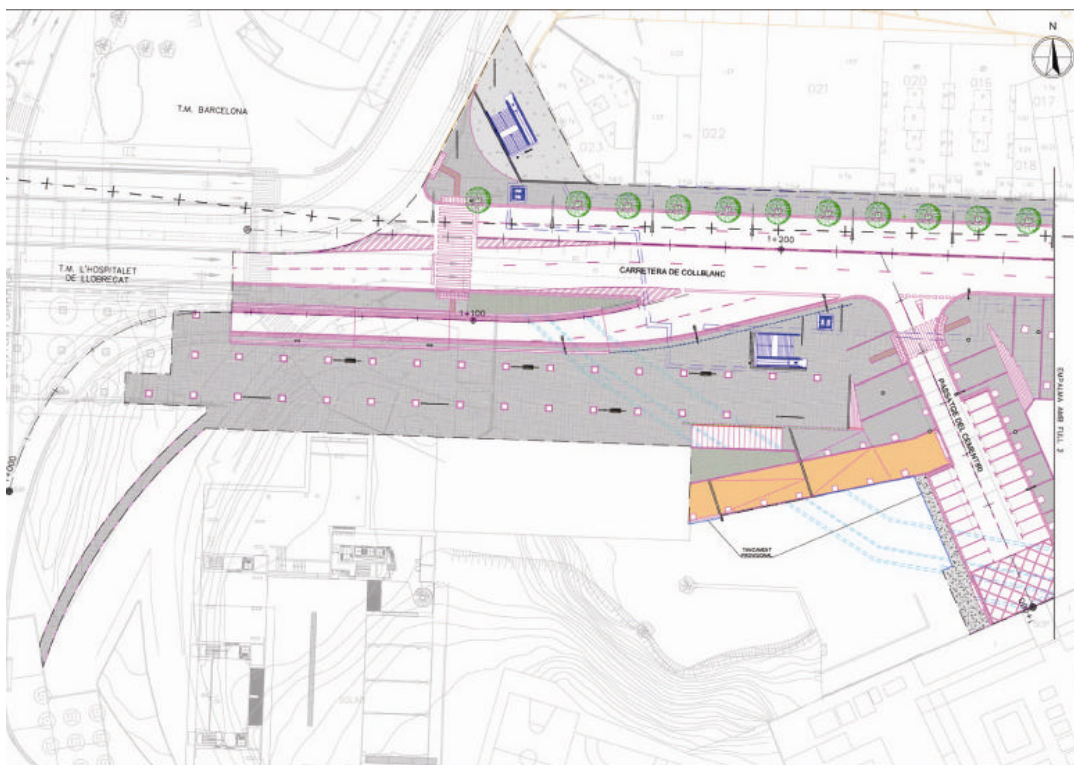
- **Ampliació de l'accés existent al carrer del Doctor Pi i Molist:** l'accés actual del carrer del Doctor Pi i Molist s'ampliarà per encabir escales mecàniques que facilitaran la connexió amb el vestíbul.
- **Renovació del nivell d'andanes:** es renovarà la plataforma de la via, per passar de via sobre balast actual, a via sobre placa de formigó. A més, s'executarà el recreixement de les andanes, per tal de situar-les al mateix nivell que els combois, i facilitar les maniobres d'entrada i sortida dels viatgers, superant l'important desnivell existent a l'actualitat.

Urbanització de la carretera de Collblanc a l'estació d'Ernest Lluch

D'altra banda, Gisa també ha adjudicat per 2,5 MEUR les obres de reurbanització de carretera de Collblanc, entre el carrer del Cardenal Reig i l'Avinguda Xile, afectada per la construcció de la nova estació d'Ernest Lluch de l'L5. Es preveu que les obres comencin a principis del proper any amb un termini d'execució de 8 mesos.

Les obres comprenen el condicionament d'aquest tram de la carretera entre el terme municipal de Barcelona i de L'Hospitalet de Llobregat. La via, que es restituirà al seu estat original, disposarà de 4 carrils de circulació, dos per sentit de la marxa, separats per una mitjana. En total, tindrà una amplada d'uns 21 metres, i voreres a dreta i esquerra d'amplada variable, amb un mínim de 4 metres.

Aquesta actuació permetrà recuperar la circulació habitual a la carretera de Collblanc, entre l'Avinguda de Xile i el carrer Cardenal Reig, actualment afectada per la construcció de la nova estació d'Ernest Lluch. Mentrestant es mantindrà el desviament pel carrer de Cardenal Reig, en sentit Esplugues de Llobregat, i per l'Avinguda de Josep Molins, en sentit Barcelona.



Nova estació de l'L5

Les obres de construcció de la nova estació Ernest Lluch, entre Pubilla Cases i Collblanc, estan en fase avançada. La terminal quedarà al costat de l'estació del tramvia del mateix nom, i facilitarà, així, els transbordaments de viatgers. Així, se situarà a la carretera de Collblanc entre el Camí de la Torre Melina i el pont, i comptarà amb quatre accessos que connectaran l'exterior amb els dos extrems d'andana.

Projecte del perllongament de l'L3 fins a Sant Feliu

Finalment, en matèria de transports, el Consell d'Administració de Gisa ha adjudicat per 11,2 MEUR la redacció del projecte constructiu per a detallar el perllongament de l'L3 de Zona Universitària fins a Sant Feliu de Llobregat, que comprèn la construcció d'un nou tram de l'L3 de 8,6 quilòmetres i 9 noves estacions. La redacció d'aquest projecte, que compta amb un termini d'execució de 30 mesos, començarà a principis de l'any vinent.

Respecte de l'estudi informatiu inicial, el projecte constructiu incorporarà alguns canvis fruit de les aportacions recollides durant el procés d'informació pública, com ara la millora de l'accessibilitat al barri de Mas Lluhí, a Sant Feliu de Llobregat, amb la modificació dels accessos de l'estació de Sant Feliu centre.

El perllongament de l'L3 permetrà millorar l'oferta de transport públic en poblacions de l'entorn de Barcelona, arribant a nuclis fins ara exclosos de la xarxa de ferrocarril o metro, com ara Sant Just Desvern o Esplugues de Llobregat, i facilitant l'accessibilitat a punts d'especial interès, com ara l'hospital Sant Joan de Déu, l'hospital Moisès Broggi, el Consell Comarcal del Baix Llobregat o els estudis de TV3 ubicats a Sant Joan Despí.

A més, potenciarà la intermodalitat amb altres mitjans de transport públic, atès que inclourà dos nous punts de correspondència amb el Trambaix i un punt de connexió amb Rodalies de Renfe. Es preveu que el perllongament de l'L3 doni servei a prop de 57.300 viatgers més al dia, dels quals 4.400 provindrien del vehicle privat.

Les obres comportaran un cost aproximat de 1.274 MEUR.



8,6 quilòmetres i 9 noves estacions

L'actuació comprèn la construcció d'un nou tram de l'L3 de 8,6 quilòmetres i 9 noves estacions, de les quals dues se situaran al municipi d'Esplugues de Llobregat, una a Sant Just Desvern, quatre a Sant Joan Despí i dos més a Sant Feliu de Llobregat.

El traçat discorrerà des de l'actual estació de l'L3 en sentit oest, per sota l'avinguda Diagonal, fins a l'Hospital de Sant Joan de Déu, i a continuació creuarà per sota la carretera B-23 fins al nucli d'Esplugues de Llobregat.

Des d'aquí girarà en direcció nord-oest cap al municipi de Sant Just Desvern i continuarà en direcció sud-oest, fins a l'hospital comarcal Moisès Broggi, de Sant Joan Despí. Un cop aquí, el traçat girarà de nou en direcció nord-oest per connectar amb els barris de Les Planes, barri Centre i Pla del Vent-Torreblanca, de Sant Joan Despí, així com al centre de Sant Feliu de Llobregat.

Del total dels 8,6 quilòmetres del perllongament d'aquesta línia, el 70% es construirà amb tuneladora, el 15% s'executarà entre pantalles i el 15% restant, en mina, d'acord amb la morfologia del terreny. El perllongament s'executarà amb un únic túnel amb doble via. De les quatre alternatives desenvolupades, l'escollida distingeix tres trams diferenciats, d'acord amb les particularitats del terreny i el mètode constructiu escollit:

- **Zona universitària- Finestrelles:** correspon al tram inicial, entre l'actual estació de l'L3 i la futura estació de Finestrelles, al terme municipal d'Esplugues de Llobregat, i donarà servei a l'Hospital de Sant Joan de Déu. Es preveu excavar pràcticament tot aquest tram d'1,4 quilòmetres de longitud en mina, d'acord amb les característiques geològiques d'aquest sector i amb l'objectiu de minimitzar les afectacions en superfície a l'avinguda Diagonal i altres vies principals.
 - **Finestrelles – Sant Joan de Déu:** es preveu que la nova estació ubicada en aquest tram serà un punt d'intercanvi amb el futur perllongament de l'L6 d'FGC. Es construirà a prop de 60 metres de profunditat i tindrà una andana central i dos accessos.
- **Finestrelles- Torreblanca:** correspon al tram central. S'inicia en el terme municipal d'Esplugues de Llobregat i arriba fins a Sant Feliu de Llobregat. Aquest tram de túnel de 6,1 quilòmetres es construirà amb tuneladora, des de Torreblanca fins a Finestrelles.
 - **Esplugues Centre,** ubicada a la plaça de l'Ajuntament, just al centre del municipi, sota el carrer de Laureà Miró, tindrà correspondència amb el Trambaix. Es construirà a una profunditat de menys de 30 metres. Disposarà d'andanes laterals i dos accessos.
 - **Sant Just Centre,** se situarà a l'encreuament del carrer Major i la Rambla, a prop del tramvia. Disposarà d'andanes laterals i se situarà a 30 metres de profunditat.
 - **Hospital comarcal del Baix Llobregat,** se situarà al límit municipal entre Sant Just Desvern i Sant Joan Despí, sota l'avinguda del Baix Llobregat i la confluència amb el carrer de Mossèn Jacint Verdaguer i permetrà facilitar l'accés dels usuaris a l'hospital comarcal. L'accés se situarà al davant de l'hospital Moisès Broggi, proper a les instal·lacions de televisió de TV3.



- **Fontsanta:** s'ubicarà al barri de Les Planes de Sant Joan Despí, entre els carrers del Gran Capità i l'avinguda Mare de Déu de Montserrat, amb accés per vianants pel sud. Donarà servei a una àrea bàsicament residencial propera a la parada del Trambaix de Miquel Martí i Pol.
 - **Sant Joan Despí,** situada al barri centre, entre l'avinguda Barcelona i de Mossèn Jacint Verdaguer, propera al Trambaix, tindrà correspondència amb l'estació de Rodalies de Renfe. Aquesta estació es construirà a prop de 40 metres de profunditat entre pantalles.
 - **Torreblanca,** al terme municipal de Sant Joan Despí, s'ubicarà sota l'avinguda de la Generalitat. Disposarà d'un accés, a tocar de l'avinguda de Lluís Companys. Es construirà a uns 30 metres de profunditat, amb un espai contigu destinat a cotxeres i una àrea per a tallers de reparació i manteniment dels combois.
- **Torreblanca – Sant Feliu de Llobregat:** es tracta de l'últim tram del perllongament, que abasta 1,1 quilòmetres de longitud. Es realitzarà entre pantalles. El traçat discorrerà en paral·lel a l'actual línia de ferrocarril.
- **Sant Feliu - Consell Comarcal:** es localitza sota la Rambla de la Marquesa de Castellbell, entre l'avinguda de Montejurra i el carrer de Santiago Rusiñol. Disposarà d'un accés situat al sud, molt proper a l'estació del Trambaix del mateix nom, i un altre accés a la banda oposada, al carrer Santiago Rusiñol, al costat del Palau d'esports.
 - **Sant Feliu Centre:** es projecta sota la Rambla de la Marquesa de Castellbell, entre el Passeig del Comte de Vilardaga i el carrer de Francesc Saez. Aquesta estació acollirà, a més, una nova cua de maniobres per tal de facilitar els canvis de sentit dels trens, amb 2 vies de 200 metres de longitud.

25 de novembre de 2010