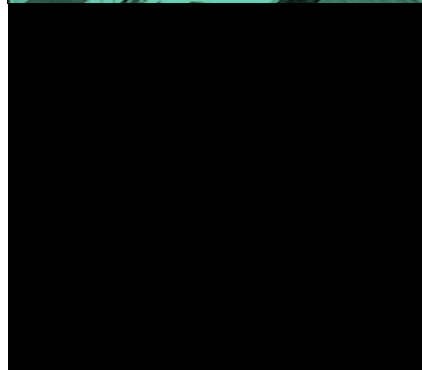
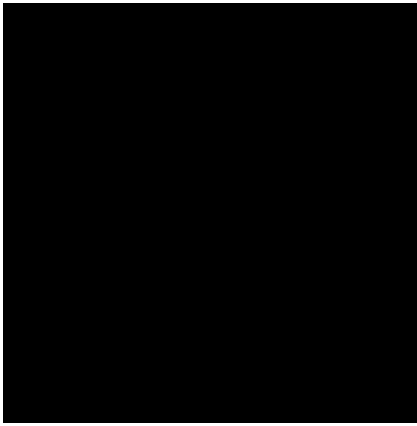


Inici > Revista de corresponsals: La progressiva transformació d'estacions terminals en estacions passants: el cas de Frankfurt i Stuttgart.





© Thomas Wolf, Creative Commons License

Alemanya és considerat el tercer país més rellevant del món pel que fa a l'estructura ferroviària, només per darrere de la Xina i els EUA. No és d'estranyar doncs, que aquest sector rebi importants inversions tenint en compte la rellevància que té en un país com Alemanya així com les enormes xifres que reporta, gairebé 40.000 milions d'euros en ingressos en 2020. Una de les tendències més discutides és l'agilitat dels transbords i la descongestió de l'ocupació de vies ferroviàries en superfície, un tema que cobra especial rellevància en les estacions centrals de les principals metròpolis del país, incloent Frankfurt. Un dels aspectes clau per a facilitar aquesta descongestió és la proposta de soterrament de les vies i andanes d'una banda i per un altre el canvi de la mena d'estació de capçalera o terminal a estació passant. Encara que l'estratègia soni lògica, la materialització d'aquesta mena d'intervencions comporten una alta complexitat tècnica, uns elevats costos i requereixen un llarg període de temps per a la seva execució.

En altres ciutats d'Alemanya, concretament a Stuttgart, porten dècades discutint, planificant i executant un projecte de soterrament de les andanes de l'estació central, incloent el canvi de la mena d'estació de terminal a estació passant. L'enorme cost d'aquesta operació s'ha vist encara més afectat per la recent decisió de no prescindir de les andanes en superfície, perquè en contra dels resultats de l'estudi inicial, es va determinar que l'ampliació subterrània no cobriria el volum de trens previst a mitjà i llarg termini. Amb això cauen dos dels arguments principals de la intervenció: la millora de l'espai públic en superfície i la recuperació parcial de la inversió per la venda d'immobles que es podrien haver construït en les zones que ocupen actualment el traçat viari.

És potser per aquest motiu que Frankfurt ni tan sols ha entrat a considerar l'opció de prescindir de l'estació terminal en superfície sinó que ha optat directament per ampliar l'estació amb diverses andanes subterrànies passants, mantenint l'estació terminal en la superfície. Segons l'estudi de viabilitat de Deutsche Bahn presentat al juny de 2021 els usuaris de l'estació central de Frankfurt podran viatjar més ràpid i els retards es reduiran significativament. El pressupost rondaria els 3.600 milions d'euros. En el cas de Frankfurt existeixen alguns desafiaments addicionals a considerar, especialment pel que fa al traçat del túnel per als trens de llarga distància que es beneficiaran de l'estació passant.

Com és conegut, Frankfurt és una de les ciutats europees amb major nombre de gratacels. L'estudi de viabilitat dels túnels principals va examinar una possible ruta sota els gratacels en el centre de la ciutat de Frankfurt. Donat que els fonaments d'aquests edificis tenen fins a 50 metres de profunditat, un traçat sota els gratacels dificultaria encara més l'execució i els costos del túnel per a trens de llarga distància que connectaria amb la nova estació passant

subterrània. Un altre possible traçat pel nord de la ciutat també va trobar nombrosos obstacles estructurals.

Així doncs, la proposta del túnel sud va emergir de la recerca com la millor variant. El túnel passaria al costat dels gratacels de Frankfurt fins a l'estació central. Un altre avantatge de la variant sud és que permet la connexió amb el traçat de vies en superfície existent, facilitant la integració amb els traçats ferroviaris nord i sud; En direcció oest, el túnel es connectarà al nou tercer pont ferroviari sobre el riu Main. Actualment s'estan analitzant més detalladament en quins punts del traçat viari existent serien els òptims per a connectar la bifurcació a l'estació passant així com la ubicació i disseny de l'ampliació subterrània de l'estació central. L'estudi de viabilitat planteja la seva construcció sota la part sud de l'estació central.

En definitiva, és una llàstima que aquest tipus d'intervencions no poguessin fer-se fa dècades, atès que avui dia la complexitat, el cost i el volum de trànsit ferroviari és tal, que el trasllat complet de les estacions de superfície a subterrànies és més una utopia que una solució real, malgrat els intents i solucions parcials descrites en aquest article.

Carlos Vidal, Arquitecte. Corresponsal del COAC a Frankfurt, Alemanya. Novembre de 2021.



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <http://213.151.109.9/ca/mon/revista-de-corresponsals-la-progressiva-transformaci%C3%B3-destacions-terminals-en-estacions-passants-el>

Links:

[1] <http://213.151.109.9/ca/printpdf/printpdf/26889>

[2] <http://213.151.109.9/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29>