

Monográfico

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS



OH LA

Índice

01 | Nuestra historia



03

02 | Nuestros grandes proyectos



04

Referente en la alta velocidad



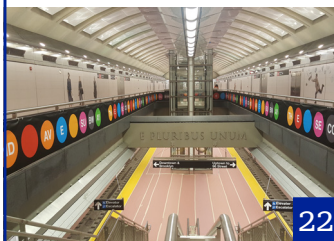
14

03 | Superestructura e infraestructura



16

04 | Metro



22

01

NUESTRA HISTORIA

Desde hace más de 115 años, OHLA ha participado de forma activa en el desarrollo de algunos de los proyectos ferroviarios más relevantes en sus principales mercados, como son Estados Unidos, Europa, LATAM y Oriente Próximo, abarcando ámbitos como la alta velocidad, el ferrocarril convencional, el metro y el tranvía. A lo largo de esta trayectoria, la compañía ha acumulado una sólida experiencia que cubre toda la cadena de valor, desde la construcción de plataformas y edificios de estaciones, hasta el montaje de vía y los sistemas de electrificación, incluyendo igualmente el mantenimiento integral de las líneas.

En el ámbito internacional, OHLA cuenta con referencias de primer nivel que ponen de manifiesto su posicionamiento como actor relevante en el desarrollo de grandes infraestructuras ferroviarias. Entre ellas, destaca el proyecto del tren ligero Purple Line, en Estados Unidos, con una extensión de 26,1 km y 21 estaciones, y una inversión cercana a los 2.900 millones de dólares. Asimismo, sobresale el contrato EPC Ski, integrado en el proyecto Follo Line en Noruega, considerado el mayor proyecto de transporte del país y reconocido con el premio ENR al mejor proyecto ferroviario del mundo en 2023. En el año 2025, el Grupo recibió, también por parte de ENR, un Award of Merit por la construcción del proyecto Lund-Arlov (Suecia).

A ello se suma la participación en el desarrollo del metro de Estocolmo, con una inversión superior a los 300 millones de euros, así como en la modernización de la línea Brno–Přerov en la República Checa, valorada en 425 millones de euros. Completan este posicionamiento actuaciones como las mejoras de accesibilidad en más de una decena de estaciones del metro de Nueva York, el proyecto para prolongar el Metro de Miami hasta el Aeropuerto o la ampliación de la Línea 9 del metro de Barcelona. En el Metro de Santiago de Chile (Chile) OHLA suma ya 12 proyectos por un total cercano a los 700 millones de euros.

Esta trayectoria se sustenta, además, en la participación del Grupo en proyectos emblemáticos a nivel global, como la línea de alta velocidad Haramain entre La Meca y Medina, en Arabia Saudí, el mayor contrato internacional obtenido por la industria española, o el tren interurbano México–Toluca, entre otros desarrollos de referencia. En Panamá, el Grupo desarrolló la extensión de la Línea 1 de Metro hasta Villa Zaita.

Por su origen y arraigo, España constituye asimismo un mercado de especial relevancia en el ámbito ferroviario para OHLA, donde la compañía cuenta con cerca de 30 años de experiencia en la Alta Velocidad Española (AVE). Esta experiencia se traduce en la ejecución de 12 proyectos, que suman un total de 148 km y una inversión aproximada de 715 millones de euros.

Entre ellos destacan actuaciones como la Plataforma del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad, en la línea Madrid-Galicia, en el tramo del Túnel del Espiño (vía izquierda), así como el tramo La Robla–Túnel de Pajares, correspondiente a la línea León-Asturias (Variante de Pajares), infraestructura clave para la conectividad del norte peninsular. En la actualidad, el Grupo desarrolla uno de los tramos de la extensión del Metro de Sevilla así como la construcción de uno de los tramos que permitirá la conexión de alta velocidad entre Murcia y Almería.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

Tren ligero Purple Line (EE UU)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Estado de Maryland	 En fase de pruebas	 2.900 Mn €

OHLA USA, en colaboración con su socio en la joint venture, lidera el diseño y construcción de la Purple Line, un sistema de tren ligero de 26,1 kmy 21 estaciones que transformará la movilidad en el área metropolitana de Washington D.C., estableciendo la primera conexión ferroviaria directa entre suburbios e integrándose con Metro, MARC y Amtrak.

Con una inversión de 2.900 millones de dólares, el proyecto conecta Bethesda y New Carrollton a través de un trazado que combina tramos en superficie, túnel y estructuras elevadas, mejorando la conectividad entre comunidades clave y favoreciendo una movilidad más eficiente y sostenible.

Entre sus principales infraestructuras destacan el Centro de Operaciones y Mantenimiento de Glenridge, el Centro de Tránsito de Silver Spring, el túnel de Plymouth y el puente de Talbot Avenue, así como la integración de corredores peatonales y ciclistas que refuerzan su carácter multimodal.

Desarrollado bajo un modelo de colaboración público-privada (P3), la línea es propiedad del Estado de Maryland. Desde el punto de vista técnico, la Purple Line abarca todas las disciplinas ferroviarias, incluyendo obra civil, sistemas, electrificación y material rodante, con desafíos de alta complejidad como la excavación en roca de la estación de Bethesda o la configuración intermodal de Silver Spring.

Más allá de su ejecución, el proyecto tendrá un impacto estructural en la movilidad: permitirá retirar cerca de 17.000 vehículos diarios, reducir emisiones y mejorar la calidad de vida en la región, consolidándose como una infraestructura clave para el futuro del transporte en el área de Washington D.C.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

Proyecto Ferroviario SKI (Noruega)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto	Premios
 Administra- ción Ferroviaria de Noruega	 2021	 350 Mn €	 Global Best Project (ENR, 2023)

Adjudicado por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias de Noruega (Norwegian National Rail Administration), el proyecto Ski está enmarcado en la iniciativa de transportes Follo Line, la mayor iniciativa de infraestructuras de Noruega, que incluye un túnel de 20 km

de longitud, el más largo hasta la fecha en los países nórdicos. El proyecto fue distinguido en 2023 como el mejor proyecto de ferrocarril del mundo por la prestigiosa revista Engineering News Record (ENR)

OHLA ha llevado a cabo un nuevo trazado desde la salida sur de los túneles de Follo Line hasta el sur de la ciudad de Ski. En total, 3,5 km de recorrido, con 13,6 km de vías de balasto y 40 desvíos. A ello se suma la construcción de la estación de Ski, con seis vías, tres plataformas centrales con sus correspondientes cubiertas y un paso subterráneo.

OHLA también ha sido responsable de la construcción de un puente de carretera sobre las nuevas vías, una nueva terminal de autobuses, instalaciones para aparcamiento de bicicletas y la ampliación del aparcamiento existente para coches, así como nuevos viales con aceras y edificios técnicos.

Cerca de 100.000 viajeros se beneficiarán de esta iniciativa, que incorpora actuaciones con un alto valor sostenible y que impactan positivamente en las conexiones con Oslo, la accesibilidad de los usuarios y la protección del entorno.

La nueva infraestructura está diseñada para alcanzar una velocidad de hasta 250 km/h, lo que permitirá reducir el tiempo de viaje en un 50 %, pasando de 22 a 11 minutos. Asimismo, facilitará el transporte de mercancías, impulsando el desarrollo económico y comercial de la región y favoreciendo la conexión con el continente a través de una futura red de alta velocidad.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

Línea ferroviaria Lund-Arlov (Suecia)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto	Premios
 Trafikverket	 2025	 215 Mn €	 Award of merit (ENR, 2025)

El proyecto Lund-Arlöv fue distinguido en 2025 por la revista Engineering News-Record (ENR) como uno de los mejores desarrollos ferroviarios del mundo. Ha modernizado uno de los principales corredores ferroviarios de Suecia, el que conecta Malmö con Estocolmo, ampliando el tramo de 11 km

entre Lund y Arlöv de dos a cuatro vías. Esta actuación ha permitido incrementar la capacidad, mejorar la puntualidad y reforzar la sostenibilidad del transporte ferroviario, consolidando el cambio modal hacia soluciones más eficientes y respetuosas con el medio ambiente. Gracias a esta transformación, el corredor soporta hasta 650 trenes diarios y da servicio a más de 80.000 pasajeros cada día.

Incluyó actuaciones de gran complejidad técnica como la construcción de 'vías temporales' para mantener la operación ferroviaria activa, grandes movimientos de tierra, la ejecución de 2,5 km de muros de contención, un túnel de 400 m en Åkarp mediante técnica "cut and cover" con muros pantalla, la renovación de las estaciones de Burlöv, Åkarp y Hjärup, y la construcción de la nueva estación Klostergården, además de 9 puentes ferroviarios, 13 puentes carreteros, 2 pasos subterráneos, 7 km de 'carreteras temporales' y 5 estaciones de bombeo. Las cuatro vías entraron en operación en 2023 y las fases adicionales se completaron en 2025, con entrega formal el 5 de mayo de 2025.

El proyecto destacó por el uso pionero de un gemelo digital en tiempo real, integrando BIM, GIS, drones y un CDE en Autodesk BIM 360 para coordinar la información, planificar en 4D y simular operaciones críticas, como la construcción de puentes sobre la autopista E6. Además, incorporó aplicaciones móviles para inspecciones y trazabilidad, y sobresalió por su enfoque sostenible, reduciendo emisiones, reutilizando el 80% de los materiales y obteniendo el Sweden Green Building Award 2022.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

Proyecto Marmaray (Turquía)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Dirección General de Ferrocarriles, Puertos y Aeropuertos de Turquía	 2019	 930,9 Mn €

El proyecto Marmaray constituye uno de los principales hitos de integración ferroviaria entre continentes, mediante la ampliación y modernización de un corredor de 76 km que conecta Halkali, en Europa, y Gebze, en Asia, a través de un túnel sumergido bajo el Bósforo.

La infraestructura presta servicio de cercanías e intercity, articula la movilidad del área metropolitana de Estambul y refuerza su papel en el corredor ferroviario de alta velocidad Ankara-Estambul, además de facilitar el transporte de mercancías entre ambos continentes.

El proyecto contempla el diseño y construcción llave en mano de toda la infraestructura, incluyendo ingeniería, obra civil, superestructura ferroviaria e integración de sistemas. Entre sus principales actuaciones destaca la transformación del trazado existente, sustituyendo dos vías por tres nuevas en 62 km, lo que aumenta su capacidad y fiabilidad.

De los 76 km de línea, 14 discurren en túnel, incluidos 1,4 km bajo el Bósforo. El resto se desarrolla en superficie: 20 km en el lado europeo y 43 en el asiático. El proyecto también incluye 38 estaciones, concebidas como nodos intermodales, y cinco talleres y cocheras para la operación y mantenimiento de la red.

Marmaray supone una infraestructura transformadora para Estambul, mejorando la movilidad urbana e interurbana, reduciendo los tiempos de desplazamiento y reforzando el papel estratégico de la ciudad como puente entre Europa y Asia.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

Estaciones de las calles 63 y 72 del Metro de Nueva York (EEUU)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 MTA (Metropolitan Transportation Authority)	 2016	 516,5 Mn €

En diciembre de 2016, OHLA completó con éxito los trabajos adjudicados por la Autoridad Metropolitana del Transporte de Nueva York (MTA) en las estaciones de las calles 63 y 72 de la nueva Línea de la Segunda Avenida, una de las ampliaciones más relevantes de la red metropolitana neoyorquina en las últimas décadas.

La primera fase de esta actuación extendió el servicio de la línea Q a lo largo del East Side de Manhattan mediante nuevas conexiones con las estaciones de las calles 72, 86 y 96, constituyendo la primera gran expansión del metro de Nueva York en más de 60 años y mejorando la movilidad de cientos de miles de usuarios.

Las nuevas estaciones fueron concebidas bajo criterios de amplitud, accesibilidad y diseño contemporáneo, incorporando espacios abiertos, techos de gran altura y una destacada integración artística. Entre ellas sobresale la estación de la Calle 72, que alberga la obra "Perfect Strangers", del artista Vik Muniz, junto a numerosas instalaciones incluidas en el programa Arts for Transit de la MTA.

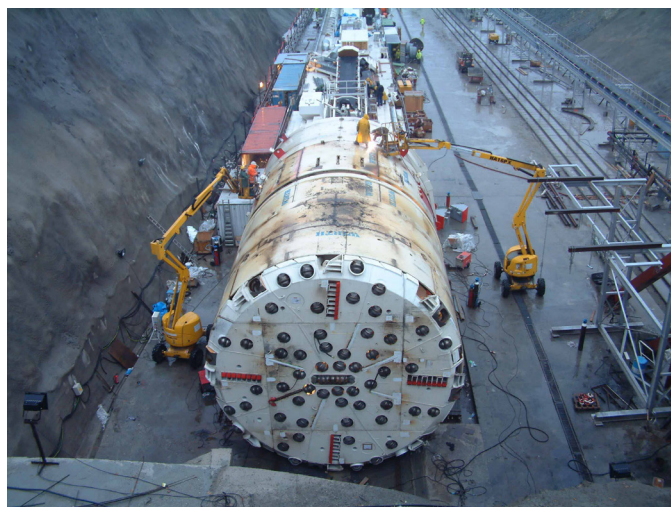
La construcción de la estación de la Calle 72 representó el contrato de mayor envergadura del proyecto. La infraestructura cuenta con siete ascensores, once escaleras mecánicas, varios accesos y un andén de doble vía, requiriendo una compleja ejecución que abarcó tanto la obra civil como la instalación de sistemas mecánicos y de servicio.

Por su parte, los trabajos en la estación de la Calle 63 permitieron recuperar una infraestructura iniciada en la década de 1970 y que había permanecido sin uso durante más de cuatro décadas. La actuación incorporó nuevos ascensores, escaleras mecánicas, zonas de control, sistemas auxiliares y avanzadas instalaciones de ventilación y climatización. El servicio entró en funcionamiento el 1 de enero de 2017 y fue diseñado conforme a los estándares de accesibilidad ADA, ofreciendo una solución moderna, eficiente e inclusiva para más de 200.000 viajeros diarios.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Túnel del Guadarrama (España).



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	 2017	 809,9 Mn €

Este túnel constituye uno de los desarrollos estratégicos de la alta velocidad ferroviaria en España y una referencia clave en la vertebración del corredor norte. El proyecto abarca la ejecución integral de la infraestructura y superestructura de una línea de 16,7 km diseñada para velocidades de hasta 350 km/h, reforzando la conexión entre capital y el norte peninsular.

La actuación destaca por la ejecución de un tramo subterráneo de 13,4 km mediante tuneladora de gran diámetro (9,5 metros), situándolo como uno de los túneles más relevantes para la movilidad de alta velocidad en el país, tanto por su complejidad técnica como por su impacto en la mejora de la capacidad y fiabilidad de la red ferroviaria.

El proyecto se completa con infraestructuras singulares de alto valor ingenieril, como el viaducto de Majalahita, de 16 vanos y 702 metros de longitud, así como la ejecución integral de la vía en placa, garantizando los más altos estándares en seguridad, confort y durabilidad en la operación ferroviaria.

Las magnitudes de la obra reflejan la envergadura del desafío afrontado, con más de 941.000 m³ de excavación en túnel en roca dura, cerca de 13.000 m² de tablero de viaducto, más de 22.000 traviesas monobloque instaladas y más de 13 km de vía en placa, junto a una importante producción de hormigón en dovelas que asegura la máxima calidad estructural.

Gracias a esta actuación, se impulsa un salto cualitativo en la red de alta velocidad española, reduciendo tiempos de viaje, incrementando la capacidad y consolidando un eje ferroviario esencial para la cohesión territorial. Un proyecto que demuestra la capacidad de ejecutar infraestructuras de máxima complejidad técnica, aportando soluciones que transforman la movilidad y generan valor sostenible a largo plazo.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

Proyecto alta velocidad ferroviaria Haramain. Fase II. Meca-Medina (Arabia Saudí)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Saudi Railways Organization	 2021	 698,5 Mn €

Desarrollado en el marco del consorcio hispano saudí Al Shoula, este proyecto constituye una de las mayores actuaciones internacionales en alta velocidad ferroviaria, conectando las ciudades de La Meca y Medina a lo largo de un corredor de más de 450 km diseñado para velocidades de hasta 320 km/h.

La actuación abarca la ejecución integral de la obra civil de doble vía, combinando soluciones sobre balasto y vía en placa tipo Rheda 2000, configurando una infraestructura de altas prestaciones adaptada a condiciones climáticas y operativas de gran exigencia. El trazado incluye estaciones estratégicas en La Meca, Jeddah, la Ciudad Económica del Rey Abdullah y Medina, además de la conexión con el aeropuerto de Jeddah, reforzando su papel como eje de la movilidad en el país.

El proyecto incorpora asimismo un completo sistema de instalaciones ferroviarias, incluyendo la construcción de talleres de mantenimiento en La Meca, depósitos, edificios técnicos, cinco bases de montaje y tres centros de mantenimiento distribuidos a lo largo del corredor, garantizando la operatividad y fiabilidad del sistema en todas sus fases.

Las magnitudes ejecutadas reflejan la envergadura de uno de los contratos ferroviarios más relevantes a nivel global, con la instalación de 1,5 millones de traviesas, 115.000 toneladas de carril, 4,8 millones de toneladas de balasto y más de 20.000 postes de catenaria, configurando una infraestructura robusta, eficiente y preparada para operar con los más altos estándares internacionales.

Más allá de su dimensión técnica, este proyecto simboliza la capacidad para participar en grandes desarrollos internacionales de alta complejidad, contribuyendo a la creación de una red ferroviaria moderna que impulsa la movilidad sostenible, facilita la conexión entre ciudades clave y posiciona al consorcio como referente global en el desarrollo de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

Modernización de la línea ferroviaria Brno–Přerov, 5.^a fase: Kojetín–Přerov (República Checa)

Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Správa železnic, státní organizace	 En ejecución	 419 Mn €

El proyecto corresponde a la modernización integral del tramo ferroviario Kojetín–Přerov, en la República Checa, dentro de la quinta fase de la línea Brno–Přerov. La actuación abarca 20,1 km e implica la reconstrucción completa de la infraestructura existente y su adaptación a doble vía, permitiendo velocidades de hasta 200 km/h.

La intervención incluye la renovación de las estaciones de Kojetín y Chropyně, además de la modernización de varios tramos intermedios entre estaciones. Asimismo, se contempla la eliminación de todos los pasos a nivel, que serán sustituidos por cruces a distinto nivel para mejorar la seguridad ferroviaria y viaria. El acceso a los andenes se resolverá mediante la construcción de pasos subterráneos, incrementando la seguridad y la accesibilidad de los usuarios.

El proyecto tiene como finalidad principal aumentar la capacidad de la línea para el transporte de pasajeros, tanto en servicios de larga distancia como regionales, al tiempo que mejora las condiciones de confort para los viajeros. Además, se busca reforzar la competitividad del transporte ferroviario frente a otros modos, optimizar los costes de mantenimiento de la infraestructura y reducir el impacto ambiental de la línea, especialmente en zonas urbanas, mediante la instalación de pantallas acústicas y otras medidas de protección.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

Tren Ligero de Guadalajara. Tramo Zapopan - Guadalajara - Tlaquepaque (México)

Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 (SCT)	 2018	 472,3 Mn €

La actuación forma parte de la Línea 3 del Sistema de Tren Eléctrico Urbano de Guadalajara, una de las inversiones estratégicas en movilidad más relevantes desarrolladas en México durante la última década. El proyecto integró la ejecución de infraestructura civil, estaciones, sistemas ferroviarios y equipamientos críticos para la puesta en servicio

de un corredor de transporte de alta capacidad destinado a reforzar la conectividad metropolitana entre los municipios de Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque.

El alcance de los contratos adjudicados a OHLA comprendió, por una parte, la construcción del Viaducto 2 entre Plaza de la Bandera y la Central Camionera, así como la ejecución de seis estaciones elevadas. Por otra, incluyó el diseño, suministro, instalación y puesta en marcha de los principales sistemas de explotación ferroviaria, entre ellos el material rodante, la señalización, las comunicaciones, el centro de control, las instalaciones electromecánicas del túnel, la superestructura de vía, los sistemas de energía y dos subestaciones eléctricas de 230 kV.

La combinación de capacidades constructivas, ferroviarias y tecnológicas permitió desarrollar una solución integral para un sistema de transporte concebido para incrementar la capacidad de desplazamiento urbano, reducir los tiempos de viaje y mejorar la sostenibilidad de la movilidad en una de las áreas metropolitanas con mayor crecimiento demográfico del país.

02

NUESTROS GRANDES PROYECTOS

LAV León-Asturias. Tramo La Robla - Túnel de Pajares (España)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 ADIF	 2014	 117,6 Mn €

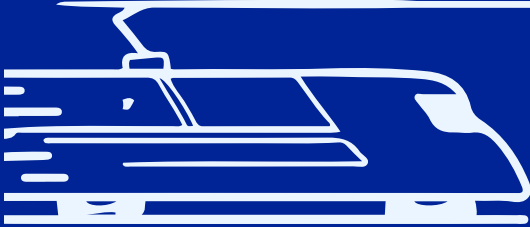
Esta actuación forma parte del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad, una infraestructura estratégica destinada a mejorar la conexión ferroviaria entre la Meseta y el Principado de Asturias mediante la integración de los nuevos accesos ferroviarios asociados a la Variante de Pajares, uno de los proyectos de ingeniería más relevantes desarrollados en España.

El alcance de los trabajos ejecutados por OHLA comprendió la construcción de la plataforma ferroviaria del tramo La Robla-Túnel de Pajares, incluyendo la ejecución de estructuras singulares, túneles y reposiciones de infraestructuras viarias y ferroviarias necesarias para garantizar la integración de la nueva línea en el territorio.

Entre las principales actuaciones destacan la construcción de tres pasos inferiores mediante estructuras tipo marco, dos pasos superiores para la reposición de carreteras existentes y la remodelación ferroviaria del enlace de La Robla. Asimismo, el proyecto incorporó la ejecución de tres viaductos de gran complejidad técnica: Ollero (112 m), Alba (271 m) y Huergas (398 m), así como seis túneles que suman cerca de cuatro kilómetros de longitud excavada: Castro, Alba, Peredilla, Buen Suceso I, Buen Suceso II y Nocado de Gordón.

La diversidad de soluciones constructivas desarrolladas en un entorno orográficamente exigente permitió materializar una infraestructura ferroviaria diseñada para incrementar la capacidad, seguridad y fiabilidad de las conexiones ferroviarias del norte de España, contribuyendo a reducir los tiempos de viaje y a reforzar la cohesión territorial entre regiones.

Un referente en la alta velocidad española



OHLA ha sido uno de los protagonistas del despliegue de la alta velocidad ferroviaria en España, participando en algunos de los corredores más estratégicos del país y contribuyendo de forma decisiva a la construcción de una de las redes de alta velocidad más extensas y avanzadas del mundo. A

través de 12 grandes contratos, la compañía ha ejecutado cerca de 149 km de plataforma ferroviaria, movilizando una inversión superior a 715 millones de euros y aportando soluciones de ingeniería para conectar territorios, reducir tiempos de viaje y fomentar una movilidad más eficiente y sostenible.



Corredor Norte-Noroeste. Eje Ourense-Santiago. Subtramo Boqueixón-Santiago

**LAV Zamora-
Lubián. Subtramo
La Hiniesta-Perilla
de Castro**

Inversión	Longitud
63,7 Mn	20,3 Km

**Línea Madrid-
Galicia. Tramo
Túnel del Espiño.
Vía Izquierda**

Inversión	Longitud
101,7 Mn	8,2 Km

**LAV Extremadura.
Tramo Navalmoral-
Casatejada**

Inversión	Longitud
48,2 Mn	10,6 Km

**Línea Madrid-
Barcelona-Frontera
Francesa. Tramo
Zaragoza-Lleida.
Subtramo I**

Inversión	Longitud
24,5 Mn	12,6 Km

**LAV León-Asturias.
La Robla-Pola de
Lena (Variante de
Pajares). Tramo
La Robla-Túnel de
Pajares**

Inversión	Longitud
110,3 Mn	9,4 Km

**Línea Madrid-
Zaragoza- Barcelona-
Frontera Francesa.
Tramo
Lleida-Martorell.
Subtramo I**

Inversión	Longitud
75,7 Mn	18,7 Km

**Acceso Ferroviario
de Alta Velocidad
de Levante. Tramo
Algemesí-Benifaió**

Inversión	Longitud
26,5 Mn	6,2 Km

**Línea Córdoba-
Málaga. Tramo
Cártama-Apeadero
de Los Remedios**

Inversión	Longitud
31 Mn	5 Km

**Línea Madrid-
Barcelona-
Frontera Francesa.
Subtramo VI
Plataforma**

Inversión	Longitud
39,7 Mn	17,9 Km

**Línea Madrid-
Barcelona-Frontera
Francesa. Subtramo
XIII**

Inversión	Longitud
56,4 Mn	22,8 Km

**Eje Atlántico de
Alta Velocidad.
Variante de
Ordes**

Inversión	Longitud
58,4 Mn	11,2 Km

**Corredor Norte-
Noroeste. Eje
Ourense-Santiago.
Subtramo Boqueixón-
Santiago**

Inversión	Longitud
79,7 Mn	5,8 Km

03

SUPERESTRUCTURA E INFRAESTRUCTURA

Conexión Ferroviaria AirportLink – Ampliación del Metro de Miami (EE UU)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto	Premios
 Miami Dade Country Transit	 2015	 320 Mn €	 Mejor Proyecto de Tránsito Aeroportuario (ENR)

Se trata de un proyecto de especial relevancia al constituir la primera actuación de una empresa española en el sector ferroviario de Estados Unidos. La infraestructura cuenta con una longitud de 3,8 km y consiste en una línea elevada de doble vía que conecta la estación de Earlington Heights con el Miami Intermodal Center (MIC), ubicado en el aeropuerto internacional de Miami.

El proyecto incluye, la construcción de la estación de pasajeros del MIC para Metrorail, y la implementación de los sistemas necesarios para integrar el nuevo tramo con la red existente, entre ellos los sistemas operativos, viales y tres subestaciones eléctricas de tracción. Desde el punto de vista constructivo, destacan magnitudes como la ejecución de 4.161 metros de vigas prefabricadas, 15.000 metros de pilotes ejecutados in situ y 3.303 metros de barreras acústicas.

Asimismo, la estación de la línea Orange cuenta con una estructura al aire libre de 7.200 m2, una geometría cilíndrica de carácter dinámico y una cubierta principal formada por 156 paneles de más de 12 m de longitud.

Modernización de la línea Sudoměřice–Votice (República Checa)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto	Premios
 Správa železniční dopravní cesty	 2024	 220,63 Mn €	 Puente del año 2022 en República Checa

El proyecto consiste en la modernización y duplicación del tramo ferroviario entre Sudoměřice, en las proximidades de Tábor, y Votice, en la República Checa, con una longitud total de 19,2 km. Esta actuación se enmarca dentro del corredor ferroviario nº 4, que conecta Praga con České Budějovice, y tiene como objetivo transformar el trazado existente en una línea de doble vía.

El rediseño del trazado permite una significativa mejora de las prestaciones de la infraestructura, posibilitando el aumento de la velocidad de circulación de los trenes hasta los 200 km/h, lo que se traduce en una notable reducción de los tiempos de viaje para los pasajeros en comparación con la situación anterior.

Desde el punto de vista constructivo, el proyecto incluye la ejecución de 23 nuevos puentes, entre los que destacan varias estructuras de gran longitud de 286, 206, 198 y 103 m, así como la construcción de dos túneles relevantes: el túnel de Mezno, de 840 m, y el túnel de Deborec, de 660 m. Estas infraestructuras permiten adaptar el trazado a las nuevas condiciones geométricas y garantizar un servicio ferroviario moderno, seguro y de altas prestaciones.

03

SUPERESTRUCTURA E INFRAESTRUCTURA

Tren de alta velocidad Ankara-Estambul (Turquía)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Ferrocarriles Estatales de la República de Turquía (TCDD)	 2009	 591 Mn €

El proyecto consiste en la ejecución de un tramo de 206 km de la línea de alta velocidad entre Ankara y Estambul, en su sección Eskisehir-Esenkent, incluyendo el diseño y la construcción de la infraestructura completa. La actuación abarca todos los elementos ferroviarios esenciales, como la superestructura de vía, andenes, sistemas de electrificación, señalización y telecomunicaciones, configurando una infraestructura de altas prestaciones. Entre las principales obras singulares destacan la construcción de cuatro viaductos, 22 puentes y un túnel de aproximadamente 500 metros de longitud.

En operación comercial desde 2009, esta línea ha tenido un impacto significativo en la movilidad del país, reduciendo el tiempo de viaje entre la capital política y la económica de Turquía de tres horas a tan solo 80 minutos. Desde el punto de vista técnico, el proyecto presenta magnitudes relevantes, como una pendiente máxima del 1,6 %, más de 24,1 millones de metros cúbicos de movimientos de tierras y cerca de 989.000 metros cúbicos de balasto, lo que refleja la envergadura y complejidad de la actuación.

Corredor mediterráneo de Alta Velocidad: Integración del ferrocarril en Lorca (España)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 ADIF	 En ejecución	 327,91 Mn €

El proyecto forma parte de la línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo en su tramo entre Murcia y Almería, constituyendo el último segmento necesario para completar esta conexión estratégica. La actuación se centra en el ámbito urbano de Lorca, donde se desarrolla la integración del ferrocarril mediante el soterramiento de aproximadamente 3,2 km de la línea, permitiendo la conexión entre los tramos Totana-Lorca y Lorca-Pulpí.

La intervención incluye la ejecución de un falso túnel, mayoritariamente mediante el método cut & cover, así como la construcción de una nueva estación subterránea en Lorca Sutullena, que dará servicio a la línea de alta velocidad y mejorará la accesibilidad y la intermodalidad del sistema ferroviario. Esta actuación permite integrar plenamente la infraestructura en la ciudad, eliminar la barrera urbana generada por las vías en superficie y generar nuevos espacios urbanos, al tiempo que refuerza la capacidad del corredor ferroviario.

03

SUPERESTRUCTURA E INFRAESTRUCTURA

Modernización de la línea Hradec Králové–Pardubice–Chrudim, 2.^a fase (República Checa)

Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Správa železnic, státní organizace	 En ejecución	 460 Mn €

La obra consiste en la modernización y reconstrucción integral de la estación de Hradec Králové, un nodo clave de transporte en Bohemia Oriental (República Checa). Su objetivo es mejorar las condiciones técnicas de la infraestructura, aumentar la capacidad y preparar la red para la futura duplicación de vías, al tiempo que reduce el impacto ambiental y eleva la seguridad de los pasajeros.

Los trabajos comprenden la renovación de casi 19,5 km de vías (infraestructura y superestructura), la instalación de más de 100 desvíos y la modernización de más de 3 km de andenes con sus cubiertas. También se contempla la reorganización de pasos a nivel (eliminando unos y reconstruyendo otros), junto con la construcción y rehabilitación de puentes, pasos inferiores y muros de contención.

Asimismo, el proyecto abarca la renovación de la electrificación con más de 26 km de línea de tracción, el tendido de canalizaciones y cableado, y la instalación de nuevos sistemas tecnológicos, eléctricos y de señalización, logrando una mejora integral de la funcionalidad y capacidad de todo el entorno ferroviario.

03

SUPERESTRUCTURA E INFRAESTRUCTURA

Hudson Line Power Communication and Signaling Improvements CP-5 to CP-35; Phases I and II (EEUU)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 MTA	 2022	 195,5 Mn €

El proyecto consistió en la modernización integral de los sistemas de energía, comunicaciones y señalización de la línea Hudson, reforzando su resiliencia frente a fenómenos climáticos extremos mediante la elevación de equipos críticos sobre plataformas diseñadas para protegerlos de posibles inundaciones.

La actuación incluyó la construcción de 92 plataformas elevadas, así como la mejora de conductos, cableado, subestaciones y edificios ferroviarios a lo largo de 30 millas (48 km) de trazado en servicio, garantizando la continuidad operativa y la fiabilidad de la infraestructura ferroviaria.

Fairway Drive Grade Separation Project (EEUU)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Alameda Corridor East	 2026	 136,6 Mn €

El proyecto consiste en la construcción de un paso a distinto nivel en Fairway Drive para mejorar la seguridad y la fluidez del tráfico, mediante el rebaje de la carretera y la elevación parcial de las vías ferroviarias, así como la ejecución de un nuevo puente ferroviario.

La actuación se completa con un amplio conjunto de obras auxiliares destinadas a garantizar la integración y el correcto funcionamiento de la infraestructura, entre las que destacan la estabilización de las vías, la construcción de muros de contención, sistemas de drenaje y saneamiento, una estación de bombeo y la mejora de la red viaria y sus intersecciones. Asimismo, el proyecto incorpora nuevas instalaciones de señalización, iluminación y la reubicación de servicios afectados, contribuyendo a reforzar la seguridad, la capacidad y la resiliencia del corredor ferroviario.

03

SUPERESTRUCTURA E INFRAESTRUCTURA

Plataforma LAV Palencia – Aguilar del Campoo



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 ADIF	 En ejecución	 109 Mn €

El proyecto contempla la construcción de una plataforma ferroviaria de 13,68 km, que requiere una importante actuación de movimiento de tierras, con más de 2,1 millones de m³ de excavación, 1,38 millones de m³ de terraplén y la gestión de los excedentes de material. Esta infraestructura constituye un tramo estratégico de la red ferroviaria, diseñado para mejorar la capacidad, la conectividad y la eficiencia del transporte.

Entre sus principales elementos singulares destacan los viaductos sobre los ríos Burejo y Boedo, de 182 y 126 metros de longitud, respectivamente, ejecutados mediante tableros de hormigón pretensado con autocimbra. Asimismo, el proyecto incluye una estructura de cruce de 252,73 metros bajo las carreteras A-67 y P-231, construida mediante el método top-down, una solución de elevada complejidad técnica que ha permitido ejecutar la cubierta de hormigón armado, la excavación posterior y las labores de drenaje, impermeabilización y construcción de la contrabóveda, garantizando la integración de la infraestructura en su entorno y la continuidad del tráfico durante las obras.

NYKÖPING travel center (Suecia)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Trafikverket (Swedish Transport Administration)	 En ejecución	 144 Mn €

El proyecto contempla el desarrollo del nuevo centro intermodal de transporte de Nyköping, en Suecia, una actuación estratégica destinada a modernizar y ampliar la estación ferroviaria existente para incrementar su capacidad operativa, mejorar la accesibilidad y responder a las futuras demandas de movilidad de la región.

La intervención, que abarca un tramo de aproximadamente 3 km, incluye la construcción de nuevas vías, andenes, puentes e instalaciones ferroviarias de última generación, reforzando la eficiencia y la funcionalidad de la infraestructura. Asimismo, el proyecto apuesta por una integración completa con otros modos de transporte mediante la creación de una terminal de autobuses, zonas de aparcamiento y nuevas conexiones peatonales y ciclistas.

Gracias a este enfoque, el nuevo complejo se configurará como un nodo multimodal de referencia, diseñado para facilitar una movilidad más sostenible, segura e interconectada, favoreciendo la conectividad regional y mejorando la experiencia de los usuarios del transporte público.

03

SUPERESTRUCTURA E INFRAESTRUCTURA

Estación de Viajeros de Irún (España)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 ADIF	 2026	 65 Mn €

Proyecto de renovación integral de la estación de Irún destinado a transformarla en un nodo intermodal de referencia en el corredor atlántico. La actuación contempla la construcción de un nuevo edificio de viajeros sobre las vías, la reordenación del esquema ferroviario y de los andenes, así como la mejora de la integración urbana de la infraestructura.

El proyecto incluye nuevos accesos, servicios al viajero, zonas de aparcamiento, un edificio para autobuses y espacios destinados a usos técnicos, reforzando la conectividad, la accesibilidad y la funcionalidad de una estación estratégica para el transporte ferroviario nacional e internacional.

Renovación de la línea Adamov – Blansko (República Checa)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Správa železnic, státní organizace	 2022	 102 Mn €

Proyecto de modernización integral del tramo ferroviario Adamov–Blansko, que abarcó la renovación completa de 7,05 km de infraestructura ferroviaria, incluyendo vías, estaciones, electrificación y estructuras asociadas. La actuación tuvo como objetivo incrementar la capacidad, seguridad y fiabilidad de una de las conexiones ferroviarias más importantes del país.

Los trabajos ejecutados abarcan la reconstrucción de puentes, muros de contención, sistemas de drenaje, estabilización de taludes rocosos y la renovación integral de la superestructura ferroviaria. Uno de los mayores desafíos técnicos consistió en la rehabilitación completa de cinco túneles: dos de vía única (557 y 497 metros) y tres de doble vía (165, 326 y 101 metros).

Además, se actualizaron los sistemas de señalización, comunicaciones, energía y catenaria con tecnología de punta para elevar la eficiencia operativa y extremar la seguridad. De este modo, la línea Adamov–Blansko queda plenamente modernizada y lista para responder a las futuras necesidades del transporte ferroviario de la región.

04

METRO

OHLA se ha consolidado como un referente internacional en el diseño y ejecución de infraestructuras metropolitanas, respaldada por una trayectoria de varias décadas en algunos de los sistemas de transporte urbano más exigentes del mundo. La compañía ha participado en la construcción, ampliación y modernización de redes de metro en mercados estratégicos como Estados Unidos, Suecia, Chile y España, aportando capacidades técnicas especializadas en entornos urbanos de alta complejidad.

Esta experiencia incluye actuaciones de gran escala en Nueva York, donde actualmente desarrolla trabajos en 13 estaciones de la red metropolitana; en Santiago de Chile, donde ha ejecutado 11 contratos con una inversión superior a los 550 millones de euros; en la ampliación de la Línea Azul del Metro de Estocolmo, uno de los mayores proyectos de transporte actualmente en ejecución en Europa; y en el Metro de Barcelona, donde ha participado en 11 contratos.

Este amplio historial posiciona a OHLA como un socio de referencia para el desarrollo de soluciones de movilidad urbana sostenibles, eficientes y de alto valor añadido, capaces de responder a las necesidades de las grandes áreas metropolitanas del mundo.

Metro de la ciudad de Panamá (Panamá)



Cliente	Fecha de finalización	Presupuesto
 Metro de Panamá, S.A.	 2026	 190 Mn €

La ampliación de la Línea 1 del Metro de Panamá hasta Villa Zaíta supuso la extensión de la red de transporte ferroviario de la capital mediante la construcción de aproximadamente 5 km adicionales de infraestructura, mejorando la conectividad hacia el norte de la ciudad y reforzando la integración entre los distintos modos de transporte público.

El proyecto incluyó la ejecución de un viaducto elevado de doble vía de 2,3 km, así como la construcción de la Estación Terminal Villa Zaíta, diseñada para atender a más de 10.000 pasajeros en hora punta. La actuación incorporó además un gran intercambiador modal con capacidad para más de 8.000 usuarios de autobús en hora punta y un aparcamiento disuasorio para 662 vehículos. Como complemento, se llevó a cabo la ampliación de la Avenida Transístmica, que pasó de cuatro a seis carriles en un tramo de 2,4 km, contribuyendo a mejorar la movilidad urbana y la intermodalidad del sistema de transporte de la ciudad.

04

METRO

Metro de Estocolmo (Suecia)



Ciente	Total de contratos	Presupuesto
 SL NYA Tunnelbananab	 4	 330 Mn €

El Metro de Estocolmo constituye uno de los mayores desarrollos de movilidad urbana en los que OHLA participa actualmente y refuerza la posición del Grupo como uno de los principales contratistas de infraestructuras subterráneas en Europa. Con cuatro contratos adjudicados y una inversión

gestionada cercana a los 330 millones de euros, la compañía desempeña un papel clave en la ampliación de una red estratégica para el futuro de la capital sueca.

Entre las actuaciones más destacadas se encuentra Kungsträdgården, finalizada con éxito en 2025, un complejo proyecto que ha supuesto la excavación de 4,5 km de túneles y la ejecución de trabajos a profundidades de hasta 90 metros bajo el nivel del agua. A ello se suman los proyectos de Sockenplan y Stårdutrymmen, donde OHLA ha completado la excavación de 1,7 km de túneles y avanza en la construcción de una nueva estación situada a 50 metros bajo tierra, afrontando importantes retos técnicos y geológicos.

El Grupo también ejecuta el proyecto “7 Stations”, uno de los contratos más emblemáticos de la ampliación de la red, que contempla la construcción de siete nuevas estaciones de metro destinadas a mejorar la conectividad y dar respuesta al crecimiento urbano de Estocolmo. Por su parte, en Gullmarsplan, OHLA ha marcado un hito en materia de innovación y sostenibilidad al incorporar el primer robot eléctrico de shotcrete (hormigón proyectado) utilizado en Suecia, una tecnología pionera que reduce las emisiones asociadas a la construcción subterránea, mejora las condiciones de trabajo y aumenta la eficiencia de los procesos constructivos.

Metro de Sevilla (España)



Cliente	Fecha finalización	Presupuesto
 Junta de Andalucía	 En curso	 95,77 Mn €

OHLA está ejecutando las obras del Subtramo 1 del Tramo Norte de la Línea 3 del Metro de Sevilla, una actuación estratégica impulsada por la Junta de Andalucía para reforzar la movilidad sostenible en la ciudad. El proyecto, con una inversión de 95,7 millones de euros (IVA incluido), un plazo de 41 meses y una longitud de 2,46 km, discurre por el barrio

de Pino Montano. Actualmente, los trabajos avanzan entre Pino Montano Norte y Los Mares, donde ya se han completado todos los muros pantalla y se ha iniciado la excavación subterránea, alcanzando los primeros 120 metros de túnel. La obra incluye tres estaciones, un viaducto de 150 metros para salvar la SE-20 y el arroyo Tamarguillo, y la ejecución mayoritaria del trazado mediante el sistema Cut & Cover.

Además de la infraestructura ferroviaria, el proyecto incorpora soluciones para minimizar ruidos y vibraciones, así como una importante transformación urbana con la reurbanización integral de las calles Agricultores y Mar de Alborán y la plantación de 441 nuevos árboles, un 23% más de vegetación respecto a la existente. Una vez entre en servicio, la nueva infraestructura permitirá atender más de 44.000 viajes diarios, mejorando la conectividad de Sevilla y fomentando un modelo de transporte público más eficiente, accesible y sostenible.

04

METRO

Metro de Toronto (Canadá)



Ciente	Fecha finalización	Presupuesto
 Toronto Transit Commission	 2018	 272,8 Mn €

El proyecto del Metro de Toronto incluyó la construcción de la estación Highway 407, una infraestructura multimodal formada por una estructura subterránea de hormigón armado distribuida en varios niveles y una terminal de superficie de acero con tres alas. Entre sus principales elementos destacan una claraboya ovalada de 42 metros de longitud, una singular

estructura interior de acero con forma de velódromo y una cubierta metálica de doble curvatura. La instalación dispone de 18 dársenas para autobuses, 600 plazas de aparcamiento y una zona específica para la recogida de pasajeros.

La actuación contempló además la ejecución de los Túneles Norte, compuestos por dos túneles gemelos de 6 metros de diámetro y 3,85 km de longitud excavados con tuneladora (TBM). El proyecto se completó con un túnel adicional de 200 metros construido mediante excavación secuencial (SEM), dos falsos túneles, cuatro edificios de salida de emergencia y tres galerías transversales de conexión entre túneles, configurando una infraestructura clave para la ampliación de la red de transporte metropolitano de la región de Toronto.

El sello de OHLA en el metro de Nueva York

Paquete 5 del programa de mejoras de accesibilidad del Metro de Nueva York:

Mejoras de accesibilidad en 13 estaciones del Metro de Nueva York e instalación de 18 ascensores

Inversión: 578 millones de euros

Estaciones 63 y 72 – Línea de la Segunda Avenida:

Primera gran ampliación del metro de Nueva York en más de 60 años, con la extensión de la línea Q a lo largo de 13,6 km por el East Side de Manhattan y la construcción de nuevas estaciones en las calles 72, 86 y 96.

Inversión: 516,5 millones de euros

Viaducto de la Línea Culver (Líneas F y G):

Rehabilitación de 1,6 km de viaducto histórico en Brooklyn, mejorando la seguridad y fiabilidad de una infraestructura clave de la red metropolitana.

Inversión: 140 millones de euros

Túnel Montague – Línea R:

Modernización de las vías y sistemas eléctricos de uno de los principales enlaces ferroviarios entre Brooklyn y Manhattan.

Inversión: 103,1 millones de euros

Túnel de Canarsie – Línea:

Rehabilitación integral de una de las principales conexiones entre Brooklyn y Manhattan tras los daños ocasionados por el huracán Sandy, incluyendo vías, estructuras, sistemas eléctricos, señalización y comunicaciones.

Inversión: 438,2 millones de euros

Terminal South Ferry:

Ejecución de actuaciones de protección frente a inundaciones mediante la instalación de puertas estancas y sistemas de aislamiento para reforzar la resiliencia de la infraestructura.

Inversión: 578 millones de euros

Rehabilitación de siete estaciones en Brooklyn:

Renovación de siete estaciones y mejora de 4,82 km de vía elevada, incluyendo la restauración de la histórica estación de Bay Parkway.

Inversión: 41,7 millones de euros

Línea Flushing (Queens)

Restauración y reparación de la estructura metálica elevada de la línea entre las calles 48 y 72 para prolongar su vida útil y mejorar su operatividad.

Inversión: 38,6 millones de euros

Estación Columbus Circle

Construcción de nuevos accesos y rehabilitación de la estructura, plataformas y vías de una de las estaciones más transitadas de Manhattan.

Inversión: 36 millones de euros

Estación Grand Central

Construcción de una nueva escalera de acceso desde Lexington Avenue para mejorar la accesibilidad y los flujos de viajeros en uno de los principales nodos de transporte de la ciudad.

Inversión: 12,6 millones de euros



Metro de Madrid

OHLA ha participado de forma destacada en algunos de los principales proyectos de ampliación y mejora del Metro de Madrid, contribuyendo a la expansión de la red en áreas estratégicas de la región y reforzando la conectividad metropolitana. A través de estas actuaciones, la compañía ha ejecutado más de 18,8 km de infraestructura ferroviaria, construido 20 estaciones y desarrollado cerca de 42.000 m² de superficie asociada, con una inversión acumulada próxima a los 450 millones de euros.





Prolongación de la Línea 2 hasta La Elipa

Ampliación de 1,5 km de la Línea 2 y construcción de una nueva estación para reforzar la accesibilidad en el este de la ciudad.

Inversión: 66,8 millones de euros

Metrosur

Construcción de 3,7 km de infraestructura y una estación dentro de uno de los mayores proyectos de ampliación de la red metropolitana madrileña.

Inversión: 43,1 millones de euros

Metronorte

Construcción de 5 km de trazado, cuatro estaciones y 37.000 m² de superficie asociada, mejorando la conexión de los nuevos desarrollos urbanos del norte de Madrid con el centro de la capital.

Inversión: 187,6 millones de euros

Metro Ligero Colonia Jardín – Pozuelo de Alarcón

Desarrollo de 8,7 km de línea y 14 estaciones para conectar Madrid con los municipios del oeste de la región mediante un sistema de transporte moderno y sostenible.

Inversión: 152,1 millones de euros

Metro de Barcelona

OHLA ha sido uno de los principales protagonistas del desarrollo del Metro de Barcelona, especialmente a través de su participación en la Línea 9 (L9), uno de los mayores proyectos de infraestructura de transporte urbano ejecutados en Europa. A lo largo de su trayectoria en la ciudad, la compañía ha participado en la construcción de cerca de 30 km de túneles e infraestructuras metropolitanas, así como en la ejecución de 29 estaciones, movilizando una inversión acumulada superior a los 1.700 millones de euros.

L9 Bon Pastor – Can Zam

Construcción de 4,3 km de línea y 6 estaciones en uno de los primeros tramos de la Línea 9.

Inversión: 312 millones de euros

L9 Acceso al Triángulo Ferroviario

Ejecución de 1,6 km de infraestructura y estaciones para la conexión con uno de los principales nodos ferroviarios de Barcelona.

Inversión: 114,2 millones de euros

L9 Tramo I – Arquitectura e instalaciones

Desarrollo de la arquitectura e instalaciones de 13 estaciones, 11 pozos de ventilación y la obra civil de una estación, sobre una superficie construida de 66.800 m².

Inversión: 180,8 millones de euros



L9 Zona Universitària – Sagrera Meridiana

Ejecución de 9,8 km de túnel en uno de los tramos subterráneos más relevantes de la línea.

Inversión: 146,9 millones de euros

L9 Tramo 1 – Obra civil de 3 estaciones y 4 pozos

Construcción de tres estaciones y cuatro pozos estratégicos para la explotación de la línea.

Inversión: 164,8 millones de euros

L9 BCN_TR1 – Obra civil de 5 estaciones y 4 pozos

Desarrollo de cinco estaciones y cuatro grandes pozos, constituyendo uno de los contratos más importantes del proyecto.

Inversión: 340,4 millones de euros

L9 Aeropuerto – Parque Logístic. Subtramo Terminal

Construcción de 4,9 km de infraestructura para conectar la Línea 9 con el Aeropuerto de Barcelona.

Inversión: 166,7 millones de euros

L9 Aeropuerto – Parque Logístic. Subtramo PK 4+500 – Llobregat

Ejecución de 5,7 km de túnel e infraestructura en el acceso al aeropuerto.

Inversión: 148,1 millones de euros

L9 Mercabarna – Parc Logístic – Túnel Fira

Construcción de 3 km de infraestructura destinados a mejorar la conectividad entre áreas logísticas y feriales de la ciudad.

Inversión: 71,4 millones de euros

Prolongación de la Línea 2. Pep Ventura – Badalona Centre

Ampliación de la línea con 654 metros de trazado adicional, incluyendo infraestructura, superestructura y electrificación.

Inversión: 50,4 millones de euros

Nueva estación de la Línea 5 entre Collblanc y Pubilla Cases

Construcción de una nueva estación con 5.513 m² de superficie para mejorar la accesibilidad y capacidad de la red.

Inversión: 14 millones de euros

Metro de Santiago de Chile

OHLA se ha consolidado como uno de los principales actores en el desarrollo del Metro de Santiago de Chile, participando en la construcción y ampliación de varias de las líneas estratégicas de la red metropolitana. A través de 11 contratos, la compañía ha ejecutado cerca de 19,2 km de túneles e infraestructuras ferroviarias, desarrollado 18 estaciones y movilizado una inversión superior a los 555 millones de euros, contribuyendo a mejorar la movilidad de una de las mayores áreas metropolitanas de América Latina.

Estación Plaza Egaña y túneles interestación Línea 4

Construcción de la estación Plaza Egaña y 1,2 km de túneles asociados a la Línea 4.

Inversión: 30,8 millones de euros

Estación Dorsal y túnel interestación Extensión Línea 2

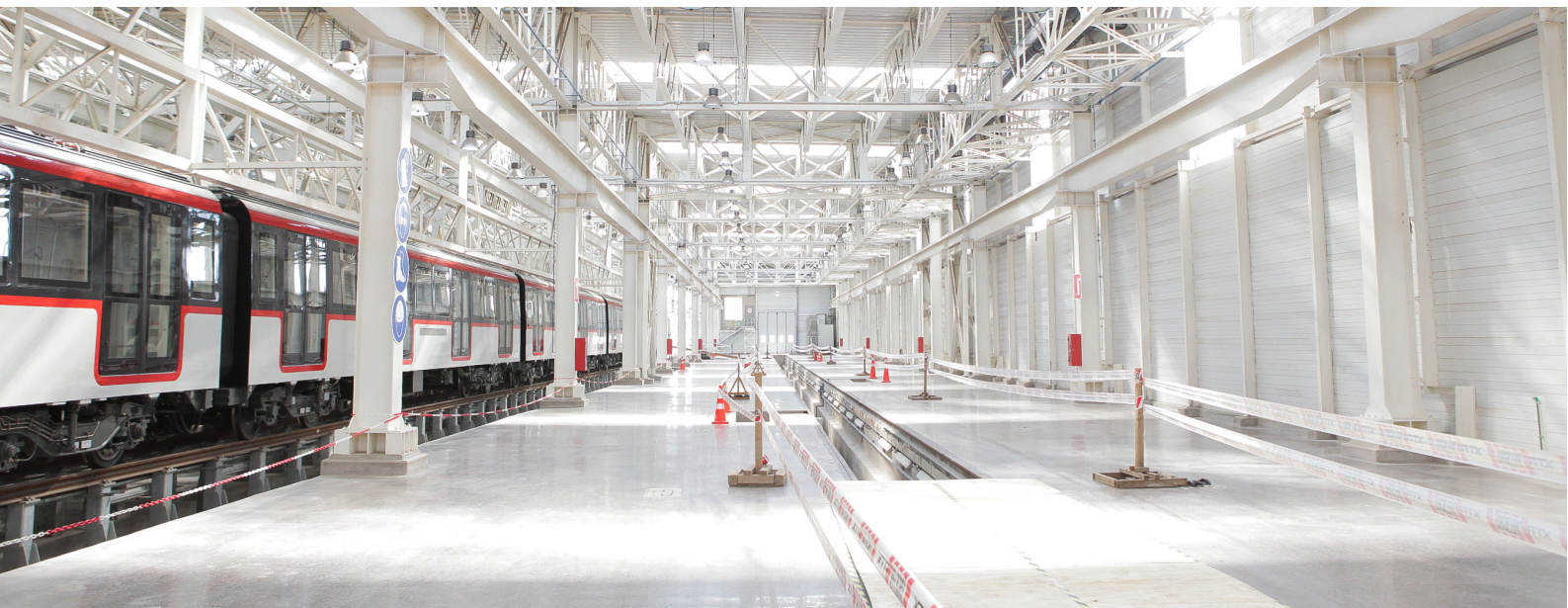
Ejecución de la estación Dorsal y 1,3 km de túneles para la prolongación de la Línea 2.

Inversión: 20,8 millones de euros

Línea 7. Grupo 5 y 6

Construcción de 6 nuevas estaciones dentro del proyecto de expansión de la Línea 7.

Inversión: 71,8 millones de euros



Interconexión Vial Valparaíso–Viña del Mar. Tramos D y E

Construcción de 2,4 km de infraestructura y dos estaciones vinculadas a la mejora de la conectividad metropolitana.

Inversión: 59,1 millones de euros

Piques y galerías. Tramo 2 Línea Maipú

Ejecución de 472 metros de piques y galerías en el sector Lo Prado–Teniente Cruz.

Inversión: 6,1 millones de euros

Estaciones Gruta de Lourdes, Blanqueado y Lo Prado – Línea Maipú

Construcción de tres estaciones y 2,8 km de túneles e interestaciones

Inversión: 48,5 millones de euros

Piques y galerías. Tramos 1 y 2 – Línea 3

Desarrollo de 476 metros de excavaciones subterráneas para la futura línea.

Inversión: 31,7 millones de euros

Piques y galerías. Tramos 5 y 6 – Línea 3

Construcción de 6,5 km de infraestructura subterránea y seis estaciones, uno de los contratos más relevantes del proyecto.

Inversión: 111,7 millones de euros

Talleres y cocheras – Línea 6

Construcción de las instalaciones de mantenimiento y operación de la Línea 6 del Metro de Santiago.

Inversión: 41,5 millones de euros

Extensión Línea 3. Tramo A

Ejecución de piques, galerías, túneles y una estación, incluyendo 614 metros de infraestructura subterránea.

Inversión: 41,5 millones de euros

Línea 7. Tramo 4

Construcción de 3,5 km de piques, galerías y túneles para una de las ampliaciones más importantes de la red metropolitana.

Inversión: 96,5 millones de euros

OHLA