



Aquestes actuacions permetran la separació entre els trànsits de mercaderies i de viatgers

## Foment adjudica l'Estudi Informatiu de la Línia d'Alta Velocitat Castelló-Tarragona del Corredor Mediterrani

- La longitud aproximada del tram és de 190 quilometres
- El pressupost d'adjudicació ascendeix a 1,6 milions d'euros
- S'analitzaran i definiran les actuacions precises per complementar en amplada internacional l'actual doble via mixta d'amplada ibèrica

Madrid, 11 de gener de 2010 (Ministeri de Foment).

El Ministeri de Foment ha adjudicat a l'empresa Ibèrica d'Estudis i Enginyeria, S.A (Iberinsa) el contracte per a la redacció de l'Estudi Informatiu de la Línia d'Alta Velocitat Castelló-Tarragona del Corredor ferroviari del Mediterrani. El pressupost d'aquesta adjudicació, publicada avui al Butlletí Oficial de l'Estat, ascendeix a 1.666.910,30 euros (IVA inclòs).

Els treballs a realitzar consistiran en l'anàlisi i definició de les actuacions precises per complementar en amplada internacional l'actual doble via de trànsit mixt d'amplada ibèric, que està operativa entre Castelló i Vandellòs, i en construcció entre aquesta localitat i Tarragona, permetent la separació entre els trànsits de mercaderies i de viatgers. Així mateix, s'estudiaran i definiran les instal·lacions ferroviàries de suport per als serveis, tant de viatgers com de mercaderies.

El tram objecte d'estudi serà el comprès entre Castelló, on es connectarà, al Sud o al Nord de la ciutat, tant amb la línia existent com amb la futura línia d'alta velocitat, i l'àrea de Tarragona, on es connectarà amb la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona i amb la xarxa



convencional. La longitud total del tram és d'al voltant de 190 km.

L'objectiu final és configurar un corredor que serveixi, per un costat, a les necessitats del trànsit d'alta velocitat (mitjana i llarga distància) en amplada internacional i, d'altra banda, als serveis de mercaderies i la resta dels serveis de viatgers, sense que es produeixi interferència entre ambdós tipus de trànsit.

La solució adoptada es desenvoluparà amb el nivell de detall suficient per servir de base al procés d'audiència i informació pública.

### Antecedents

En la passada dècada, es va completar i va posar en servei la duplicació i adequació dels trams València-Castelló i Castelló-Vandellòs (Tarragona), implantant-se el servei denominat "Euromed", que ha revitalitzat el paper del ferrocarril en aquest corredor amb un temps de viatge entre València i Barcelona d'aproximadament tres hores. Tots els trams en servei del Corredor Mediterrani estan equipats amb entremaliada polivalent i amplada ibèrica.

Durant la redacció dels estudis de la nova Línia d'Alta Velocitat Madrid-Llevant, es va constatar la necessitat d'augmentar la capacitat en el tram amb més gran càrrega, la València-Castelló, que registra un important trànsit de proximitats (amb més de 40 circulacions diàries per sentit), que limiten la velocitat dels trens més ràpids, que no poden excedir-los.

La solució plantejada per aconseguir aquest objectiu va ser la construcció d'un nou traçat exclusiu per a viatgers en amplada internacional (avui dia, ja es troben en fase d'obres dos subtrams d'aquest trajecte). L'entrada a l'estació de Castelló pel Sud es realitza mitjançant quatre vies soterrades, dos en amplada internacional i dos en amplada ibèrica, que continuen cap al Nord a través d'un túnel amb dues vies.

Entre Vandellòs i l'Àrea de Tarragona es troba actualment en construcció un nou traçat d'alta velocitat i trànsit mixt que substituirà l'actual en via única i connectarà amb la L.A.V. Madrid - Barcelona i



# Nota de prensa

amb la xarxa convencional. Aquest nou traçat inclou un canviador d'amplada en la nova estació situada al costat de l'aeroport, gràcies al qual totes les circulacions del Corredor podran accedir Barcelona a través de la L.A.V. Madrid - Barcelona. Una vegada finalitzin totes les actuacions en marxa, el temps de viatge entre València i Barcelona quedarà situat en l'entorn de les dues hores.

Els trànsits entre Castelló i Tarragona estan actualment formats per serveis de llarg recorregut entre Màlaga, Múrcia, Alacant o València i Barcelona o la frontera, serveis d'àmbit regional entre les ciutats de València, Tortosa i Barcelona, i serveis de mercaderies.

Els trànsits de mercaderies corresponen en bona part a circulacions de càrregues i de transport combinat que discorren principalment cap al nord pel Corredor Mediterrani. Cal destacar el desequilibri de la demanda nord-sud que obliga a un 30% de retorns cap al sud en buit. Respecte als punts de càrrega cal dir que al tram Castelló-Tarragona només apareixen dos: Benicarló i Santa Magdalena Pulpis, amb una baixa activitat comercial.

Les actuacions ja realitzades o en curs de realització elevaran la qualitat i competitivitat de l'oferta ferroviària entre València i Barcelona. No obstant això, la importància estratègica del Corredor dins el denominat Arco Mediterrani i les dificultats per desenvolupar nous traçats que en el futur pot suposar l'elevat nivell d'urbanització de la zona, aconsellaven posar en marxa els estudis necessaris per incrementar la capacitat entre Castelló i Tarragona, únic tram que només disposaria de dues vies quan finalitzessin les actuacions en curs.