



Definirá las actuaciones precisas para completar en ancho internacional (UIC), la actual doble vía mixta

Fomento licita el Estudio Informativo del tramo Castellón-Tarragona del Corredor Ferroviario del Mediterráneo

- El Estudio está incluido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).
- El presupuesto de licitación suma casi 2 M€ (IVA incluido), siendo el plazo de ejecución de 24 meses.
- La longitud aproximada del tramo es de 190 km.

Madrid, 24 de abril de 2009 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha licitado hoy, según recoge el BOE, la redacción del Estudio Informativo del tramo Castellón-Tarragona del Corredor Ferroviario del Mediterráneo. El presupuesto de licitación es de 1.951.885 euros (IVA incluido) y el plazo de ejecución es de 24 meses.

El presente estudio se lleva a cabo en desarrollo del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005- 2020 (PEIT), aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005.

Los trabajos a realizar consistirán en el análisis y definición, a nivel de estudio informativo, de las actuaciones precisas para complementar en ancho UIC la actual doble vía de tráfico mixto de alta velocidad y ancho ibérico, que está en operación entre Castellón y Vandellós, y en construcción entre esta localidad y Tarragona, permitiendo la separación entre los tráficos de mercancías y de viajeros. Asimismo, se estudiarán y definirán las instalaciones ferroviarias de apoyo para los servicios, tanto de viajeros como de mercancías.



Antecedentes

En la pasada década de los 90 se completó y puso en servicio la duplicación y adecuación a alta velocidad de los tramos Valencia-Castellón y Castellón-Vandellós (Tarragona), implantándose el servicio denominado "Euromed" que ha revitalizado el papel del ferrocarril en este Corredor, con un tiempo de viaje entre Valencia y Barcelona, de 3 horas aproximadamente. Todos los tramos en servicio del Corredor Mediterráneo están equipados con traviesa polivalente y ancho ibérico.

Durante la redacción de los estudios de la nueva Línea de Alta Velocidad Madrid- Levante, se constató la necesidad de aumentar la capacidad en el tramo con mayor carga, el Valencia- Castellón, que registra un importante tráfico de cercanías (con más de 40 circulaciones diarias por sentido), que limitan la velocidad de los trenes más rápidos, que no pueden rebasarlos.

La solución planteada para conseguir este objetivo fue la construcción de un nuevo trazado exclusivo para viajeros en ancho UIC, cuyos proyectos están actualmente en redacción. La entrada a la estación de Castellón por el Sur se realiza mediante cuatro vías soterradas, dos en ancho UIC y dos en ancho ibérico, que continúan hacia el Norte a través de un túnel con dos vías.

Entre Vandellós y el Área de Tarragona se encuentra actualmente en construcción un nuevo trazado de alta velocidad y tráfico mixto que sustituirá al actual en vía única y conectará con la L.A.V. Madrid-Barcelona y con la red convencional. Este nuevo trazado incluye un cambiador de ancho en la nueva estación situada junto al aeropuerto, gracias al cual todas las circulaciones del Corredor podrán acceder a Barcelona a través de la L.A.V. Madrid- Barcelona. Una vez finalicen todas las actuaciones en marcha, el tiempo de viaje entre Valencia y Barcelona quedará situado en el entorno de las dos horas.

Nivel de tráfico ferroviario

Los tráficos entre Castellón y Tarragona están actualmente formados por servicios de largo recorrido entre Málaga, Murcia, Alicante o Valencia y Barcelona o la frontera, servicios de ámbito regional entre las ciudades de Valencia, Tortosa y Barcelona, y servicios de

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes



mercancías. En 2007 se registraron una media de 30 circulaciones diarias de largo recorrido, 7 de regionales entre Castellón y L'Aldea, 20 de regionales entre L'Aldea y Tarragona, y 15 circulaciones de mercancías, todas ellas suma de ambos sentidos.

Los tráficos de mercancías corresponden en su mayor parte a circulaciones de cargas y de transporte combinado que discurren principalmente hacia el norte por el Corredor Mediterráneo.

Las actuaciones ya realizadas, o en curso de realización, han elevado y van a elevar aun más la calidad y competitividad de la oferta ferroviaria entre Valencia y Barcelona. No obstante, la importancia estratégica del Corredor dentro del denominado Arco Mediterráneo y las dificultades para desarrollar nuevos trazados que en el futuro puede suponer el elevado nivel de urbanización de la zona, aconsejan poner en marcha los estudios necesarios para incrementar la capacidad entre Castellón y Tarragona, único tramo que sólo dispondrá de dos vías cuando finalicen las actuaciones en curso.

Contenido del Estudio

En el marco del Estudio Informativo, se analizará y definirá las actuaciones necesarias con el objetivo de complementar en ancho internacional (UIC), la actual doble vía de tráfico mixto de alta velocidad y ancho ibérico, hoy en servicio entre Castellón y Vandellós, y en fase de construcción entre esta última localidad y Tarragona, permitiendo la separación entre los tráficos de mercancías y de viajeros. También se estudiarán y definirán las instalaciones ferroviarias de apoyo para los servicios, tanto de viajeros como de mercancías.

El tramo objeto de estudio será el comprendido entre Castellón, donde se conectará, al Sur o al Norte de la ciudad, tanto con la línea existente como con la futura línea de alta velocidad, y el área de Tarragona, donde se conectará con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona y con la red convencional. La longitud total del tramo es de alrededor de 190 km.

El objetivo final es configurar un corredor que sirva, por un lado, a las necesidades del tráfico de alta velocidad (media y larga distancia) en



Nota de prensa

ancho UIC, y por otro lado, a los servicios de mercancías y el resto de los servicios de viajeros, sin que se produzca interferencia entre ambos tipos de tráfico.

La solución adoptada se desarrollará con el nivel de detalle suficiente para servir de base al proceso de audiencia e información pública establecidos en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, su Reglamento de aplicación y en el R. D. L. 1/2008 de 11 de enero por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.