



Estas actuaciones permitirán la separación entre los tráficos de mercancías y de viajeros

## Fomento adjudica el Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Castellón-Tarragona del Corredor Mediterráneo

- La longitud aproximada del tramo es de 190 kilómetros
- El presupuesto de adjudicación asciende a 1,6 millones de euros
- Se analizarán y definirán las actuaciones precisas para complementar en ancho internacional la actual doble vía mixta de ancho ibérico

Madrid, 11 de enero de 2010 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha adjudicado a la empresa Ibérica de Estudios e Ingeniería, S.A (Iberinsa) el contrato para la redacción del Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Castellón-Tarragona del Corredor ferroviario del Mediterráneo. El presupuesto de esta adjudicación, publicada hoy en el Boletín Oficial del Estado, asciende a 1.666.910,30 euros (IVA incluido).

Los trabajos a realizar consistirán en el análisis y definición de las actuaciones precisas para complementar en ancho internacional la actual doble vía de tráfico mixto de ancho ibérico, que está operativa 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.

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,

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



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 ancho internacional 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.

### Antecedentes

En la pasada década, se completó y puso en servicio la duplicación y adecuación 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 aproximadamente tres horas. 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 internacional (en la actualidad, ya se encuentran en fase de obras dos subtramos de este trayecto). La entrada a la estación de Castellón por el Sur se realiza mediante cuatro vías soterradas, dos en ancho internacional y dos en ancho ibérico, que continúan hacia el Norte a través de un túnel con dos vías.



# Nota de prensa

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.

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 mercancías.

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. Cabe destacar el desequilibrio de la demanda norte-sur que obliga a un 30% de retornos hacia el sur en vacío. Respecto a los puntos de carga hay que indicar que en el tramo Castellón-Tarragona solo aparecen dos: Benicarló y Santa Magdalena Pulpis, con una baja actividad comercial.

Las actuaciones ya realizadas o en curso de realización van a elevar 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, aconsejaban poner en marcha los estudios necesarios para incrementar la capacidad entre Castellón y Tarragona, único tramo que sólo dispondría de dos vías cuando finalizaran las actuaciones en curso.