

La Opinión

MURCIA

www.laopiniondemurcia.es

Este periódico utiliza papel reciclado en un 80,5%

Directora: PALOMA REVERTE DE LUIS

DOMINGO, 6 DE SEPTIEMBRE, 2009

1,80 EUROS



**Bancos y cajas
mantienen estables
sus plantillas**



**El todocamino
deportivo BMW X6
marca la diferencia**



**Moda infantil para
la nueva temporada
de otoño**

LA DOBLE | ALTA VELOCIDAD

Los andenes de la nueva estación del Carmen irán bajo tierra

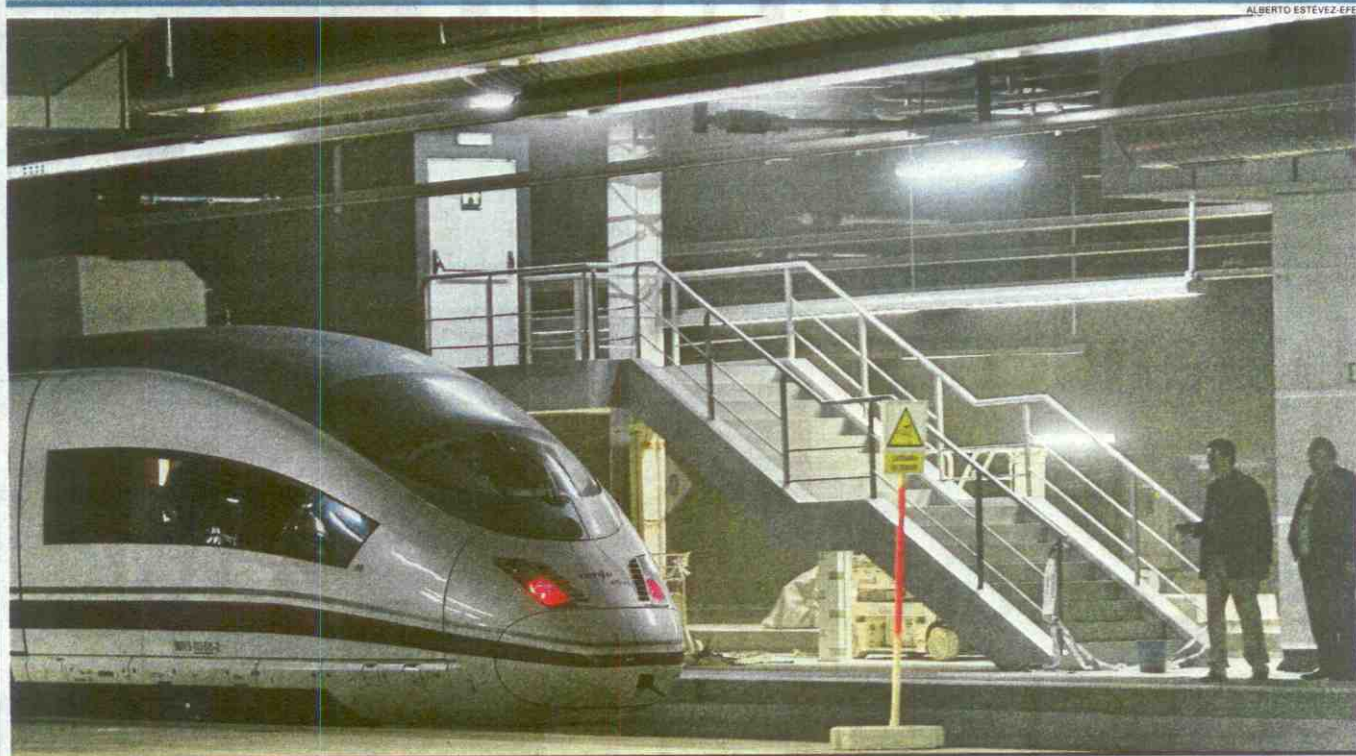
Sólo en el tramo del AVE que unirá Murcia con Lorca y Almería podrán circular hasta más de 200 trenes diarios

45 | DEPORTES



Jugadores de la selección española celebran su primer gol contra Bélgica

España da otro paso hacia el Mundial



ALBERTO ESTEVEZ-EFE

Tren AVE en la estación de Sants, en Barcelona, que tiene los andenes soterrados, como ocurrirá con la futura estación del AVE de El Carmen.

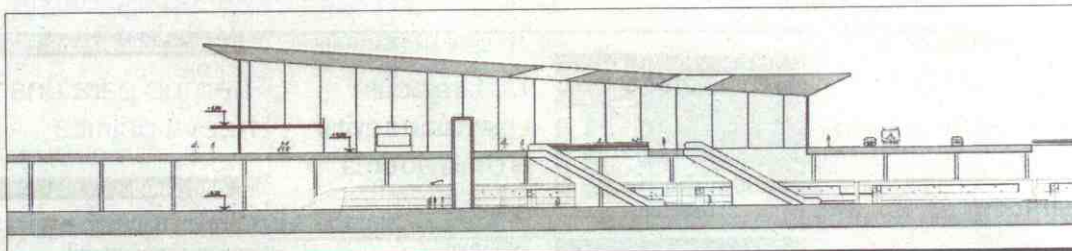
La línea del AVE a Almería podrá absorber más de 200 trenes al día

M. J. GIL

La nueva estación de Murcia está concebida para soportar el crecimiento del tráfico ferroviario durante los próximos veinte años, según se recoge en el estudio informativo aprobado recientemente. El soterramiento de las vías a su paso por la capital y la construcción de conexiones intermodales al tranvía y a una nueva estación de autobuses, permitirá comunicar El Carmen con todos los rincones de la Región, fomentando una demanda de servicios que en 2029 superará los 200 trenes diarios sólo en la línea de Almería.

► Las conexiones con la estación del Carmen están previstas para acoger el aumento del tráfico hasta 2009

Los estudios recogidos en el proyecto de soterramiento del ferrocarril a su paso por Murcia recogen las previsiones de crecimiento del tráfico ferroviario hasta el año 2029. En estos momentos, circulan por la estación del Carmen 48 trenes diarios en cada



Boceto de la nueva estación del Carmen que se construirá sobre los nuevos andenes

EDIFICACIÓN

Una nueva estación con dos plantas

El edificio de la actual estación del Carmen se mantendrá cuando la Alta Velocidad llegue a Murcia, aunque su uso será distinto. Sobre los nuevos andenes, que estarán bajo tierra, a una profundidad de nueve metros, se construirá una nueva. El edificio tendrá planta baja y un piso superior, en los que se situarán los servicios destinados a los

viajeros y a las oficinas, además de la zona de espera. El sótano albergará los almacenes e instalaciones de la propia estación.

Desde el vestíbulo partirán escaleras mecánicas y fijas hacia cada uno de los andenes.

En el subterráneo está prevista la construcción de un aparcamiento con 300 plazas para facilitar la interconexión con otros

servicios de transporte.

Las edificaciones que Renfe tiene en las cercanías de la estación desaparecerán, permitiendo así una ordenación urbanística del entorno de la estación, en la que está prevista la construcción de unas 1.500 viviendas. Por acuerdo del pleno municipal, el 20% serán de protección oficial.

sentido, lo que equivale a 96 en total. Cuando la nueva estación esté acabada se prevé que sólo en el tramo del AVE que conectará con Almería y Lorcá llegará a al-

canzarse un tráfico diario de 107 trenes en cada sentido, lo que supone 214 en total, con una frecuencia de diez trenes cada 60 minutos en horas punta.

El tramo que discurrirá bajo tierra partirá de la estación de Nonduermas y continuará en dirección a Los Dolores durante un trayecto de 7,8 kilómetros.

El soterramiento de las vías permitirá recuperar los terrenos que ocupan las dependencias actuales y las construcciones que tiene Renfe a ambos lados de la estación, eliminando la barrera que separa el barrio del Carmen de las pedanías situadas al sur de la ciudad. En total, se prevé que quedarán libres unos 207.000 metros cuadrados, que se destinarán a la construcción de edificios de uso comercial, hoteles y zonas ajardinadas.

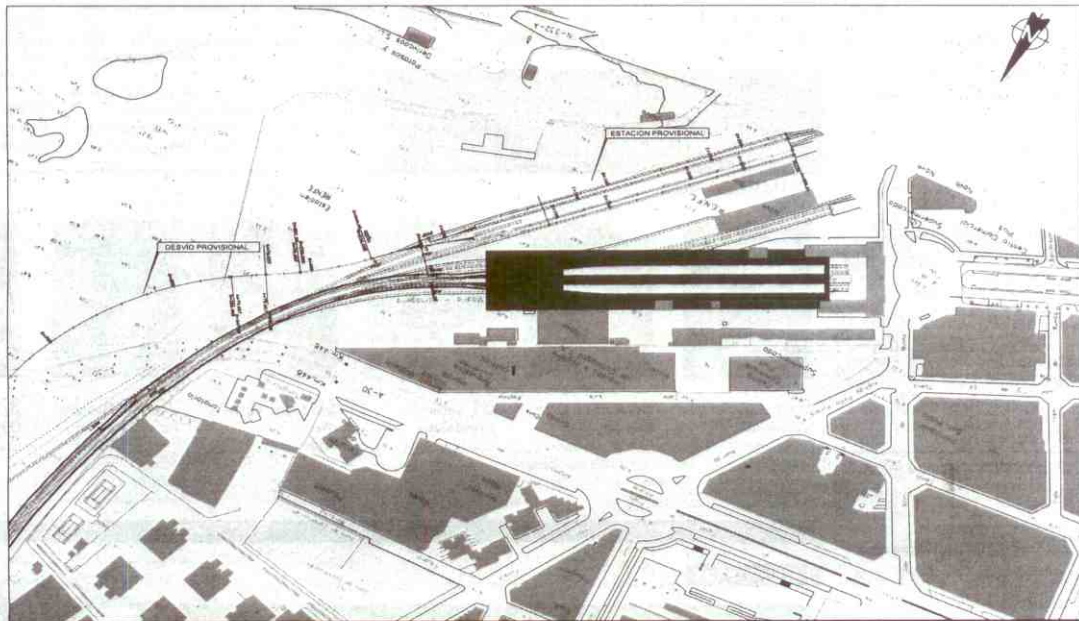
Sobre los terrenos que ocupaban las vías en desuso discurrirá una nueva avenida desde Los Dolores hasta Nonduermas, además de una línea de tranvía que continuará después hacia Torregüera, conectando las pedanías de la Costera Sur. Otro ramal comunicará con la Arrixaca.

El viaducto de Cartagena desaparecerá

M. J. G.

La llegada de la Alta Velocidad a Cartagena supondrá una transformación de los accesos a la ciudad, con la desaparición del viaducto por el que discurre la autovía y la rampa de acceso a la avenida Alfonso XIII, según informó Juan Esteban Sánchez Blanco, director general de la sociedad Cartagena Alta Velocidad. La construcción de dos andenes de 400 metros obligará a desplazar la plataforma de entrada a la estación por debajo del viaducto, que será demolido para reconstruir después las carreteras de acceso a ras del suelo.

► La construcción de dos andenes de 400 metros bajo el puente de entrada por la autovía obliga a demolerlo



Esquema de la estación provisional que será utilizada mientras duren las obras

Las obras que deben realizarse en la actual estación de Cartagena obligarán a hacer una estación provisional para orientar el tráfico mientras duren los trabajos. Esta terminal estará conectada a la línea de Chinchilla mediante un desvío que permitirá sacar los trenes del tendido actual mientras duren los trabajos.

El tramo soterrado tendrá una longitud de 762 metros y discurrirá por la avenida del Pintor Portela y la futura prolongación de la avenida de Alfonso XIII. La nueva estación contará con dos zonas diferentes, una con cuatro vías y andenes de 200 metros de longitud y otra subterránea paralela a la anterior con dos vías que permitirán acoger trenes de 400 metros de longitud.

REIVINDICACIONES

Conexión con el nuevo aeropuerto

El ayuntamiento de Cartagena y el Gobierno regional, además de otras instituciones, como las Cámaras de Comercio, han venido demandando que la conexión de Cartagena a la línea de Alta Velocidad discurra por el Puerto de la Cadena con el fin de que permita conectar también con el nuevo aeropuerto de Corvera.

El ministerio de Fomento parece haber asumido esta reivindicación y se ha mostrado dispuesto a atender la demanda, pero será necesario esperar a conocer el trazado definitivo del AVE entre Murcia y Cartagena para saber si acaba siendo recogida, dado que la construcción de la vía por el Puerto de la Cadena plantea mayores dificultades.

En contrapartida, disponer de un acceso director al aeropuerto desde las dos grandes ciudades de la Región acortaría el trayecto y daría mayores posibilidades de ocupación a una línea que está llamada a sacar de la autovía A-30 buena parte de los vehículos que circulan diariamente entre Murcia y Cartagena.

data de principios de los años 90, será demolida al igual que la rampa de acceso a la avenida Alfonso XIII para dar cabida a los dos nuevos andenes de 400 metros.

Posteriormente, cuando estén construidas las vías, que irán soterradas, volverán a construirse los accesos por carretera a la ciudad, pero ya al nivel del suelo, con lo que desaparecerá el efecto barrera que divide a las zonas de Cartagena situadas a uno y otro lado.

La plataforma sobre la que discurrirá el AVE tendrá capacidad para una doble vía en el acceso a la estación de Cartagena y una tercera vía de conexión con Escombreras.

La prolongación de la plataforma obliga a excavar bajo el viaducto que da entrada a la ciudad por la autovía A-30, construido

para salvar el actual trazado ferroviario. Esta construcción, que

para salvar el actual trazado ferroviario. Esta construcción, que