

Solución de integración del ferrocarril presentada al Consejo de Administración de Cartagena Alta Velocidad

Cartagena contará con un nuevo acceso a la Alta Velocidad y al Corredor Mediterráneo

- El corredor, diseñado sobre el actual, dispondrá de doble vía, en ancho estándar y mixto para servicios de viajeros y mercancías
- El trazado se integrará en la ciudad, con el soterramiento del canal de entrada (en 750 m) y un nuevo acceso a Torreciega
- La estación se adapta a la alta velocidad con tres nuevas vías y amplía su vestíbulo. Integrada en la ciudad, será accesible y sostenible -captando la luz del Mediterráneo- y potenciará su valor histórico
- Impulsa la conexión de Cartagena y su zona portuaria y logística al Corredor Mediterráneo, potenciando el desarrollo socioeconómico de este enclave estratégico

Cartagena, 1 de febrero de 2023. Cartagena da un paso decisivo a la integración del ferrocarril y la llegada de la alta velocidad a la ciudad, con la solución desarrollada por Adif Alta Velocidad en un estudio funcional, que contempla tres ámbitos de actuación: el acceso ferroviario de la alta velocidad, la integración en el entorno urbano y la ampliación de la estación actual para adaptarla al incremento de los tráficos, asociados a la alta velocidad.

La propuesta, compartida esta mañana en el Consejo de Administración de la sociedad Cartagena Alta Velocidad, plantea una solución viable -apoyada en el análisis de varios estudios-; 'pegada' al terreno, en tanto que promueve la integración del ferrocarril en la trama urbana; y respetuosa con la tradición: mantiene la estación histórica como icono de la ciudad, combinando la modernidad -que permitirá conectar a los viajeros con la movilidad del futuro- con el valor de la arquitectura modernista.

La propuesta promueve unas infraestructuras sostenibles y resilientes para la ciudad e impulsa la conexión de Cartagena y su zona portuaria y logística al Corredor Mediterráneo, potenciando el desarrollo socioeconómico de este enclave estratégico del sureste peninsular.

Nuevo acceso de alta velocidad integrado

La solución planteada en el ámbito ferroviario propone un nuevo acceso de alta velocidad, paralelo al corredor actual, con el fin de mantener durante las obras el tráfico ferroviario de trenes de mercancías a Escombreras.

El acceso se realizará en doble vía -ancho estándar y mixto- para acoger la circulación de trenes de viajeros de todo tipo en ancho estándar y trenes de viajeros y mercancías, hasta el nudo de Escombreras, en ancho ibérico.

Integración en el entorno urbano

En otro de los ámbitos, el urbano, se contempla una integración en base a un soterramiento de 750 m del canal de entrada a la estación, así como una mejora del acceso a Torreciega, sustituyendo al viaducto actual.

La solución proyecta una transformación en términos de accesibilidad al núcleo de Torreciega, contribuyendo a su integración en el entorno. El nuevo vial -planteado a nivel con el terreno- precisa la modificación a lo largo de 1 km de la rasante del ramal ferroviario de Escombreras y contará con dos carriles, así como con franjas ajardinadas, una senda peatonal y un carril bici. El futuro acceso comportará también la remodelación de la avenida del Pintor Portela (carretera RM-F35).

El soterramiento del canal ferroviario planteado permite y potencia también la conexión con el futuro desarrollo del Plan Parcial de El Hondón, a cota ciudad, con el resto de la trama urbana.

Ampliación que respeta el pasado y mira al futuro

La tercera gran actuación planteada en la solución mantiene a la estación de Cartagena como icono de la ciudad, conservando su centralidad; y plantea la ampliación de su capacidad para responder al incremento de los tráfico con el máximo respeto al valor histórico y artístico del edificio histórico modernista, catalogado como patrimonio de la ciudad.

La ampliación, que respeta el pasado y mira al futuro, se resuelve con un nuevo edificio en superficie, anexo y accesible -los accesos a los andenes se realizan sin cambiar de nivel-, que amplía la superficie de vestíbulo y la zona de embarque. Los flujos de viajeros se ordenan y, además, se incorpora el criterio de diseño de género.

El nuevo edificio recoge el potencial de la luz natural del Mediterráneo, reforzando la sostenibilidad y el ahorro energético de una instalación que dispondrá de espacios para locales comerciales, venta de billetes, atención al cliente, aseos y zonas para usos ferroviarios.

La estación acogerá tres nuevas vías (dos de ancho mixto y una de estándar) hasta un total de siete: cinco de ancho estándar y dos de ancho mixto, que darán servicio a los servicios de larga distancia en alta velocidad con el centro peninsular y el Corredor Mediterráneo, así como a las

relaciones de media distancia, tanto convencionales como de alta velocidad. Asimismo, contará con cinco andenes -dos nuevos y uno ampliado- frente a los dos actuales.

La terminal verá ampliada la zona de aparcamiento para viajeros con plazas específicas para *rent-a-car*, se creará una nueva rotonda de acceso y se habilitarán una bolsa de taxis y plazas de parada momentánea.

La solución propuesta es viable, como lo sustentan los estudios técnicos que han analizado las soluciones de la propuesta desde distintos puntos de vista: diseño geométrico del trazado, análisis de capacidad, estudios hidrológicos e hidráulicos de redes pluviales y de saneamiento, análisis de la estructura de la autovía A-30 y estudios de suelos y arqueológico.

Además, contribuye a la consecución de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): el 9, que fomenta infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad; el 7, que persigue aumentar la eficiencia energética; y el 11, que impulsa ciudades inclusivas y sostenibles.

Próximos pasos

El Consejo de Administración de Cartagena Alta Velocidad ha abordado también la conveniencia de suscribir un nuevo protocolo entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena, Adif y Adif AV para establecer el marco general para el desarrollo de las actuaciones de integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena y el inicio de la redacción del anteproyecto y los proyectos básicos y constructivos.

Asimismo, se prevé que la Sociedad licite la redacción del proyecto, que será dirigido por Adif Alta Velocidad. Para ello, se suscribirá un convenio entre Adif Alta Velocidad y Cartagena Alta Velocidad, en cuya redacción ya se está trabajando.

Una vez redactado el proyecto de integración, y con carácter previo al inicio de la ejecución de las obras, se suscribiría un nuevo convenio en el que se concretarían las actuaciones a desarrollar, la ejecución y su financiación, así como los proyectos complementarios (por ejemplo, la urbanización) para completar la integración del ferrocarril en Cartagena.