



INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN CARTAGENA

2018/11/15

Consejo de Administración de Cartagena AV (28/05/2018):

- Se acuerda desarrollar la alternativa denominada “Integración permeable ferrocarril-ciudad”.

- Adaptación y ampliación del actual edificio de viajeros.
- Nueva playa de vías y andenes en la actual ubicación ocupando adicionalmente parte de los terrenos anexos.
- Permeabilidad adecuada a las necesidades futuras del planeamiento urbano.

ACTUACIONES FERROVIARIAS.

- REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN PARA ATENDER TRÁFICOS DE AV (4 VÍAS ANCHO ESTÁNDAR + 2 A. MIXTO. 4 ANDENES DE 400 M.)

ACTUACIONES URBANÍSTICAS

- PERMEABILIDAD URBANA (pasarelas peatonales, paso superior t. rodado).
- TRATAMIENTO DE BORDE (barreras acústicas, arbolado, etc.).
- SOTERRAMIENTO DE LA A-30.

Alternativa compatible con la planificación prevista para la llegada de la AV a Cartagena y no impide acometer un futuro soterramiento.

Consejo de Administración de Cartagena AV (19/07/2018):

- acuerda dejar en suspenso el acuerdo adoptado por el C.A. de 28-05-2018 hasta que se realice un estudio de viabilidad de la nueva alternativa planteada por el Ayuntamiento de Cartagena por la SGPF del Ministerio de Fomento.
- acuerda solicitar a la SGI del Ministerio de Fomento el inicio de un nuevo estudio informativo en el que se contemple la solución planteada por el Ayuntamiento de Cartagena en su sesión plenaria de 07/06/2018

NECESIDAD DE ELABORACIÓN DE UNA PROPUESTA TÉCNICA:

- ❑ Que no genere muros que dividan el municipio en dos, que no estrangule el crecimiento de la ciudad y de sus barrios y diputaciones y que apueste por la intermodalidad.
- ❑ Que incluya la eliminación de los pasos a nivel de La Palma-Pozo Estrecho; Alumbres; Vista Alegre y Los Mateos; y el compromiso de que la línea férrea no atravesará ningún núcleo de población y de que se suprimirá la línea de FEVE a su paso por Vista Alegre y Los Mateos, trasladando la estación de FEVE a la de Víctor Beltrí.
- ❑ También debe incluir el siguiente programa de necesidades:
 - a) Remodelación y protección del edificio de la Estación de Cartagena, adaptándolo a las prestaciones de una línea de alta velocidad y a la intermodalidad.
 - b) Acceso a la estación de Cartagena por un pasillo ferroviario de nueva planta que discurra por el este de la ciudad de Cartagena, integrando la Red Arterial Ferroviaria a las previsiones de desarrollo urbanístico de Cartagena, mediante el soterramiento de aquellos tramos que discurran por suelo urbano y urbanizable.
 - c) Posibilidad de acceso ferroviario a la futura ZAL del Área Industrial de Los Camachos.
 - d) Conexión con la zona industrial del Valle de Escombreras y construcción de una variante al núcleo urbano de Alumbres para evitar el actual paso de mercancías peligrosas.
 - e) Optimización temporal del procedimiento de tramitación, coordinándolo con la actuación de Conexión de Alta Velocidad Murcia-Cartagena.
 - f) Desdoblamiento de las líneas de pasajeros y mercancías desde Beniel a Cartagena debido al tráfico actual y al que está previsto.
- ❑ Comparación de la propuesta de modificación de la RAF del Municipio de Cartagena y de la Estación de Cartagena:
 - ❑ con la propuesta del Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Cartagena
 - ❑ con la propuesta del acuerdo del Consejo de Administración de la Sociedad Cartagena Alta Velocidad S.A. del 28 de mayo de 2018.

Solicitud

- que no genere muros que dividan el municipio en dos
- que no estrangule el crecimiento de la ciudad y de sus barrios y diputaciones
- que apueste por la intermodalidad.





Solicitud

- eliminación de PPNN La Palma-Pozo Estrecho; Alumbres; Vista Alegre y Los Mateos;
- compromiso de que la línea férrea no atravesará ningún núcleo de población
- compromiso de suprimir la línea de FEVE a su paso por Vista Alegre y Los Mateos, trasladando la estación de FEVE a la de Víctor Beltrí



ESTOS OBJETIVOS QUEDAN FUERAN DEL ÁMBITO DE LA INTEGRACIÓN ACORDADA EN EL PROTOCOLO DE 22/06/2006 Y DE LA PROPIA SOCIEDAD DE INTEGRACIÓN.

SE ESTÁ SOLICITANDO UNA VARIANTE LA VÍA DE ANCHO MÉTRICO DESDE VISTA ALEGRE.

Solicitud

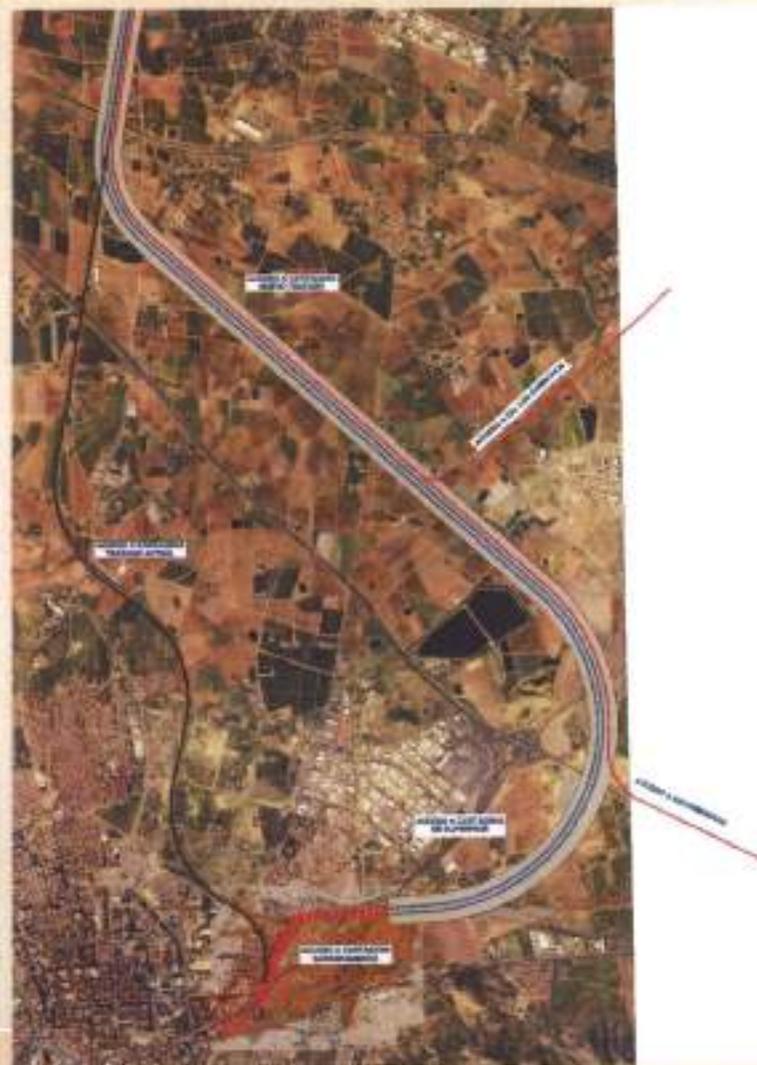
Remodelación y protección del edificio de la Estación de Cartagena, adaptándolo a las prestaciones de una línea de AV y a la intermodalidad.

Éste es uno de los objetivos prioritarios de la actuación desde el principio.

Solicitud

Acceso a la estación de Cartagena por un pasillo ferroviario de nueva planta que discurra por el este de la ciudad de Cartagena, integrando la RAF a las previsiones de desarrollo urbanístico de Cartagena, mediante el soterramiento de aquellos tramos que discurran por suelo urbano y urbanizable.

LA ZONA OBJETO DE LA INTEGRACIÓN ESTABA DEFINIDA EN EL PROTOCOLO DE 2006.



Solicitud

Optimización temporal del procedimiento de tramitación, coordinándolo con la actuación de Conexión de Alta Velocidad Murcia-Cartagena.

Desdoblamiento de las líneas de pasajeros y mercancías desde Beniel a Cartagena debido al tráfico actual y al que está previsto.

El estudio informativo aprobado de la conexión de AV Murcia-Cartagena prevé una línea de doble vía para viajeros y una vía única para mercancías.

- Condicionantes ambientales
- Condicionantes urbanísticos
- Alternativas
 - Descripción y planos
 - Tiempos de recorrido
- Costes

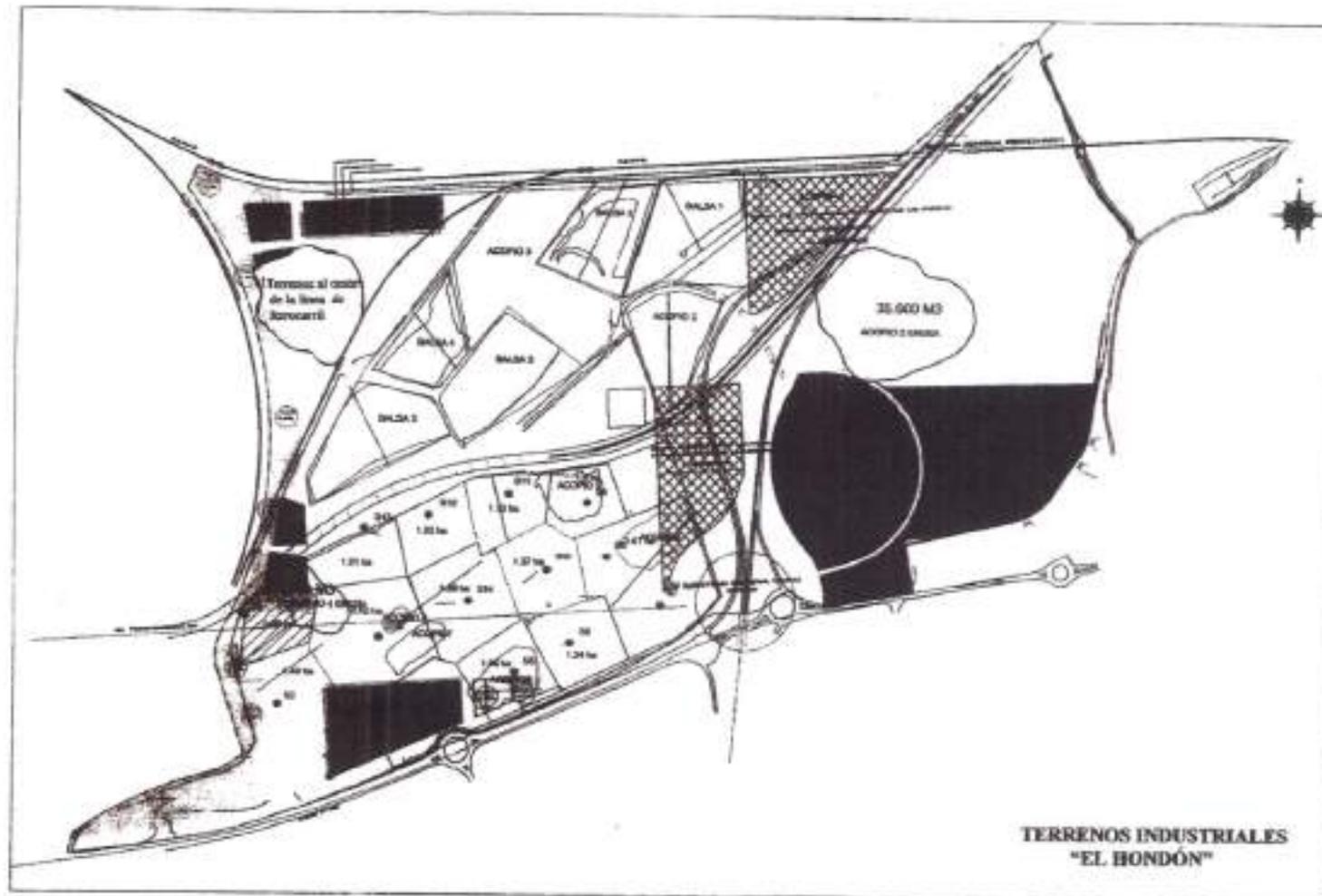
Condicionantes ambientales

Geología y geomorfología	No significativos
Edafología	Significativos (*)
Hidrología superficial	Afecciones ramblas de Albujión, Miranda y el Hondón
Hidrología subterránea	No significativos
Fauna	No significativos
Vegetación y usos del suelo	No significativos
Espacios naturales de interés	No significativos
Patrimonio cultural	No significativos

Condicionantes ambientales. Edafología

- CSN ha comunicado (oct-18) la presencia de contaminación radiactiva en el paraje de El Hondón (depósitos de lodos de fosfatos, con una extensión ~108 Ha, con presencia de Uranio-238).
- CSN considera, en principio, que estos terrenos no suponen riesgo radiológico significativo sobre la población y que podría ser suficiente el vallado para asegurar la restricción de usos y evitar remover terrenos.
 - Esta pendiente el vallado de los terrenos.
- La normativa vigente (*Orden PRA/1080/2017*) considera que es posible que las obras planteadas en este proyecto puedan generar potenciales afecciones contaminantes del suelo.
- Se considera la necesidad de realizar un análisis específico para valorar los potenciales impactos sobre estos terrenos.
 - Antes de cualquier tipo de movimiento de tierras se informará al CSN sobre las mismas y se requerirán las medidas necesarias a tener en cuenta para su excavación y gestión.

Condicionantes ambientales. Edafología



Condicionantes urbanísticos

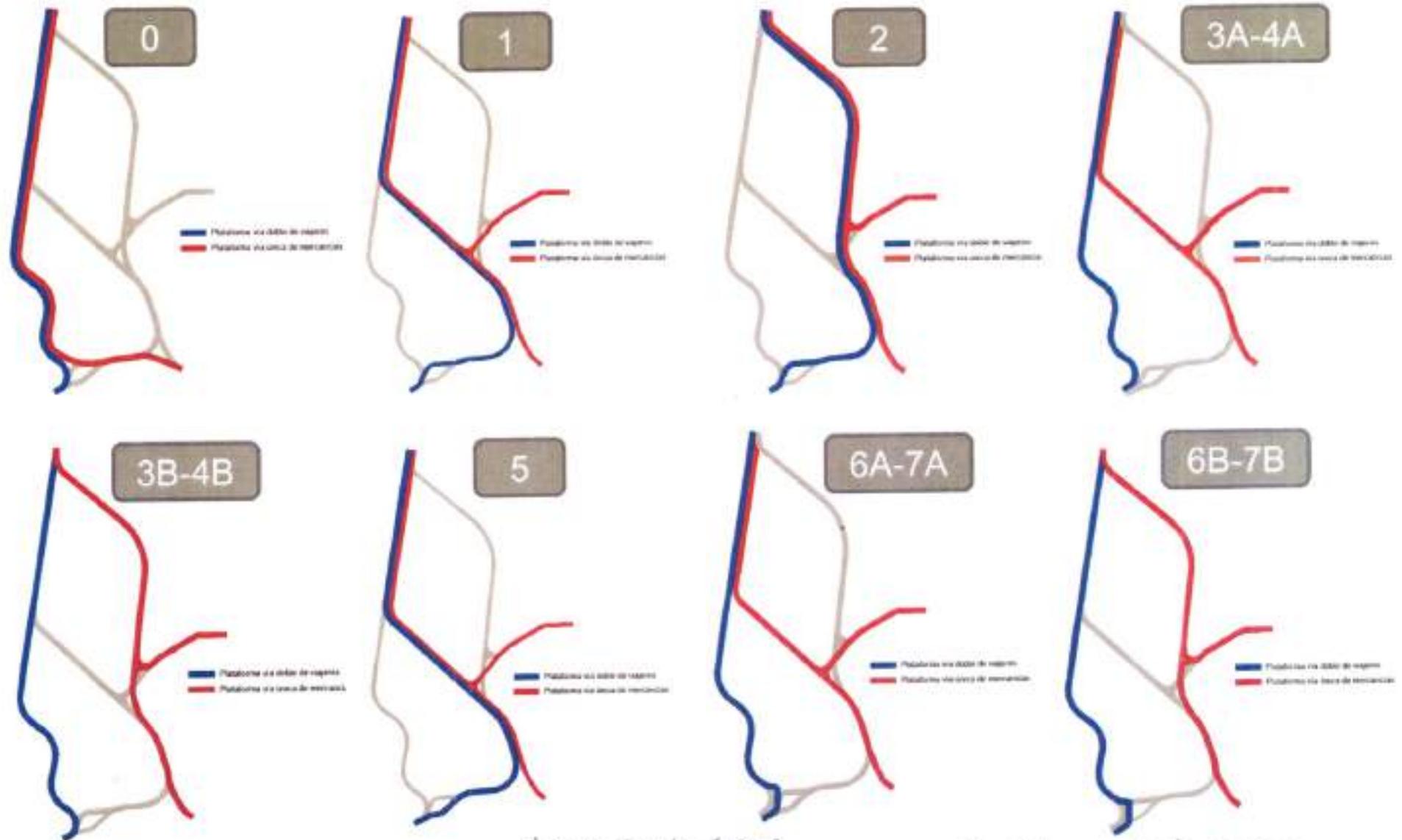
- El planeamiento vigente es el PGOM de 1987, a partir del cual se desarrollaron los planes parciales que afectan a las alternativas de este Estudio:
 - Plan Parcial Sector CC1.1 Cartagena Centro 1, aprobado definitivamente el 14-12-2006.
 - Se encuentra en la zona Norte del Ensanche de Cartagena y su uso es Residencial.
 - Plan Parcial Sector SHN, El Hondón, aprobado definitivamente el 23-07-2008.
 - Se encuentra al Este del ensanche de Cartagena, entre el trazado del ferrocarril a Madrid y el Cabezo de la Viuda y, limitados al Norte, por el trazado del ferrocarril a Escombreras y, al Sur, por la carretera de la Unión y su uso es residencial.
- En el año 2003 se iniciaron los trabajos de Revisión del Plan General que fue finalmente aprobada en 2012. Como consecuencia de la Sentencia del Tribunal Supremo nº 1425/2016, del 15 de junio, dicha revisión quedó anulada.

ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE ACCESO EN ALTA VELOCIDAD A CARTAGENA

Alternativas

Alternativa	Viajeros	Mercancías	Integración urbana (soterramiento)	Conexión ZAL	
0	Corredor actual	Corredor actual	0,8 Km.	No	E.I aprobado
1	Exterior. Reserva planeamiento	Exterior. Reserva planeamiento	1,7 Km.	Si	Propuesta del Ayto.
2	Exterior. Propuesta vecinal	Exterior. Propuesta vecinal	1,7 Km.	Si	
3A	Corredor actual	Exterior. Reserva planeamiento	0,8 Km.	Si	
3B	Corredor actual	Exterior. Propuesta vecinal	0,8 Km	Si	
4A	Corredor actual	Exterior. Reserva planeamiento	3,3 Km.	Si	
4B	Corredor actual	Exterior. Propuesta vecinal	3,3 Km.	Si	
5	Exterior. Reserva planeamiento	Exterior. Reserva planeamiento	1,5 Km.	Si	Variación de 1 Propuesta del Ayto.
6A	Corredor actual	Exterior. Reserva planeamiento	1,0 Km.	Si	Nuevo trazado del soterramiento
6B	Corredor actual	Exterior. Propuesta vecinal	1,0 Km	Si	Nuevo trazado del soterramiento
7A	Corredor actual	Exterior. Reserva planeamiento	3,5 Km.	Si	Nuevo trazado del soterramiento
7B	Corredor actual	Exterior. Propuesta vecinal	3,5 Km.	Si	Nuevo trazado del soterramiento

Alternativas

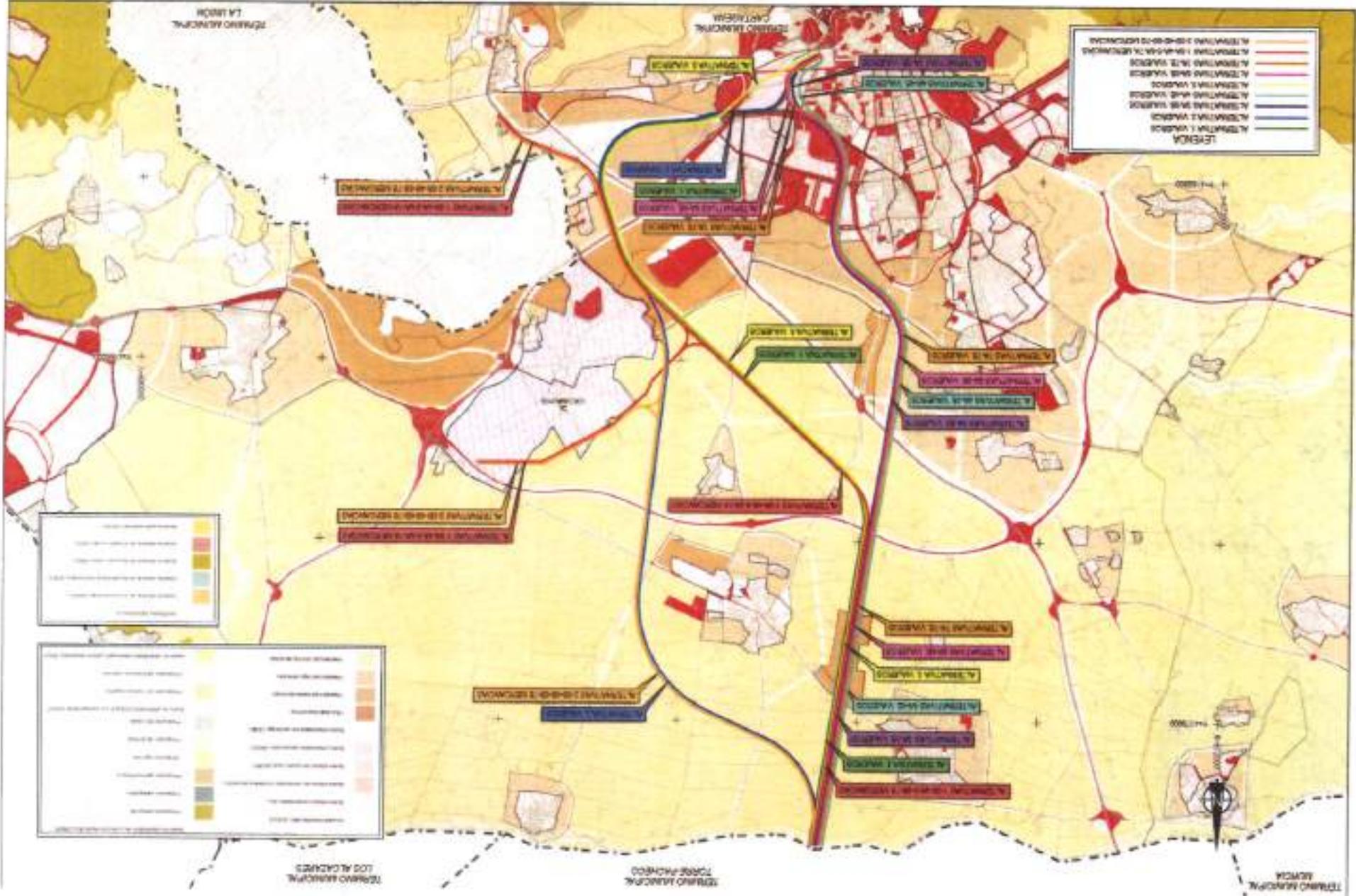


A: Variante CORTA
B: Variante LARGA

3: Variante corta
4: Variante larga

ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE ACCESO EN ALTA VELOCIDAD A CARTAGENA

Alternativas



Alternativas

- Costes:
 - El coste de las expropiaciones varía entre 0,7 M€ y 4,2 M€.
 - La variante de mercancías tiene un coste entre 75 y 88 M€
 - El sobrecoste por incremento de longitud soterrada en el corredor actual está entre 71 y 82 M€. (~40%)
- Tiempos de recorrido.-
 - Las diferencias entre las alternativas por el corredor actual y por los exteriores son inferiores a 2 minutos.

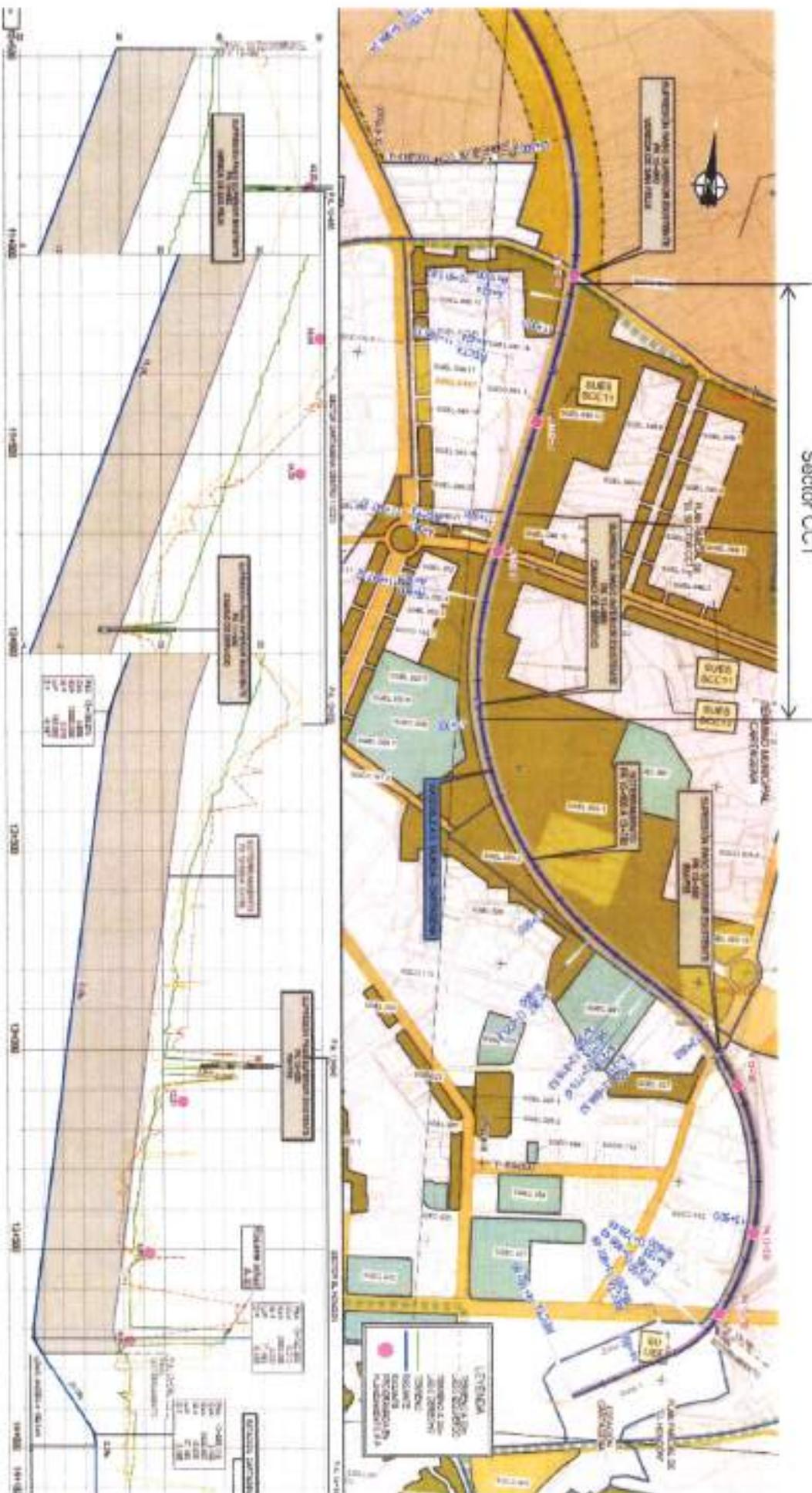
PBL (IVA incluido)	Ait. 0 (EI 2008 EI 2012)	Ait. 1	Ait. 2	Ait. 3A	Ait. 3B	Ait. 4A	Ait. 4B	Ait. 5	Ait. 6A	Ait. 6B	Ait. 7A	Ait. 7B
VIAJEROS	174,41	228,42	223,01	186,08	186,08	268,63	268,63	212,69	197,10	197,10	268,24	268,24
MERCANCIAS		75,15	88,32	75,15	88,32	75,15	88,32	75,15	75,15	88,32	75,15	88,32
TOTAL	174,41	303,57	311,32	261,23	274,40	343,78	356,94	287,84	272,25	285,41	343,39	356,56

Alternativas de soterramiento por el corredor actual (3 y 4)

- Estas son alternativas que discurren por el corredor actual:
 - La alternativa 3 con la longitud de soterramiento del estudio informativo aprobado (740 m.)
 - La alternativa 4 con el soterramiento prolongado a largo del sector CC1 (3.280 m.)

• Alternativa 4 (+ 71-82 M€)

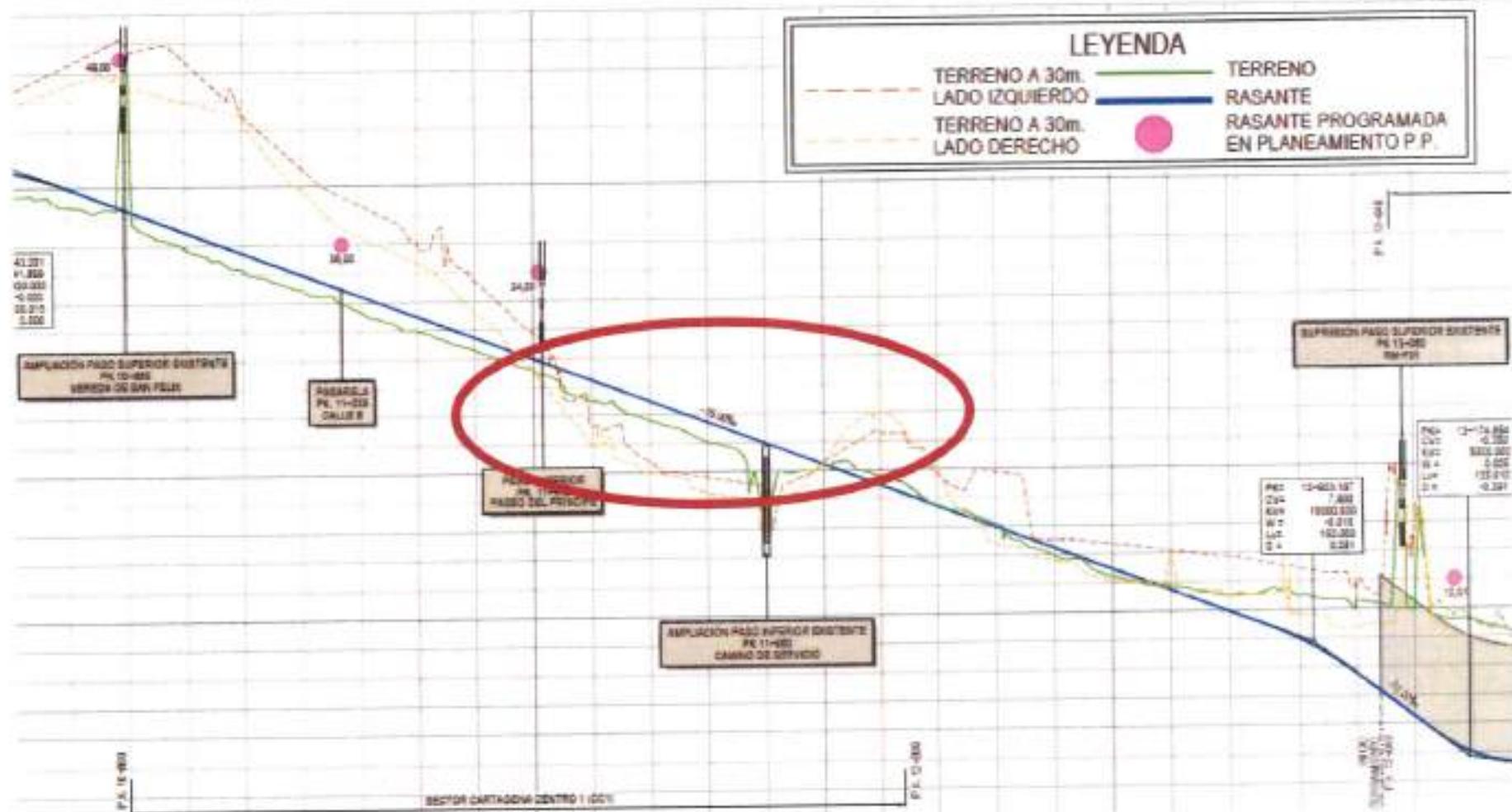
Sector CC-1



ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE ACCESO EN ALTA VELOCIDAD A CARTAGENA

Efectos sobre el desarrollo del Sector CC-1 en las alternativas 0 y 3.

Esta afectación sólo se presenta en un tramo de ~ 600 m (P.K.11+560-12+200).



ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE ACCESO EN ALTA VELOCIDAD A CARTAGENA

Acceso a la ZAL de Los Camachos y a la dársena de Escombreras:

- Coste aprox.: entre 75 y 88 M€ (PBL IVA incluido) hasta la conexión con la línea actual antes de Alumbres.
- La autoridad portuaria tiene ayudas CEF para la redacción del estudio informativo, aunque se necesitaría una modificación de las mismas para adaptarlas a la situación actual.
- La intervención del MF en la redacción o tramitación del estudio informativo implica que esta actuación es línea de RFIG



Posibilidad de financiación por la autoridad portuaria

