

M. BUITRAGO MURCIA

## La nueva estación del AVE de Murcia tendrá cuatro andenes subterráneos y siete vías

Fomento, Gobierno regional y Ayuntamiento esperan que este año haya luz verde para redactar el proyecto de construcción

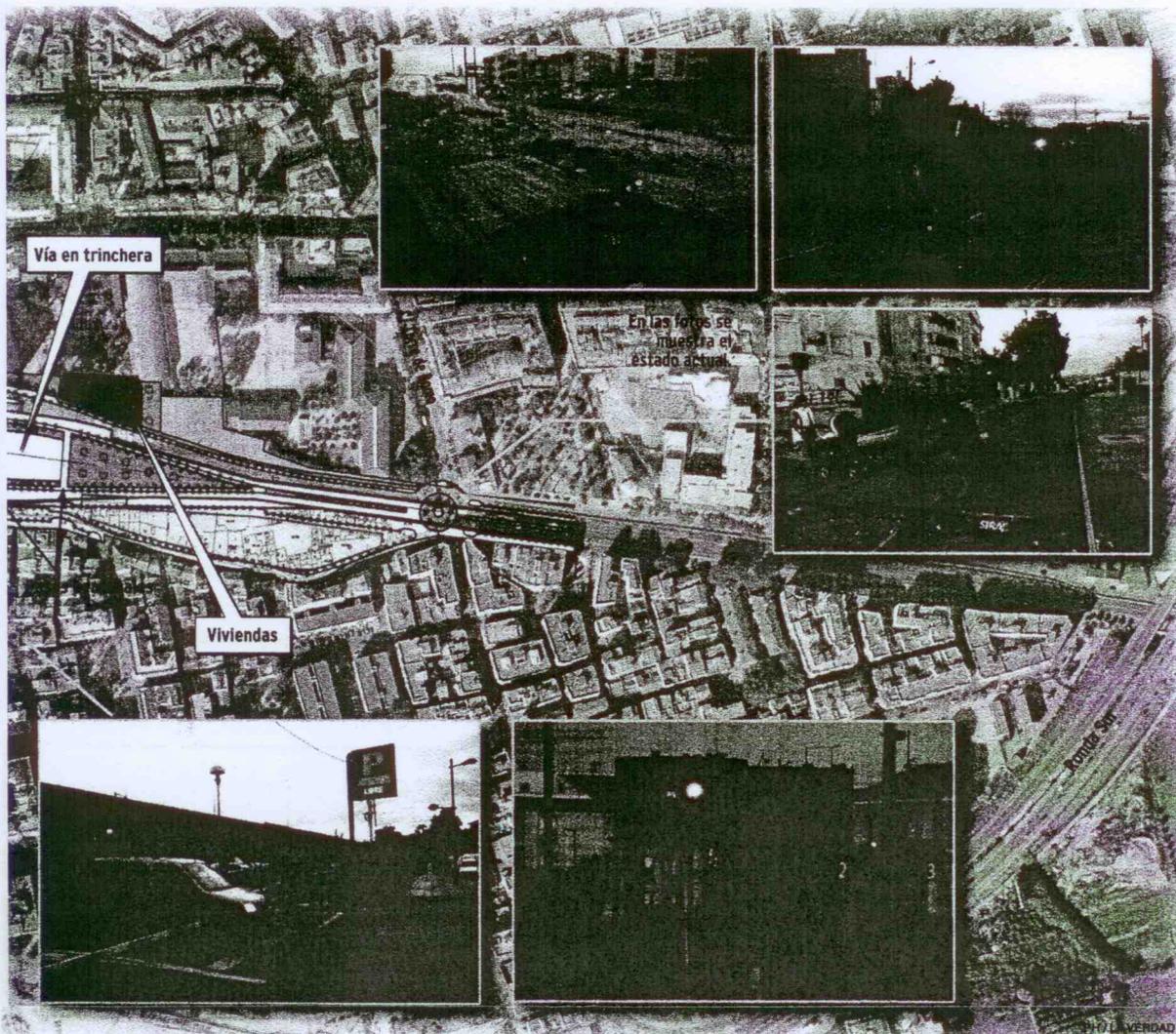
liberados en la superficie y los tramos de llegada del AVE a la Región son actuaciones independientes que no se obstaculizarán entre sí, según explica Juan Esteban Sánchez Blanco, director general de las sociedades Murcia Alta Velocidad y Carta

Después de seis años de negociaciones a tres bandas entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno regional y los ayuntamientos afectados, falta un trámite para que se pueda iniciar la construcción de las nuevas estaciones intermodales del tren de alta velocidad de Murcia y Cartagena, que acarrearán grandes transformaciones urbanísticas en ambas ciudades. Ese trámite está en manos del Ministerio de Medio Ambiente, que debe aprobar la declaración de impacto de las nuevas terminales ferroviarias. Cuando se produzca, habrá luz verde para redactar los proyectos constructivos.

Bajo ocho metros de profundidad, la terminal de Murcia tendrá cuatro andenes de 400 metros con siete vías para todos los servicios ferroviarios. Tendrá mayor capacidad, puesto que el diseño inicial preveía tres andenes y cinco vías.

¿Fechas? Imposible de fijar hasta que llegue el visto bueno del equipo de la ministra Elena Espinosa. Probablemente este año. Las estaciones intermodales no estarán en servicio antes de cuatro años. Si el tren llega antes, lo hará en una terminal provisional.

Lo que tiene claro Fomento es que la construcción de las estaciones con el soterramiento de las vías, las actuaciones urbanísticas que se acometerán en los espacios que queden



## El Ayuntamiento calcula que se podrán construir 1.400 viviendas

M. B. B. MURCIA

Las actuaciones urbanísticas en el entorno de la nueva estación del AVE de Murcia llevan un trámite separado del proyecto ferroviario, aunque irán coordinados. Los tiempos son distintos y las decisiones también. La tramitación y aprobación del planeamiento urbanístico corresponde al Ayuntamiento y al Gobierno regional. Los acuerdos están cerrados y se espera que el plan parcial pueda estar aprobado en marzo o abril.

Posteriormente, y por encargo municipal, la Sociedad Murcia Alta Velocidad redactará los proyectos de urbanización y parcelación. La intención del equipo municipal que dirige Miguel Ángel Cámara es que la zona recalificada pueda acoger 1.400 nuevas viviendas, de las que 300 serán de protección oficial, según anunció el concejal de Urbanismo, Fernando Berberena, en abril del 2006.

La integración de la red de alta velocidad en Murcia llevará consigo uno de los mayores cambios urbanísticos en la ciudad. Por ejemplo, Barriomar dejará atrás la imagen que deterioro que presenta actualmente con las vías del tren, que dejarán paso a una amplia avenida que revalorizará la zona. La renovación también alcanzará a una parte del barrio del Carmen y de Santiago el Mayor, con otra amplia avenida que conectará con la Ronda Sur. A su vez, la nueva estación dispondrá de una zona hotelera y comercial.

### Mínimo impacto visual

Con el fin de permeabilizar al máximo el trazado de alta velocidad cabe la opción posterior de que se cubra el tramo en trinchera de 1.290 metros entre Barriomar y Nonduermas, que va en paralelo a la carretera de Alcantarilla. El objetivo de las tres administraciones es que se minimice al máximo el efecto barrera del ferrocarril. Los trenes AVE cruzarán la ciudad prácticamente desapercibidos en un tramo de más de ocho kilómetros. Los viajeros se verán privados del paisaje urbano.

gena Alta Velocidad, encargadas de coordinar todas las actuaciones en ambas ciudades. La nueva estación de Lorca va más retrasada, pues está pendiente el estudio informativo.

### REPARTO DE GASTOS

En el caso de Murcia, el coste inicial de 195 millones de euros se incrementará hasta los 276 millones (por todos los conceptos) con las modificaciones introducidas tras el periodo de alegaciones. El Gobierno regional pidió que fueran tres las vías soterradas, con lo cual hubo que realizar nuevos estudios. También se han recibido propuestas de la Plataforma Pro Soterramiento, que reclama una ampliación del tramo que discurre bajo tierra.

El reparto de los costes de construcción también ha variado respecto de las estimaciones iniciales. La carga presupuestaria que debe aportar el Ayuntamiento Murcia se ha reducido sustancialmente y ha aumentado la del Ministerio de Fomento y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif). El municipio aportarán el 8%, en lugar del 25%, mientras que la Administración central pondrá el 66%. El 26% restante irá a cargo del Gobierno regional. El presupuesto total se verá en parte compensado con las plusvalías urbanísticas que se espera obtener con la recalificación de los terrenos adyacentes a la estación de El Carmen, que pueden alcanzar los 84 millones de euros. Estos terre-

nos corresponden a Renfe-Adif, a las antiguas calderas del gas, a la empresa de autobuses (Latbus) y a particulares.

### PLUSVALÍAS DE LOS TERRENOS

Desde Los Dolores a Nonduermas habrá un trazado de 8.120 metros, de los que 4.272 irán soterrados. Otra pequeña parte estará en trinchera y el resto corresponde a las rampas de desnivel. La estación intermodal de Murcia contará con una terminal de autobuses con capacidad para 30 andenes, así como dos aparcamientos. La actual estación se reconvertirá para otros usos, probablemente para un museo del ferrocarril. La terminal de autobuses no implica que desaparezca la estación

de San Andrés, que seguirá en funcionamiento.

El nuevo edificio ferroviario que dará acceso a los andenes soterrados está todavía por diseñar, explica Sánchez Blanco. El responsable de la sociedad de alta velocidad señala que no habrá grandes expropiaciones en los terrenos adyacentes, sino colaboración entre las partes interesadas, que se verán compensadas con recalificaciones y edificabilidad. Apunta que el diseño de la estación intermodal de Murcia admite las tres opciones que hay en estudio para conectar Murcia con Cartagena a través de Alquerfias -como se hace ahora-, por un túnel que atreviese la Sierra de Carrascoy o con un enlace por el oeste.

