



Con el reto de crear una potente y moderna red ferroviaria

## La presidenta de Adif AV presenta las actuaciones para avanzar en la primera conexión directa entre Murcia y Almería

# Nota de prensa

- Se trata de un hito esencial para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en un ámbito de gran potencial socioeconómico, ya que ambas ciudades estarán conectadas con el resto de la red de alta velocidad de España y con Europa
- Gracias a estas complejas actuaciones, se dotará al tramo Murcia-Lorca-Pulpí-Águilas de vía de ancho estándar electrificada con los más modernos sistemas de seguridad
- Además, los ciudadanos y la explotación ferroviaria aumentarán sustancialmente su seguridad con la supresión de pasos a nivel
- Se trata de obras muy complejas que hacen imprescindible interrumpir el tráfico ferroviario de viajeros, mientras que el tráfico de mercancías se mantendrá en todo momento
- Renfe ha establecido un plan alternativo de transporte para garantizar la movilidad de los viajeros

Murcia, 30 de agosto de 2021 (Adif Alta Velocidad).

La presidenta de Adif Alta Velocidad (Adif AV), María Luisa Domínguez, ha presentado hoy en Murcia el conjunto de obras que permitirán crear la primera conexión directa por ferrocarril de la historia entre Murcia y Almería, con el claro reto de crear una potente y moderna red ferroviaria en este sector del arco mediterráneo.

Con una inversión estimada de más de 3.000 millones de euros, se trata de un hito esencial para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en un ámbito de gran potencial socioeconómico, ya que ambas capitales estarán conectadas con el resto de la red de alta velocidad de España y, por extensión, con Europa, a través de la red transeuropea TEN-T.

Así, se conseguirá que la nueva red en este ámbito sea un símbolo de modernidad, dando un salto cualitativo para situarse a los niveles de las



# Nota de prensa

grandes redes de Europa, y convirtiéndose en un nodo internacional de altas prestaciones.

Por otro lado, dotar al tramo Murcia-Lorca-Pulpí-Águilas de ancho estándar con los más modernos sistemas de seguridad y aumentar la seguridad de los ciudadanos y la explotación ferroviaria mediante la eliminación de pasos a nivel figuran entre los principales objetivos de este ambicioso plan de obras.

Entre Murcia y Pulpí, se creará una plataforma para doble vía en ancho estándar y electrificada, y de allí se bifurcarán las líneas hacia Almería y Águilas, población esta última a la que el tren llegará también en vía de ancho estándar y electrificada, frente a la situación actual en vía única en ancho ibérico sin electrificar.

## **Interrupción del tráfico para agilizar el desarrollo de las nuevas infraestructuras**

De esta forma, Adif AV afronta uno de los mayores retos de los últimos años y ha hecho un gran esfuerzo de planificación, más si cabe al trabajar en densos núcleos urbanos y con la necesidad de actuar sobre la plataforma ferroviaria existente en casi todo el recorrido.

Después de estudiar todas las opciones posibles, se ha llegado a la conclusión que el modo más ventajoso para aprovechar al máximo los fondos europeos del mecanismo de recuperación y resiliencia (MRR) es reducir al máximo los plazos de ejecución de las obras y trabajar simultáneamente en varios tramos, por lo que se hace imprescindible interrumpir el tráfico ferroviario.

Además, esta reducción de los plazos beneficiará tanto a la población como al tejido productivo de las zonas afectadas, así como al desarrollo del propio Corredor Mediterráneo, ya que se agilizará y facilitará la puesta en servicio de este tramo esencial para el mismo.

Adif AV, en su análisis en profundidad de las diferentes opciones, ha constatado que compatibilizar la circulación de trenes con las obras no permitiría materializar los plazos establecidos por el mecanismo MRR; extendería el plazo de realización de las obras y podría provocar un elevado número de incidencias e interrupciones del servicio, con lo que



se causarían mayores molestias a los ciudadanos. Además, la opción de mantener la circulación ferroviaria implicaría también cortes de tráfico de menor duración, pero más numerosos, dilatando en el tiempo las molestias a los ciudadanos.

## Principales beneficios de las obras

Entre éstos destacan los siguientes:

- ✓ Significativa mejora de las condiciones de capacidad, fiabilidad, eficiencia y confort, al disponer de mejores infraestructuras y la dinamización de la economía. Por extensión, todos los ciudadanos y el tejido social y económico se verán beneficiados abriéndose a Europa, con las oportunidades que ello conlleva.
- ✓ Importantes ventajas medioambientales al reducir la contaminación y las emisiones de CO<sub>2</sub> provocadas por el tráfico viario y de la tracción diésel en la circulación ferroviaria, tanto de los servicios de Cercanías, como de Media y Larga Distancia.
- ✓ Los usuarios del ferrocarril serán los más beneficiados por esta actuación con un salto cualitativo en los servicios entre Murcia y Alicante, con reducciones de hasta un 30% en los tiempos de viaje, y la conectividad con el resto del Corredor Mediterráneo y la red de alta velocidad: Madrid, Barcelona, Valencia, etc.
- ✓ La evolución prevista de la demanda en las Cercanías de Murcia-Águilas apunta a 2-3 millones de viajeros anuales una vez que se culmine el proyecto, frente a 1,2 millones de viajeros actuales.
- ✓ Las obras permitirán que la línea Murcia-Lorca-Pulpí disponga de vía doble electrificada, de gran capacidad y sin pasos a nivel, frente a la vía única y sin electrificar actual. Estará conectada con Águilas también mediante vía electrificada en ancho estándar, con lo que dispondrá de un servicio de Cercanías de última generación.
- ✓ Se suprimirán pasos a nivel, lo que mejorará la seguridad tanto para los ciudadanos, como para las circulaciones ferroviarias.

Nota de prensa



# Nota de prensa

- ✓ Durante las obras se mantendrá el tráfico de mercancías por ferrocarril, por lo que no se perjudicará al tejido económico de la Región.
- ✓ Se garantizará la permeabilidad peatonal y para vehículos durante el desarrollo de las obras.

Todas estas actuaciones contribuyen a la consecución de varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como son el número 9, que tiene entre sus metas desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad, y el número 11, que persigue proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles.

## Las obras por tramos

Con una longitud total de 106,9 km, se dividen de la siguiente forma:

- ✓ Se inician con la segunda fase de la integración del ferrocarril en Murcia, desde la estación de Murcia del Carmen y Barriomar
- ✓ Nonduermas-Sangonera (8,9 km)
- ✓ Sangonera-Totana (24,7 km)
- ✓ Totana-Totana (7 km)
- ✓ Totana-Lorca (13,3 km)
- ✓ Lorca-Pulpí (31,3 km)
- ✓ Pulpí-Águilas (21,7 km)

En estos siete tramos, se construirán 23 viaductos, 9 túneles (4 nuevos y 5 cuya sección se amplía) y 20 estructuras.



# Nota de prensa



## Plan Alternativo de Transporte

Renfe establece un Plan Alternativo de Transporte para garantizar la movilidad de los usuarios durante el periodo de interrupción de la circulación ferroviaria con motivo de las obras programadas por Adif a partir del 1 de octubre.

Se mantendrán reuniones con las diferentes zonas afectadas para la coordinación del Plan.

Este Plan Alternativo de Transporte se desarrollará en dos fases: la 1ª Fase, desde el 1 de octubre, y la 2ª Fase, a partir de febrero de 2022.

Durante estas fases, los servicios de Cercanías se realizarán por carretera entre Murcia del Carmen-Lorca Sutullena-Águilas y vv., adaptando las horas de salida de los autobuses con la hora oficial de salida de los trenes.

Se establecen dos servicios de autobuses en ambos sentidos, uno **Semidirecto**, con paradas en Alhama de Murcia, Totana y Lorca San Diego y vv., y otro **Estacional** con paradas en todas las estaciones de su recorrido.



El servicio entre **Lorca y Águilas y vv.** se realizará con un bus estacional con parada en todas las estaciones del recorrido (P. Lumbreras, Almendricos, Pulpí, Jaravía, Águilas El Labradorcico y Águilas.) a la llegada del bus semidirecto procedente de Murcia.

## PLAN ALTERNATIVO SERVICIOS COMERCIALES

### 1ª FASE – Desde el 01 de octubre de 2021

- Intercity 463/460 Barcelona-Lorca, servicio alternativo por carretera entre Murcia del Carmen y Lorca Sutullena y vv. Con paradas en Alhama de Murcia y Totana.
- Intercity Madrid-Águilas (circula viernes en un sentido y domingos en el otro), servicio alternativo por carretera entre Murcia y Águilas y vv. con paradas en Alhama de Murcia, Totana y Lorca Sutullena.

### 2ª FASE - A partir de febrero de 2022

**Durante esta fase, se mantienen los servicios de Larga Distancia que unen Madrid con la Región de Murcia vía Albacete y se sigue trabajando para la programación de los transbordos.**

- Intercity Madrid-Águilas (circula viernes en un sentido y domingos en el otro), servicio alternativo por carretera con paradas en Alhama de Murcia, Totana y Lorca Sutullena hasta Águilas.
- Intercity 463/460 Barcelona-Lorca, servicio alternativo por carretera entre Murcia del Carmen y Lorca Sutullena y vv. Con paradas en Alhama de Murcia y Totana.

El Plan Alternativo de Transporte se irá actualizando y se podrá consultar en [www.renfe.com](http://www.renfe.com).

## Financiación europea

La Línea de Alta Velocidad Almería-Murcia está cofinanciada:

- En el período 2007-2013 por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), dentro del Programa Operativo Fondo de Cohesión-FEDER, la redacción de proyectos y las obras de plataforma del tramo Vera-Los



# Nota de prensa

Arejos, con una ayuda de 321,7 millones de euros, y, dentro del P.O. de Murcia, la redacción de proyectos y las obras de plataforma del tramo Alhama-Lorca con una ayuda de 25,5 millones de euros.

- En el período 2014-2020 por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del P.O. Plurirregional de España 2014-2020, Objetivo Temático 7: Transporte sostenible, la ejecución de actuaciones de plataforma en los tramos Nonduermas-Vera, Los Arejos-El Puche con una ayuda estimada de 560,0 millones de euros.

- Las actuaciones de vía y la electrificación de la línea y la plataforma de la integración del ferrocarril en Almería, fase 2, van a ser financiadas por la Unión Europea-NextGenerationEU con una ayuda de 446,6 Millones de euros.

**“Una manera de hacer Europa”**