



# CONEXIÓN CON MURCIA A ALTA VELOCIDAD

**Nuevo tramo Beniel- Murcia, con la tecnología de señalización más avanzada y una inversión de más de 410 M€**

**Reducción de tiempos de viaje e incremento de la fiabilidad en la conexión de Murcia con el resto del país e integración urbana del ferrocarril**

**Completado el corredor al Levante e impulso al Corredor Mediterráneo, que avanza en su despliegue a Almería**

**España consolida su liderazgo como el país con más km en alta velocidad -supera los 4.000- tras estrenar cuatro nuevas líneas en 2022**

Con la puesta en servicio del tramo entre Beniel y Murcia, se completa la alta velocidad a Murcia; tras una inversión superior a 410 millones de euros.

Dotada con la más avanzada tecnología de señalización y comunicaciones, la nueva conexión refuerza la comunicación de la Región de Murcia con el resto del país, a través de un trazado que ha reforzado la fiabilidad, reduce los tiempos de viaje en tren y da respuesta de forma óptima a la integración del ferrocarril en la capital murciana.

El estreno de esta conexión representa mucho más: completa la Línea Monforte del Cid-Murcia, que ha requerido una inversión de 1.500 millones de euros, así como el Corredor a Levante; esto es, la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunitat Valenciana-Región de Murcia.

La actuación representa también un nuevo avance en el desarrollo del Corredor Mediterráneo, impulsando su despliegue hacia Almería.

Tras el inicio de la operación de cuatro nuevas líneas en 2022 -que suman 287 nuevos km-, España se consolida como el país europeo -el segundo en el mundo, tras China- con mayor número de kilómetros: más de 4.000.

Asimismo, revalida su posición de liderazgo mundial por kilómetros en servicio dotados con ERTMS, el sistema de control y mando del tren más avanzado del mundo.

## A LA VANGUARDIA EN TECNOLOGÍA E INTEGRACIÓN...

El nuevo trazado de alta velocidad es una línea de 16 km que une las estaciones de Beniel y Murcia con vía única en ancho estándar, si bien cuenta con tramos de vía mixta o de 'tres hilos' -permiten la circulación de trenes de alta velocidad y convencionales- a la altura del nudo de Reguerón y la entrada en Murcia.

El tramo completa la Línea Monforte del Cid-Murcia (65 km), después de que Adif pusiera en servicio el trazado entre Monforte y Beniel en febrero de 2021. La totalidad de esta línea, de 65 km, ha representado una inversión de 1.492 millones de euros.

Al igual que el primero, el tramo que ahora se estrena está dotado del sistema de mando y control de trenes ERTMS en su nivel 2, la señalización ferroviaria más avanzada del mundo.

La llegada de la alta velocidad a Murcia se canaliza a través de un soterramiento -en servicio desde marzo de 2021 para los tráficos convencionales-; una infraestructura que garantiza la integración del ferrocarril en la ciudad y dota de un nuevo espacio urbano a los ciudadanos. El nuevo tramo contribuye a esta solución con 1,8 km soterrados, correspondientes a la entrada a la ciudad y la llegada a la estación.



## ESTACIÓN SOTERRADA

La alta velocidad llega a la ciudad de Murcia a una terminal provisional, construida al lado de la actual estación de Murcia del Carmen, que cuenta con un edificio de viajeros con todas las dotaciones y espacios necesarios para la gestión ferroviaria. La estación dispone de dos vías soterradas, separadas por un andén central, al que se accede por escaleras, fijas y mecánicas, y un ascensor para garantizar la accesibilidad.

En cuanto a su integración en la ciudad, comparte la plaza de acceso con la actual estación Murcia del Carmen, al igual que el resto de servicios de conexión, desde la zona de *kiss & ride* -parada puntual de vehículos que acuden a recoger o dejar viajeros-, hasta los transportes de primera y última milla.

La estación dará servicio a los trenes de Cercanías, Media y Larga Distancia. El edificio al que sustituye la estación soterrada se destinará a otros usos. El plan prevé la construcción de una estación definitiva, con una superficie aproximada de 4.400 m<sup>2</sup>.

## ...Y DESAFÍO TÉCNICO EN SU CONSTRUCCIÓN

La nueva línea de ancho estándar entre Beniel y Murcia discurre en paralelo a la línea convencional en servicio. De hecho, ambas comparten la misma plataforma. Esta circunstancia ha planteado todo un desafío técnico, de ingeniería y planificación para su construcción, puesto que se ha acometido compatibilizando el avance las obras con el mantenimiento del tráfico de trenes por la línea convencional.

El otro gran reto se encuentra en el paso por el Reguerón, un destacado nudo ferroviario en el que confluyen las líneas de Murcia, Alicante y Cartagena, donde se ha garantizado la coexistencia de los tráficos y los diferentes tipos de trenes -convencionales y de alta velocidad- a través de la instalación de tramos de vía mixta o de tres hilos.

Este tipo de vía también se ha montado a la entrada de la parte soterrada de la estación, donde la línea después se bifurca, por un lado, para canalizar el tráfico de trenes convencionales y, por el otro, hacia la nueva vía de ancho estándar con la que la alta velocidad llega a Murcia.

Como elementos singulares de este nuevo tramo figuran dos viaductos -La Basca (181 m) y Tierra Roya (137 m)-, además de una pérgola de 323 m sobre el nudo del Reguerón.



## IMPULSO AL CORREDOR MEDITERRÁNEO

La nueva conexión de alta velocidad, además de completar la Línea Monforte del Cid-Murcia, culmina el desarrollo del corredor de Levante, esto es, la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunitat Valenciana-Región de Murcia.

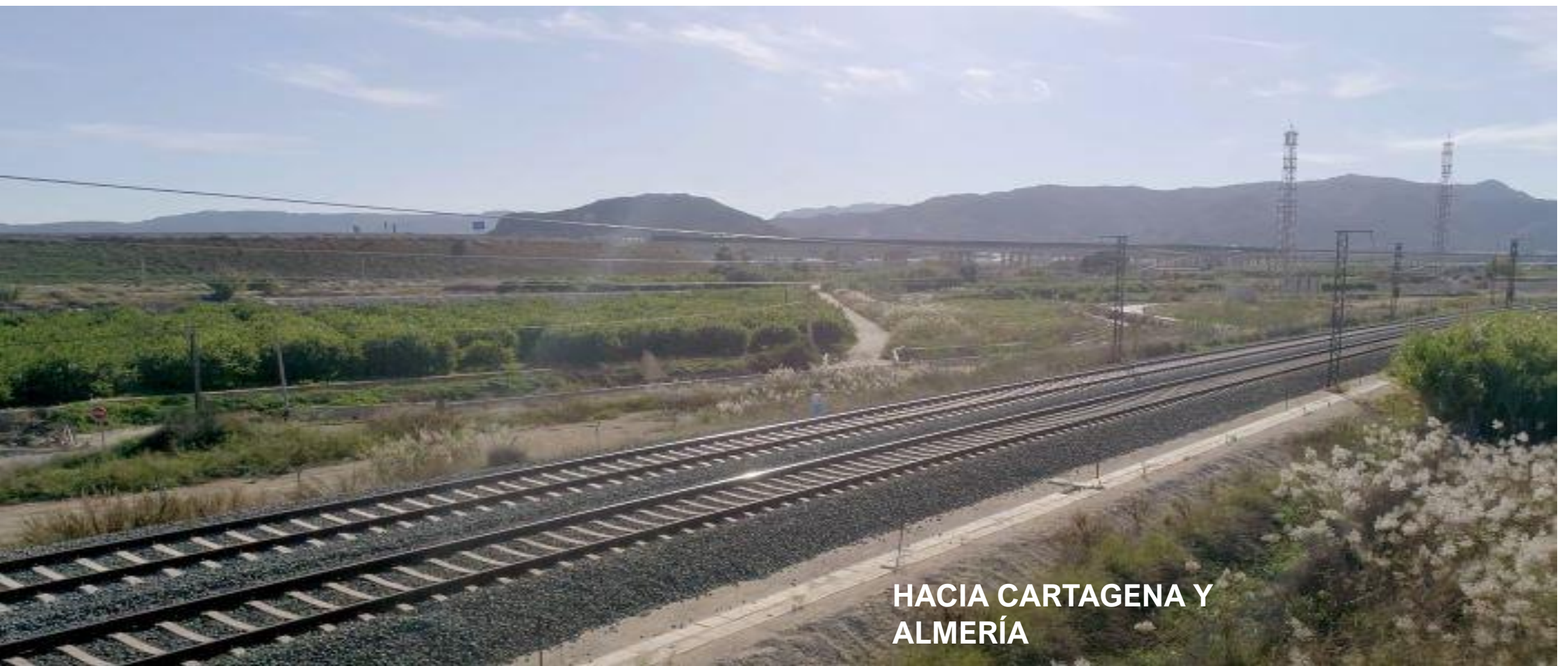
Un corredor cuyo desarrollo se ha ido sucediendo con la consecución de sucesivos hitos, desde la puesta en servicio de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-València en diciembre de 2010.

La infraestructura representa un relevante impulso al avance del Corredor Mediterráneo. El esfuerzo inversor y el ritmo de desarrollo de esta infraestructura lo avalan los datos: en los últimos cuatro años, se han puesto en servicio 254 km, se han licitado actuaciones por más de 4.400 millones de euros y ejecutado casi 2.000 millones de euros.

El ritmo de avance es intenso: desde junio de 2018, se han lanzado más de 300 licitaciones o, lo que es lo mismo, más de una a la semana; un volumen sin precedentes en la red ferroviaria española.

Además de incorporar a Murcia al Corredor, le da continuidad hacia el sur, con la Línea de Alta Velocidad con Almería, en desarrollo, así como con la conexión con Cartagena.

Del total de 1.750 millones de euros de inversión prevista para el Corredor Mediterráneo en 2023, unos 267 millones corresponden a actuaciones en la Región de Murcia.



### HACIA CARTAGENA Y ALMERÍA



La llegada de la alta velocidad a Murcia impulsa la línea de 200 km que unirá la ciudad con Almería, la primera conexión directa por ferrocarril entre las dos capitales, con una inversión prevista de 3.300 millones. En la actualidad, se avanza en la construcción de todos los tramos, salvo el correspondiente a la integración en la ciudad de Lorca, que acaba de pasar el proceso de información pública; y la segunda fase de integración en Almería, de la que ya se han iniciado los trámites para su licitación. Recientemente comenzó el proceso para el montaje de vías.

Adif ha dado también los pasos necesarios para acelerar las obras entre Murcia y Cartagena. El tramo Riquelme -Torre Pacheco se encuentra en fase de adjudicación y se avanza en el tramo Torre Pacheco-Cartagena, con el proyecto prácticamente terminado. En proceso de adjudicación se encuentra el tramo El Reguerón-Riquelme y están contratadas las obras del baipás de Beniel, que conectan el tramo Monforte del Cid-Murcia y línea Chinchilla-Cartagena.

Para el acceso a Cartagena se desarrolla un estudio funcional por encomienda de la sociedad de integración y se trabaja, junto al Ayuntamiento, para dar solución a la disposición de la estación en superficie, con el tramo de entrada soterrado.

## LIDERAZGO EUROPEO

Con la puesta en servicio del tramo Beniel-Murcia, Adif AV ha sumado este año 287 nuevos km de alta velocidad, tras realizar inversiones cercanas a los 4.000 millones de euros.

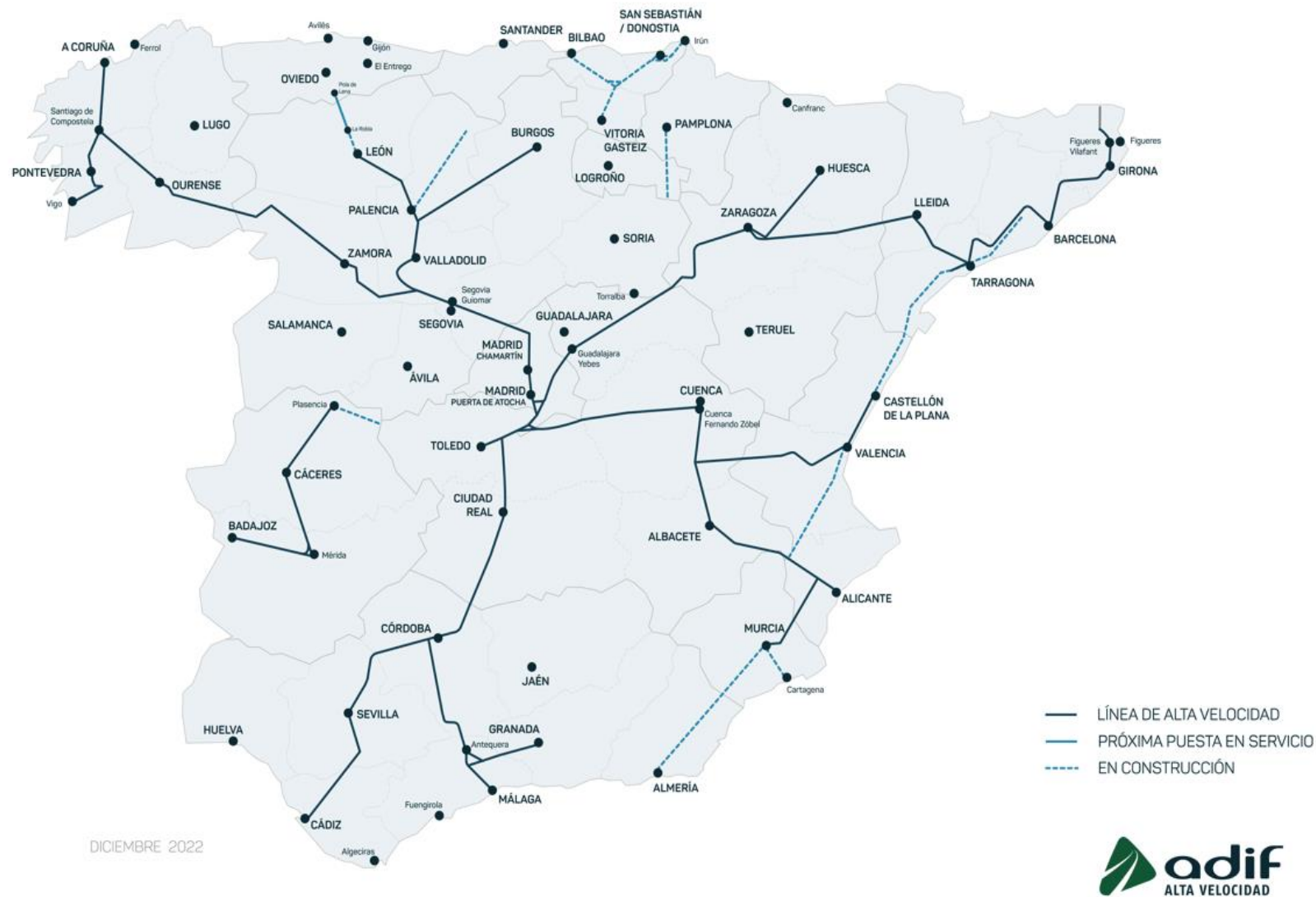
Con estas actuaciones, España se consolida como el país europeo -y el segundo del mundo, tras China- con la mayor red de alta velocidad, tras superar los 4.000 km. Este hito se alcanza, precisamente, en el año en el que se han celebrado los 30 años de la llegada de las altas prestaciones al ferrocarril en España.

Asimismo, reafirma su liderazgo mundial en el despliegue de la tecnología ERTMS, el sistema de control y mando de trenes más avanzado.

Esta puesta en servicio sucede a la inauguración de la conexión de alta velocidad con Burgos en julio y a la puesta en servicio de la primera fase del corredor extremeño.

Ese mismo mes, comenzó a explotarse una doble infraestructura clave para la alta velocidad: el túnel que cruza Madrid, unificando todas las líneas de alta velocidad del país y que permite realizar trayectos transversales sin cambiar de tren en la capital; y el nuevo acceso de alta velocidad a Madrid por el sur: la duplicación de vías entre Atocha y Torrejón de Velasco.

La LAV Madrid-Murcia se completa un año después de la llegada de la alta velocidad a Galicia, tras la puesta en servicio del último de sus tramos: Pedralba de la Pradería-Ourense.



## CARTERA DE MÁS DE 11.700 M€

Mientras Adif pone en servicio nuevas infraestructuras, trabaja en una cartera de obras superior a los 11.700 millones de euros, aprovechando la oportunidad del respaldo de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la UE.

Entre las principales actuaciones en ejecución, además del Corredor Mediterráneo, destacan las conexiones en alta velocidad con Asturias, Santander y Pamplona, el corredor de Extremadura y la 'Y vasca', que unirá las tres capitales vascas.

Asimismo, avanza en el transporte multimodal, con el desarrollo de la conexión por alta velocidad con el aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez desde la estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, en la actualidad en contratación.

También en incrementar la transversalidad de las comunicaciones con las conexiones que se desarrollan en Madrid para unir las LAV Madrid-Barcelona y Madrid-Levante; y en Almodóvar del Río, para comunicar la Madrid-Sevilla y la Córdoba-Málaga; o la proyectada en Olmedo, para conectar la LAV a Galicia con la Madrid-Valladolid.

Adif desarrolla un ambicioso plan de transformación de sus principales estaciones para adaptarlas a los desafíos de la liberalización del transporte de viajeros, con actuaciones como las que se realizan en Madrid-Chamartín-Clara Campoamor y Madrid-Puerta de Atocha Almudena Grandes; en las gallegas de A Coruña y Santiago; las catalanas de Sants y La Sagrera; y las previstas en Valencia Joaquín Sorolla.