



Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad

Mitma aprueba provisionalmente el estudio informativo del tramo ferroviario Teruel – Zaragoza

- El estudio informativo permitirá dotar la relación entre Teruel y Zaragoza de una conexión ferroviaria de altas prestaciones y apta para tráfico mixto.
- Una vez aprobado provisionalmente el estudio, se iniciará, en los próximos días, el trámite de información pública.

Madrid, 9 de febrero de 2021 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha aprobado provisionalmente y va a iniciar, con la próxima publicación del anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE), la información pública del Estudio Informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad, tramo: Teruel-Zaragoza.

La actuación contemplada en el estudio supondrá la reconversión de la línea ferroviaria actual, 02-610 de la Red Ferroviaria de Interés General, entre Bifurcación Teruel, en la Ronda Sur Ferroviaria de Zaragoza, y la ciudad de Teruel, en una línea apta para servicios de altas prestaciones y tráfico mixto, en ancho ibérico. El trayecto actual, de unos 177 Km, consta de una plataforma de vía única y ancho ibérico, no electrificada. Si bien, por parte de ADIF están en marcha los trabajos para su mejora y electrificación.

La actuación propuesta contempla la duplicación general de la plataforma existente junto con la ejecución de algunos tramos en variante donde el trazado actual no permite alcanzar los parámetros de servicio adecuados, principalmente entre Caminreal/Fuentes Claras y Ferrerueta de Huerva y entre Villareal de Huerva y Cariñena. En estos tramos en variante se plantean trazados de nueva planta y plataforma para vía doble.



Características técnicas del estudio

Las alternativas propuestas se definen para tráfico mixto. El trazado es compatible con velocidades de circulación de hasta 250 Km/h.

De los aproximadamente 166 Km de que consta el trayecto de la alternativa seleccionada en el análisis multicriterio efectuado, y propuesta en el estudio para su tramitación, 3.845 m corresponden a trazado sobre viaducto, mientras que la longitud estimada requerida de túneles asciende a 9.180 m. Por otro lado, se definen dos tramos en variante respecto del trazado actual, de longitudes aproximadas 28,7 Km y 25,8 Km, correspondiendo el resto de la actuación a duplicación de la vía actual.

Se ha tenido en cuenta la mejora general de la línea llevada a cabo hace dos décadas por medio de una serie de proyectos de renovación de vía y rectificaciones, que mejoraron el trazado en gran parte del trayecto y renovaron la superestructura. De este modo, se dejó una plataforma de vía única apta para circulaciones de altas prestaciones salvo en una serie de tramos debido a la compleja orografía de la zona.

Es en estos tramos donde el estudio actual propone variantes de trazado que permitan mejorar los parámetros geométricos de la vía y, con ello, la explotación de la línea.

Información pública y audiencia de Administraciones

El proceso de Información Pública que se iniciará próximamente lo es tanto a los efectos previstos en la Ley del Sector Ferroviario como a los efectos medioambientales recogidos en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Este proceso se abre por un periodo de 30 días hábiles a partir del día hábil siguiente al de la publicación del anuncio en el BOE, y tiene por objeto que las personas, instituciones y administraciones interesadas puedan formular observaciones sobre la concepción global del trazado y sobre el impacto ambiental.