

jueves 23 de septiembre de 2010

Adif presenta el proyecto de integración de la alta velocidad en Antequera

El presidente de Adif, Antonio González Marín, ha presentado hoy en Antequera, acompañado del alcalde de la ciudad, Ricardo Millán, el proyecto de integración ferroviaria, que incluye por una parte las obras de plataforma y por otra la construcción de la nueva estación de Antequera. Estas actuaciones en el tramo Nudo de Bobadilla-Antequera, de 10,5 kilómetros de longitud, se inscriben en el ámbito de la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada.



La integración del ferrocarril en la ciudad de Antequera contempla un rebaje de la rasante a lo largo de los 400 metros de ocupación de los andenes de la futura estación. Esta actuación será compatible con la urbanización a cota del terreno y garantiza la permeabilidad de la infraestructura en el entorno.

Por su parte, la nueva estación de alta velocidad sustituirá a la actual de ancho convencional y prestará servicio a todo tipo de trenes al contar con vías de ancho internacional (UIC) y de ancho convencional.

La Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada se divide en cuatro tramos a su paso por el término municipal de Antequera. Estos tramos, que suman un total de 36,5 kilómetros de longitud,

representan el punto clave de la conexión del futuro corredor transversal de Andalucía con la Línea de Alta Velocidad Málaga-Madrid.

Descripción del proyecto

Adif está redactando un proyecto del edificio de la estación y sus accesos de manera independiente al propio proyecto de plataforma ferroviaria del tramo mencionado, al objeto de adecuar la arquitectura de la nueva estación de Antequera a su entorno.

La futura estación, llamada a convertirse en centro vertebrador de las comunicaciones ferroviarias en Andalucía, será un edificio sostenible, adaptado al clima local, con un uso eficiente de la energía y totalmente accesible.

La nueva infraestructura se emplazará en las cercanías de la que actualmente presta servicio en la línea de ancho convencional Bobadilla-Granada, y pasará a concentrar todos los servicios ferroviarios en ancho convencional e internacional (UIC).

La estación de Antequera se ubicará a la altura de cota del terreno actual, situada sobre la losa de cubrimiento, para lo cual se ha cuidado especialmente el diseño de la cubierta de las zonas edificadas de la estación, muy visible desde el entorno urbano, de cota más elevada, en el que se integra.

El edificio de la estación, que se desarrolla en una sola planta, alberga los servicios de venta de billetes y atención al cliente, el control de accesos y locales comerciales. La estación tendrá un total de cinco vías: dos pasantes (sin andén) y tres dotadas de dos andenes de 400 metros de longitud cada uno.

Un elemento singular es la cubierta, que se prolonga sobre la zona de accesos rodados y el aparcamiento de vehículos privados. Tanto este aparcamiento como la zona de accesos rodados para taxis, autobuses y parada momentánea también se sitúan sobre la losa del cubrimiento, evitando así la ocupación del terreno colindante.

La estación estará conectada con la ciudad de Antequera a través de la carretera de Córdoba (A-7281), y tendrá acceso a la misma por medio de una glorieta a construir en coordinación con la Junta de Andalucía para garantizar la intermodalidad con otros medios de transporte.

Integración ferroviaria y preservación de los restos arqueológicos

La solución proyectada se ha diseñado con el propósito de evitar la afección a las aguas subterráneas en el entorno de la estación. Con este fin, se ha adoptado la mínima cota de rasante del soterramiento (cota 447 m). Esta limitación permite un cubrimiento máximo de 400 metros de las vías, sin dejar muros vistos del lado de la vega del río Guadalhorce.

Esta cota de la rasante ferroviaria a su paso por la zona más próxima al casco urbano, en el punto en que se sitúa la estación, ha sido adoptada para garantizar la preservación del acuífero subterráneo que alimenta a toda la vega del río Guadalhorce.

Para compatibilizar este aspecto esencial del máximo respeto al medio natural con los intereses de integración urbana de la infraestructura, se ha desarrollado un detallado estudio hidrogeológico que ha permitido conocer las alteraciones del nivel freático estacional y situar la rasante de la infraestructura a la mínima cota posible que garantiza la no afección al acuífero.

Otro elemento clave en los proyectos de la Línea de Alta Velocidad a su paso por un término municipal tan rico en restos arqueológicos como Antequera ha sido la preservación de todos ellos. Así, en coordinación con la Junta de Andalucía, se ha actuado para minimizar la afección a los yacimientos de la 'Villa romana de la estación', de la 'Huerta del Ciprés' y del 'Dolmen del Romeral'.

De este modo, la ubicación de la futura estación libera por completo el primer yacimiento, mientras que, de acuerdo con la declaración como Bien de Interés Cultural de los Dólmenes de Antequera y su Zona de Protección, en la que queda localizado el yacimiento de la 'Huerta del Ciprés', se ha prolongado el viaducto del río de la Villa.

Este viaducto presenta unos vanos singulares de canto variable y tendrá una longitud total de aproximadamente 500 metros. Además, mediante la distribución adoptada de los apoyos de este viaducto (con tres vanos centrales de 60 metros de luz), se minimiza su afección.

Por último, el tramo más próximo al 'Dolmen del Romeral', a unos 200 metros de la traza, se ejecutará mediante técnicas constructivas de compactación estática que eviten la producción y propagación de vibraciones que pudieran afectar al yacimiento, lo que se controlará exhaustivamente durante todo el proceso constructivo. Este control afectará a las explanaciones que se realicen en un radio de 500 metros en el entorno del dolmen.

Trayecto Antequera-Peña de los Enamorados

Este trayecto, que atraviesa el término municipal de Antequera, tiene una longitud total de 36,5 kilómetros y está dividido en cuatro tramos. El tramo Nudo de Bobadilla (Antequera) Fase I (11,3 kilómetros) se encuentra ya en obras. Como elementos singulares en su trazado hay que destacar el viaducto sobre el río Guadalhorce, de 380 metros de longitud, dos viaductos sobre el ferrocarril convencional Bobadilla-Granada, de 485 y 647 metros de longitud respectivamente, y la reposición del ferrocarril convencional Sevilla-Granada, de 1,2 kilómetros.

Por su parte, el Nudo de Bobadilla (Antequera) Fase II tiene una longitud de 6,2 kilómetros y contiene los ramales del triángulo ferroviario de alta velocidad que permitirá la interconexión de Granada con Málaga a través de la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga. Como elementos singulares hay que destacar la pérgola sobre la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, de 74 metros de longitud, y el viaducto sobre el Arroyo de Las Lomas, de 258 metros de longitud.

El tercer tramo, Nudo de Bobadilla-Antequera, de 10,5 kilómetros, presenta como elementos singulares tres viaductos: sobre el río de la Villa, de 488 metros de longitud; sobre el arroyo de las Adelfas, de 304 metros, y sobre el arroyo del Romeral, de 84 metros. También cabe mencionar la pérgola bajo la carretera A-343, de 102,3 metros de longitud.

Por último, el tramo Antequera-Peña de los Enamorados tiene 8,5 kilómetros de longitud. Como elementos singulares en su trazado hay que destacar en él cuatro viaductos: sobre la autovía A-45, de 130 metros de longitud; sobre el río Guadalhorce y la autovía A-92, de 2.525,5 metros; el viaducto del Cortijo de Roperos, de 684 metros, y otro sobre el ferrocarril convencional Fuente de Piedra-Granada, de 126 metros de longitud.

La tipología de los viaductos en el vano de paso sobre ambas autovías es un arco superior triangulado con tablero mixto. Asimismo, destaca el túnel artificial de Antequera Nordeste, de 790 metros de longitud.

En estos cuatro tramos se localizan importantes obras, como el kilómetro 0 de la línea, el doble enlace con la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga que permite la conexión directa de Granada con ambas capitales andaluzas, además de la futura estación de alta velocidad de Antequera, entre otras instalaciones.

Antequera y el Nudo de Bobadilla son el punto clave de la conexión entre el futuro corredor transversal de



Andalucía en Alta Velocidad, al que pertenece la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada, con la Línea de Alta Velocidad Málaga-Córdoba-Madrid. Además, constituyen un lugar esencial en la articulación de la red ferroviaria de Andalucía hacia el resto de la Península.

Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada

La Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada, que discurre por las provincias de Málaga y Granada, posee una longitud aproximada de 126 kilómetros de vía doble electrificada de ancho internacional (U.I.C.). Está incluida en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

Está previsto que existan dos estaciones intermedias situadas en Antequera (Málaga) y Loja (Granada). A su llegada a Granada, ciudad que contará con una nueva estación de alta velocidad, se incorporará una vía de ancho ibérico adicional para conectar con la línea Moreda-Granada.

La línea, que está diseñada para tráfico de viajeros, contará con los modernos sistemas de señalización ERTMS y Asfa, y con el sistema de comunicaciones móviles GSMR. La electrificación está basada en un sistema de 25.000 voltios de corriente alterna.

La Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada va a ser cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Feder) de la Unión Europea a través del Programa Operativo Fondo de Cohesión-Feder 2007-2013 con una ayuda estimada de 600 millones de euros.

Beneficios de la actuación

Los principales beneficios derivados de la construcción de la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada, serán los siguientes:

- Establecimiento de una relación ferroviaria de alta velocidad entre Málaga y Granada, con el consiguiente ahorro del tiempo de viaje.
- Aumento de la seguridad gracias a la disposición de vallado a ambos lados de la vía y la ausencia de pasos a nivel a todo lo largo de la línea.
- Incremento de la capacidad y la regularidad como resultado de disponer de doble vía en todo el trayecto.
- Aumento del confort, al establecerse unas condiciones óptimas de rodadura y trazado.