

NUEVO MODELO DE DESARROLLO DE LOS CORREDORES DE ALTA VELOCIDAD

1 de Abril de 2013

Índice

1. Introducción	Pág.	4
2. Objetivos y Criterios	Pág.	5
3. Contenido del documento	Pág.	9
4. Corredores	Pág.	10
4.1 Corredor Madrid-Galicia	Pág.	10
4.2 Corredor Madrid-Salamanca	Pág.	20
4.3 Eje Atlántico	Pág.	23
4.4 Corredor Madrid-Asturias	Pág.	31
4.5 Corredor Madrid – País Vasco (Valladolid-Burgos-Vitoria)	Pág.	41
4.6 Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco	Pág.	47
4.7 Corredor Zaragoza (Plasencia del Jalón)-Castejón- Pamplona-Vitoria	Pág.	53
4.8 Corredor Barcelona-Frontera Francesa	Pág.	57
4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena	Pág.	61
4.10 Corredor Mediterráneo	Pág.	70
4.11 Corredor Mediterráneo. Tramo: Murcia-Almería	Pág.	76
4.12 Corredor Antequera-Granada	Pág.	80

Índice

4.13 Corredor Sevilla-Cádiz	Pág.	88
4.14 Corredor Madrid-Extremadura	Pág.	92
4.15 Conexión Chamartín-Atocha, estación pasante de Atocha y 3ª y 4ª vía Atocha-Torrejón de Velasco	Pág.	100
5. Propuesta de inversiones	Pág.	106
5.1 Líneas	Pág.	106
5.2 Estaciones	Pág.	107
5.3 Integraciones urbanas	Pág.	108
6. Mejora de tiempos	Pág.	109

1. Introducción

En la coyuntura económica actual, caracterizada por un proceso de consolidación presupuestaria, es necesario plantear un nuevo enfoque de desarrollo de la Red Ferroviaria, que partiendo de la realidad de las actuaciones en ejecución y con alto grado de compromiso, diseñe un escenario de intervención a corto y medio plazo que mejore sustancialmente las condiciones de movilidad, en un marco de asignación eficiente de los recursos disponibles.

La Red de Alta Velocidad se ha venido desarrollando en los últimos años como soporte básico del sistema de transportes en los corredores de mayor demanda de transporte de viajeros. Posteriormente, por razones de vertebración territorial y diseño de red se han realizado inversiones en antenas y nuevas líneas cuyo potencial de captación de demanda es mucho más reducido y requieren unos volúmenes de inversión para finalizarlas que no es posible movilizar en la situación actual.

Por ello es necesario un replanteamiento de la estrategia de desarrollo de la Red, que desde los principios de austeridad presupuestaria y eficiencia en la mejora de la movilidad, incorpore las actuaciones en ejecución.

Esta nueva estrategia se plantea en el marco de planificación definido en el PITVI (2012-2024) para un horizonte intermedio, de tal manera que de las inversiones que se planteen se obtengan claros beneficios a corto y medio plazo, y que además sean aprovechables como primeras fases de actuaciones completas en los horizontes a largo plazo.

2. Objetivos y Criterios

Los **objetivos** que presiden las propuestas que a continuación se desarrollan, son los siguientes:

- Mejorar los tiempos de recorrido de una manera sustancial respecto a la situación de partida.
- Incrementar la demanda del transporte ferroviario respecto a los otros modos de transporte.
- Adaptarse a un entorno de austeridad presupuestaria.
- Aprovechar los Fondos Europeos asignados a los proyectos en ejecución.

Los **criterios** de desarrollo de estos objetivos se formulan diferenciadamente para los elementos que componen la infraestructura ferroviaria: Líneas, estaciones y operaciones de acceso e integración urbana del ferrocarril.

En relación a **las líneas** en ejecución se plantean los siguientes criterios:

- 1. Dar **prioridad** a la puesta en servicio de **tramos** completos que tengan un **grado de ejecución elevado** y que hagan posible la entrada en servicio de tramos con la suficiente entidad para aportar mejoras significativas.*

Se trata de aprovechar la puesta en servicio de infraestructuras muy avanzadas evitando el coste de oportunidad que supondría su paralización por falta de recursos económicos para completar la línea

2. Objetivos y Criterios

2. Diseñar soluciones desde el **concepto de Red Ferroviaria Integrada**, combinando la utilización, cuando se obtienen ventajas comparativas, de tramos de nueva construcción de alta velocidad con tramos de la Red Convencional de manera que se conformen itinerarios que mejoren los tiempos de recorrido.

Mediante las tecnologías de cambio automático de ancho de vía, tercer carril etc. es factible dar continuidad a itinerarios que utilizan ambas redes con mejoras significativas sobre la situación actual.

3. Instalar un **equipamiento de línea adecuado a las expectativas del tráfico** previsto a corto y medio plazo.

Dado que en una buena parte de las actuaciones en ejecución las previsiones de crecimiento del tráfico no justifican la construcción de líneas para el máximo de capacidad, se plantea la instalación de elementos de superestructura ferroviaria para un primer horizonte de evolución de la demanda de transporte.

La principal reducción de coste que puede obtenerse con este criterio es la instalación en algunas líneas de vía única en lugar de vía doble.

Aunque por regla general, las líneas de alta velocidad se han dispuesto con vía doble, ello ha sido debido a que se han implantado en corredores de intenso tráfico. De hecho puede afirmarse que la principal diferencia entre una línea de alta velocidad en vía doble y una vía única es la capacidad que ofrecen.

2. Objetivos y Criterios

Por ello, y siguiendo la experiencia internacional más reciente, como la línea Botniabanan en Suecia y el proyecto París-Limoges en Francia, es conveniente analizar la explotación en vía única de aquellas líneas o antenas de alta velocidad que no representan expectativas de tráfico en el corto y medio plazo que justifiquen la construcción de la vía doble desde el inicio, dada la importante reducción de costes de inversión que es posible lograr.

No obstante, cada una de las propuestas que se realizan requerirá de un estudio específico de capacidad y robustez (estabilidad) que garantice una explotación futura acorde a las necesidades con un nivel de servicio adecuado.

Otras instalaciones como PAET's, sistemas de señalización, y en su caso electrificación también se ajustan de acuerdo a las velocidades de la línea o al tráfico previsible.

4. *Aprovechar sinergias con otros programas de inversión previstos en la planificación ferroviaria.*

Las actuaciones propuestas están coordinadas y se articulan en parte con otros programas de inversión tales como:

- Implantación del ancho de vía estándar en el Corredor Mediterráneo y en el Corredor Atlántico, para potenciar el tráfico internacional de mercancías que dan continuidad a itinerarios en este ancho de vía.
- Renovaciones de vía urgentes en tramos que se integran en itinerarios de alta velocidad.

2. Objetivos y Criterios

En relación a las **estaciones**, los criterios contemplados son:

- **Optimizar el proyecto** de licitación para que la **inversión sea estrictamente la necesaria** para la puesta en servicio, garantizando la calidad del servicio a los viajeros.
- Establecer un **diseño escalable por fases** modulares que permitan la ampliación a futuro de la forma más sencilla posible.
- **Controlar los costes de explotación** desde la fase de diseño.
- **Analizar**, también desde la fase de diseño **la comercialización de espacios**, en función de los flujos predecibles de viajeros.

Así se plantean propuestas que varían entre ejecutar el proyecto completo, previamente establecido, desarrollarlo por fases o proyectar una solución restringida hasta que se redacte un nuevo proyecto acorde con los criterios anteriores.

Para las **actuaciones de integración urbana del ferrocarril**, que comprenden en determinados casos los accesos de las nuevas líneas a las ciudades, se parte del criterio de considerar las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana (soterramientos, cubrimientos, muros, etc.) como obras de carácter urbanístico que deberán ser asumidas por las Administraciones Locales y Autonómicas competentes en la materia.

Por ello se recogen solo actuaciones viables que tengan asegurada su financiación por las Administraciones involucradas que permitan en una primera fase solventar la llegada de las nuevas líneas en condiciones adecuadas, con soluciones adaptadas a las condiciones actuales del mercado inmobiliario, en los casos en que se prevea la utilización de plusvalías urbanísticas como fuente de financiación.

3. Contenido del Documento

La nueva estrategia propuesta se presenta por corredores, en cada uno de ellos se analiza **la línea** completa o por tramos, las **estaciones** y las **integraciones urbanas** comprendidas en su ámbito.

En la **línea** se describe en primer lugar la **actuación planificada inicialmente** con el **grado de ejecución** en inversiones (a 31 de diciembre de 2012, incluyendo el IVA), y los **elementos clave** para poner en contexto las propuestas. En segundo lugar se desarrollan las **características de la nueva propuesta** en cada uno de los horizontes previstos, con referencia explícita al equipamiento. Por último se presentan los **resultados e inversiones** donde se evalúan las **mejoras de tiempos** de viaje, y las **inversiones para cada horizonte** pendientes de ejecutar y diferidas a ejercicios posteriores a 2018.

En **estaciones** se ha elaborado una ficha para cada una de ellas, en las que figura la **actuación planificada inicialmente** y las **nuevas propuestas** para el **edificio de viajeros** y para **vías y andenes**. Incluye **resumen de los presupuestos** donde se comparan el coste del total de la propuesta, con el total inicial considerado en concursos, proyectos, etc.

En **las integraciones urbanas** se describen por un lado las **actuaciones de convenio** y por otro las **nuevas propuestas de integración**, que incluyen únicamente las obras ferroviarias, los muros y losas. En el **resumen de los presupuestos** se compara el coste total de la propuesta, con el coste de las actuaciones previstas en convenio actualizado.

4. Corredores

4.1 Corredor Madrid-Galicia

Tramo Olmedo – Zamora – Ourense – Santiago de Compostela

Actuación planificada inicialmente



Grado de Ejecución

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN TOTAL	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
OBRAS	317	4.972	1.099	2.815	1.058
OLMEDO-LUBIÁN	235	2.443 (1)	509	1.258	676
LUBIÁN-TABOADELA	82	2.529	590	1.557	382
EST/PROY	165	2.786	0	0	2.786
TABOADELA-OURENSE	18	577	0	0	577
OURENSE-SANTIAGO CAMBIO DE ANCHO	87	9	0	0	9
VAR. CERDEDO	60	2.200	0	0	2.200
TOTAL CORREDOR	482	7.758	1.099	2.815	3.844

(1) Incluye inversión correspondiente a SEITSA: 831 M€ (realizados 450 M€)

Elementos clave

- Trayecto entre Olmedo y Ourense con obras licitadas, adjudicadas o en ejecución, excepto en el tramo Taboadela-Ourense, en proyecto.
- Posibilidad de obtener un mayor aprovechamiento de infraestructuras ya ejecutadas y en servicio (Madrid-Olmedo y Ourense-Santiago de Compostela).

4.1 Corredor Madrid-Galicia

Tramo Olmedo – Zamora – Ourense – Santiago de Compostela

Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2015

- Finalizar la construcción del tramo **Olmedo-Zamora-Lubián** del Acceso a Galicia:
Plataforma para vía doble pero **montaje inicial de vía única** (con secciones en vía doble para facilitar los cruces y aumentar capacidad). Tráfico exclusivo de viajeros de alta velocidad. Ancho estándar UIC. Electrificación 25kV. Señalización ERTMS.
Para conseguir este objetivo resulta indispensable lanzar a corto plazo las obras de instalaciones.
- Explotación en este horizonte con trenes híbridos, que continuarían sobre la vía actual desde Lubián hasta Ourense.

Horizonte 2018

- Finalizar la construcción de la plataforma del tramo **Lubián-Taboadela** del Acceso a Galicia, con **plataforma para vía única** (con secciones en vía doble para facilitar los cruces y aumentar capacidad). Tráfico exclusivo de viajeros de alta velocidad. Ancho estándar UIC. Electrificación 25kV. Señalización ERTMS.
- **Adecuación de la línea actual entre Taboadela y Ourense**, con instalación de tercer carril, electrificación y señalización para alta velocidad (25kV y ERTMS).
- Cambio a ancho estándar UIC e instalación de señalización ERTMS en el conjunto de la red de alta velocidad en Galicia.
- En horizontes posteriores entrarían en servicio el tramo **Taboadela-Ourense**, la Variante de Cerdedo y la doble vía para el conjunto del corredor.

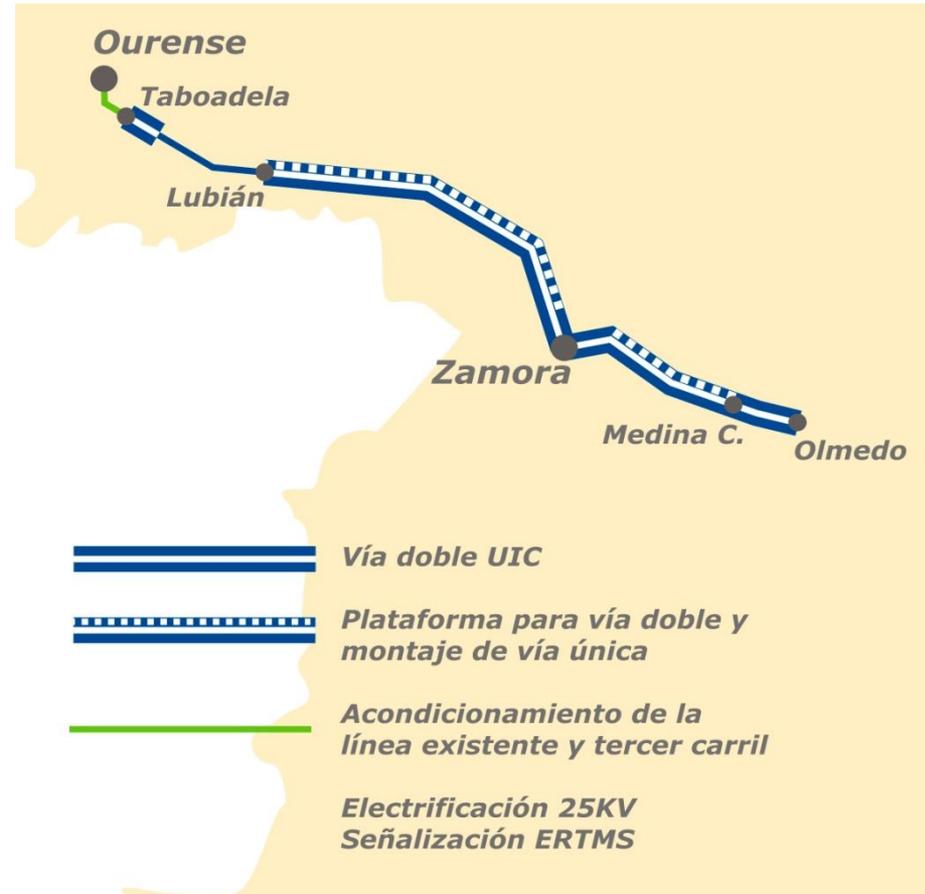
4.1 Corredor Madrid-Galicia

Tramo Olmedo – Zamora – Ourense – Santiago de Compostela

Situación Planificada inicialmente



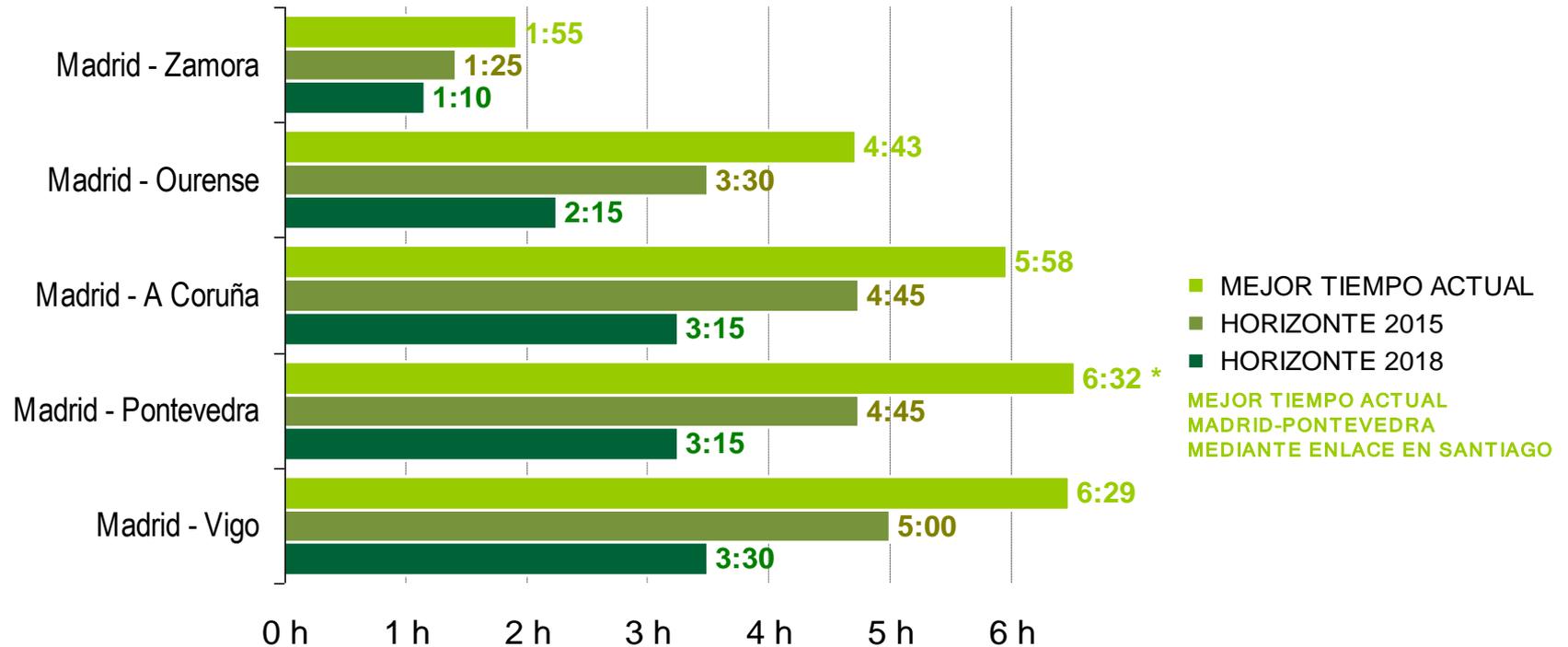
Nueva Propuesta



4.1 Corredor Madrid-Galicia

Tramo Olmedo – Zamora – Ourense – Santiago de Compostela

Resultados e Inversiones (1)



- La propuesta prevé un **escenario inicial (2015)** con fuertes reducciones de tiempo de viaje.
- El **escenario 2018**, permite obtener tiempos de viaje próximos a los definitivos, excepto los que se derivarían de la construcción de la Variante de Cerdedo (Pontevedra y Vigo).

4.1 Corredor Madrid-Galicia

Tramo Olmedo – Zamora – Ourense – Santiago de Compostela

Resultados e Inversiones Nueva Propuesta (2)

Cifras en M€

Propuesta 2015

Tramo	Inv. hasta 2015	Inv. Realizada	Inv. Pendiente	Realizado
OLMEDO-LUBIÁN	2.232	509	1.723	23%
TOTAL CORREDOR	2.232	509	1.723	23%

Propuesta 2018

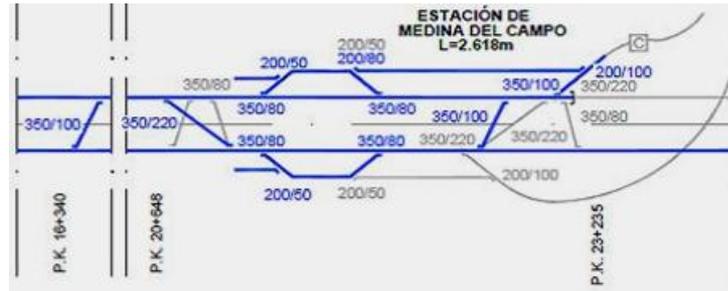
Tramo	Inv. hasta 2018	Inv. Realizada	Inv. Pendiente	Realizado
OLMEDO-LUBIÁN	2.232	509	1.723	23%
LUBIÁN-TABOADELA	1.627	590	1.037	36%
TABOADELA-OURENSE	-	-	-	-
TABOADELA-OURENSE ADECUACIÓN LÍNEA ACTUAL	50	0	50	0%
OURENSE-SANTIAGO CAMBIO DE ANCHO	9	0	9	0%
VAR. CERDEDO	-	-	-	-
TOTAL CORREDOR	3.918	1.099	2.819	28%

- La propuesta prevé un **escenario inicial (2015)** con una **inversión pendiente contenida (1.723 M€)**.
- El **escenario 2018**, con un **ahorro de 3.840 millones de euros** sobre el escenario final considerado. La disposición de **vía única** respecto de la vía doble supone un **ahorro de 1.113 M€**.

4.1 Corredor Madrid-Galicia

Estaciones

ESTACIÓN MEDINA DEL CAMPO



Actuación

Planificada inicialmente

Proyecto de nueva estación en el que se incluye el edificio, acabado de andenes, marquesinas, urbanización y aparcamiento

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros y adecuación de andenes

Al preverse la entrada en servicio del tramo Olmedo-Lubián en 2015, no existe plazo para acometer la redacción de un nuevo proyecto de estación más reducida, por lo que deberá licitarse el actual y realizar ajustes durante la fase de obra.

Se estima posible una reducción del 20%, que podría elevarse hasta un 60% en caso de ser viable por plazo la redacción (y posterior licitación) de un nuevo proyecto.

Pto. Inicial	13,7 M€
Ejecutado	-
Pto. Propuesta	11,0 M€

Nueva Propuesta para vías

Se ha realizado un ajuste de la configuración funcional inicial, para adecuarla a las necesidades, tanto en cabeceras como en la bifurcación a Salamanca.

Sus obras se incluyen dentro del trayecto, así como los ahorros asociados.

Total Inicial	Total Propuesta
13,7 M€	11,0 M€
Ahorro: 2,7 M€	

Resumen de los presupuestos

4.1 Corredor Madrid-Galicia

Estaciones

ESTACIÓN ZAMORA



Actuación Planificada inicialmente

Remodelación de la estación existente ejecutada en 2 fases: 1ª en ejecución (urbanización) y 2ª en proyecto (remodelación interior)

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Dado el avance que presentan las obras, la propuesta de mejora se centra en la fase de explotación, reduciendo la superficie de oficinas de ADIF para hacer posible la comercialización del espacio restante. También se prevé optimizar las situaciones provisionales para mantener los ingresos comerciales.

Pto. Inicial	9,1 M€
Ejecutado	4,5 M€
Pto. Propuesta	9,1 M€

Nueva Propuesta para vías

Se ha realizado un ajuste de la configuración funcional inicial en cabeceras, para adecuarla a las necesidades. Sus obras se incluyen dentro del trayecto, así como los ahorros asociados.

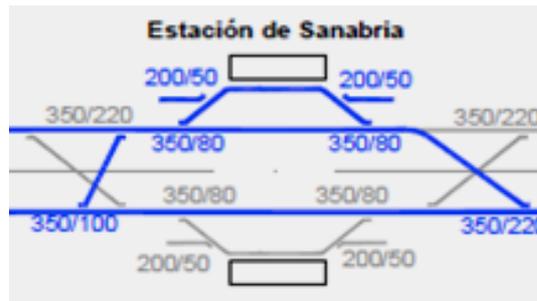
Resumen de los presupuestos

Total Inicial	Total Propuesta
9,1 M€	9,1 M€
Ahorro: - M€	

4.1 Corredor Madrid-Galicia

Estaciones

ESTACIÓN
PUEBLA DE
SANABRIA



**Actuación
Planificada inicialmente**

Estación de nueva planta desarrollada con un programa de necesidades mínimo

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

En redacción el proyecto del edificio, que contempla ya las directrices de disciplina presupuestaria, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, ya que incorpora un sistema de control y gestión centralizado de las instalaciones.

Pto. Inicial	5,1 M€
Ejecutado	-
Pto. Propuesta	5,1 M€

Nueva Propuesta para vías

Se ha realizado un ajuste de la configuración funcional inicial en cabeceras y vías de apartado, para adecuarla a las necesidades previstas.

Sus obras se incluyen dentro del trayecto, así como los ahorros asociados.

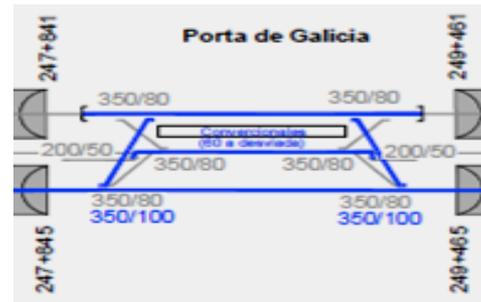
Total Inicial	Total Propuesta
5,1 M€	5,1 M€
Ahorro: - M€	

Resumen de los presupuestos

4.1 Corredor Madrid-Galicia

Estaciones

ESTACIÓN
PORTA DE
GALICIA



**Actuación
Planificada inicialmente**

Estación de nueva planta desarrollada con un programa de necesidades mínimo

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

En redacción el proyecto del edificio, que contempla ya las directrices de disciplina presupuestaria, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, ya que incorpora un sistema de control y gestión centralizado de las instalaciones.

Pto. Inicial	4,8 M€
Ejecutado	-
Pto. Propuesta	4,8 M€

Nueva Propuesta para vías

Se ha realizado un ajuste de la configuración funcional inicial en cabeceras, para adecuarla a las necesidades. Sus obras se incluyen dentro del trayecto, así como los ahorros asociados.

Total Inicial	Total Propuesta
4,8 M€	4,8 M€
Ahorro: - M€	

Resumen de los presupuestos

4.1 Corredor Madrid-Galicia

Estaciones

ESTACIÓN OURENSE



Actuación Planificada inicialmente

Cubrimiento de canal de acceso y estación, adecuación de la playa de vías y traslado de instalaciones técnicas y de mercancías.

Nueva Propuesta de Integración

Esta solución requiere una reordenación de la playa de vías (actualmente en estudio) distinta de la inicialmente considerada, que resulte además compatible con la actuación planificada a desarrollar en un horizonte posterior.

Prevista la ejecución de un edificio de estación singular diseñado por Norman Foster (94,5 M€, proyecto adjudicado pero aún no contratado), cuya ejecución se propone posponer, proponiéndose en esta fase la adecuación del actual.

Pto. Inicial	117,0 M€
Ejecutado	-
Pto. Propuesta	En Estudio

Resumen de los presupuestos

Total Inicial	Total Propuesta
117,0 M€	En Estudio
Ahorro: En Estudio	

4.2 Corredor Madrid-Salamanca

Tramo Medina del Campo – Salamanca

Actuación planificada inicialmente



Grado de Ejecución

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN TOTAL	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
 EST/PROY	71	525	0	0	525

Elementos clave

- Mejora importante de los tiempos de viaje entre Madrid y Salamanca.
- Posibilidad de establecer servicios de media distancia de AV entre Madrid y Salamanca por la LAV Madrid-Valladolid.

4.2 Corredor Madrid-Salamanca

Tramo Medina del Campo – Salamanca

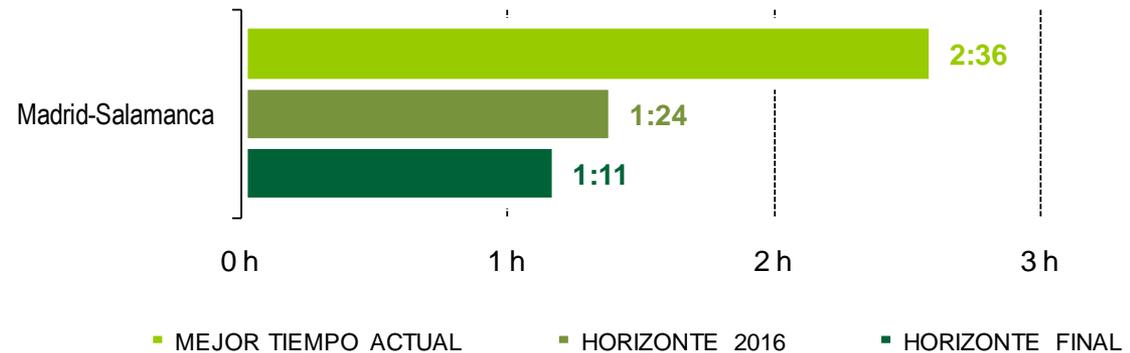
Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2016

- **Electrificación de la línea convencional existente** de vía única entre Salamanca y la nueva estación de Medina del Campo en la nueva LAV Madrid-Galicia.
- Esta actuación permite el establecimiento de servicios de altas prestaciones entre Salamanca y Madrid por la variante de Guadarrama con importantes ahorros de tiempo.

Resultados e Inversiones

- Mejora de tiempos



- Inversiones Nueva Propuesta horizonte 2016

Cifras en M€

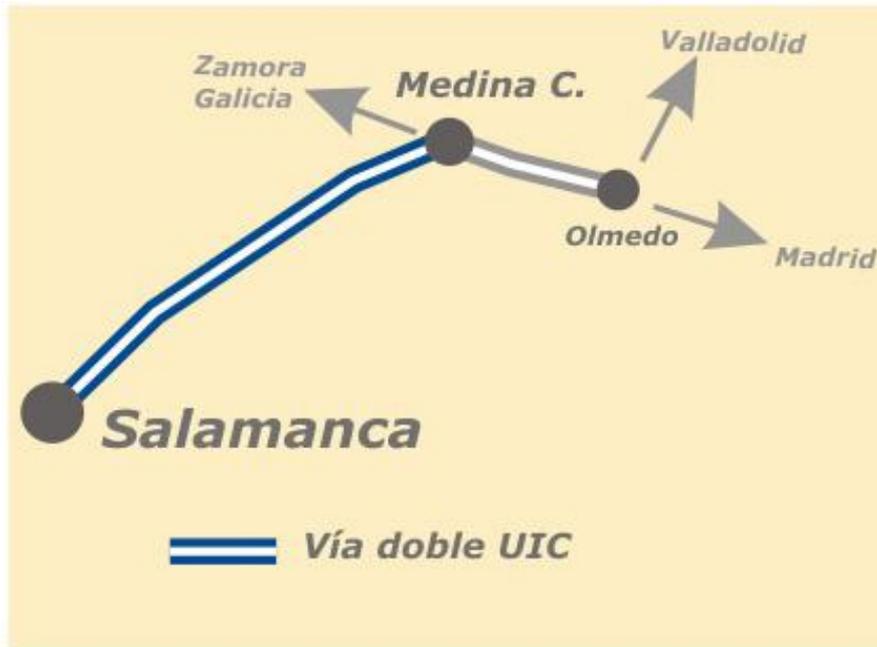
Tramo	Inversión 2016	Inversión realizada	Inversión pendiente hasta 2018	% Realizado	Inversión diferida
MEDINA DEL CAMPO-SALAMANCA	55	0	55	0%	470

- Esta propuesta supone diferir una inversión de **470 M€** a ejercicios posteriores a 2018.

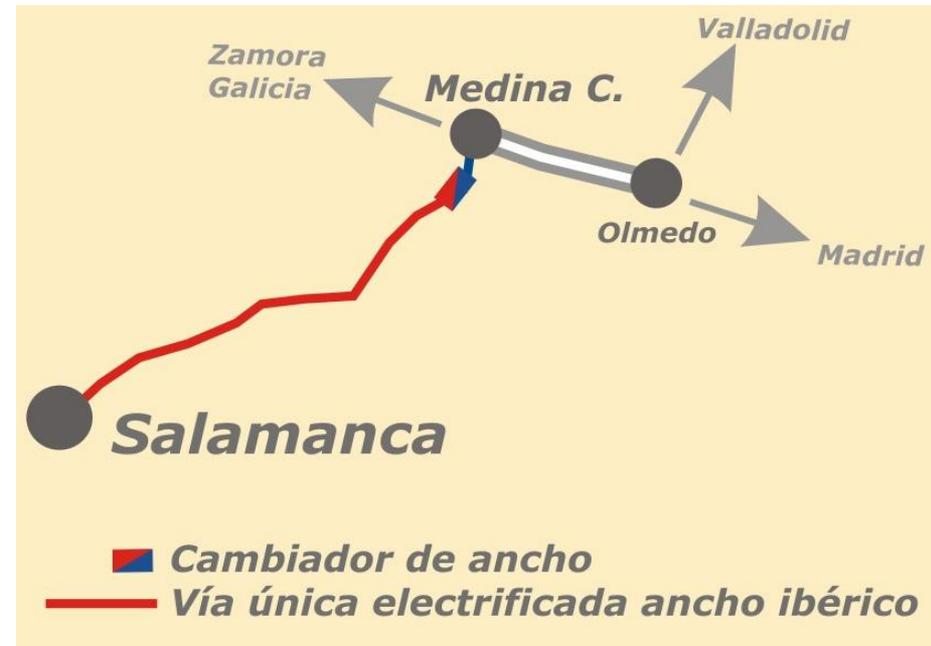
4.2 Corredor Madrid-Salamanca

Tramo Medina del Campo – Salamanca

Situación Planificada inicialmente



Nueva Propuesta



4.3 Eje Atlántico

Tramo A Coruña-Vigo

Actuación planificada inicialmente



Grado de Ejecución

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
SERVICIO	89	1.185	1.185	0	0
A CORUÑA-SANTIAGO	62	798	798	0	0
SANTIAGO-VIGO	27	387	387	0	0
OBRAS	67	1.844	1.255	395	194
SANTIAGO-VIGO	67	1.844	1.255	395	194
EST/PROY	156	356	0	0	356
HOMOGENEIZACIÓN ESTACIONES	-	28	0	0	28
ERTMS	156	200	0	0	200
CAMBIO DE ANCHO	156	128	0	0	128
TOTAL CORREDOR	156	3.385	2.440	395	550

Elementos clave

- Actualmente están en servicio en ancho ibérico los 62 km de doble vía de alta velocidad entre A Coruña y Santiago de Compostela, con electrificación 25 kV c.a. y señalización ASFA.
- Entre Santiago de Compostela y Vigo existen algunos tramos de plataforma ya en servicio, como el tramo Santiago-Padrón y la variante de Portas entre Vilagarcía de Arousa y Pontevedra.

4.3 Eje Atlántico

Tramo A Coruña-Vigo

Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2014

- **Finalización de las obras entre Santiago de Compostela y Vigo** (entre Santiago de Compostela y A Coruña la línea ya se encuentra operativa):
 - Entrada en servicio inicial con traviesa polivalente en ancho ibérico.
 - Electrificación para alta velocidad (25kV).
- Ejecución de un plan optimizado de **homogeneización de estaciones** a lo largo del Eje, con reducciones de coste frente al inicialmente previsto.

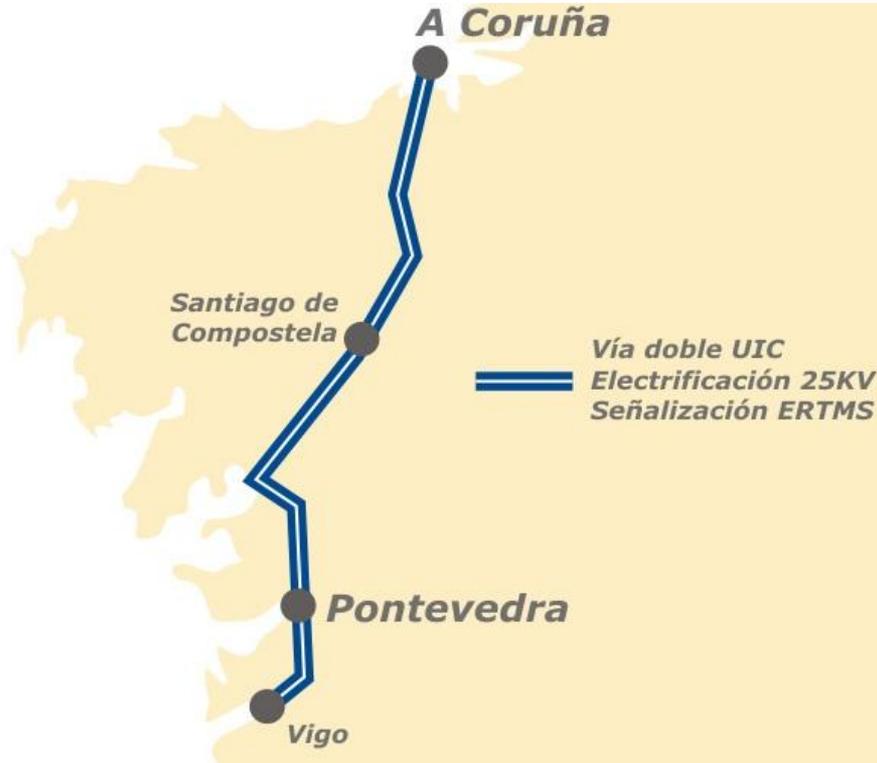
Horizonte 2018

- Coincidiendo con la llegada de la alta velocidad desde la Meseta, **cambio a ancho estándar UIC** e instalación del sistema de **señalización ERTMS**.

4.3 Eje Atlántico

Tramo A Coruña-Vigo

Situación Planificada inicialmente



Nueva Propuesta



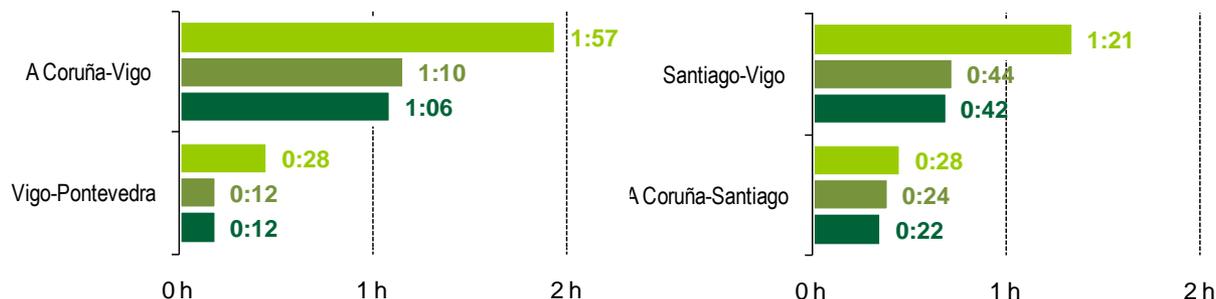
4.3 Eje Atlántico

Tramo A Coruña-Vigo

Resultados e Inversiones

- Mejora de tiempos

- MEJOR TIEMPO ACTUAL
- HORIZONTE 2014
- HORIZONTE 2018



- Inversiones Nueva Propuesta horizonte 2014 / 2018

Cifras en M€

Tramo	Inversión 2014 / 2018	Inversión realizada	Inversión pendiente hasta 2018	% Realizado
A Coruña-Santiago de Compostela	798	798	0	100%
Santiago de Compostela-Vigo	2.231	1.642	589	74%
Homogeneización de estaciones	15	0	15	0%
TOTAL Horizonte 2014	3.044	2.440	604	80%
Cambio de ancho	128	0	128	0%
ERTMS	200	0	200	0%
TOTAL Horizonte 2018	3.372	2.440	932	72%

➤ En este corredor la propuesta coincide con la actuación planificada en el horizonte final, reduciendo únicamente la partida de homogeneización de estaciones con un **ahorro de 13 M€**.

4.3 Eje Atlántico

Estaciones

ESTACIÓN A CORUÑA



Actuación Planificada inicialmente

Proyecto de ampliación de la estación actual, concurso internacional de ideas adjudicado a UTE IDOM + César Portela

Nueva Propuesta de Actuación

Desarrollo de la primera fase de la remodelación prevista, con modificación de playa de vías y liberación de la zona bajo marquesina.

Pto. Inicial	186,0 M€
Ejecutado	-
Pto. Propuesta	29,2 M€

Resumen de los presupuestos

Total Inicial	Total Propuesta
186,0 M€	29,2 M€
Ahorro: 156,8 M€	

4.3 Eje Atlántico

Estaciones

ESTACIÓN SANTIAGO DE COMPOSTELA



Actuación Planificada inicialmente

Concurso internacional de ideas, no adjudicado. Estación puente de nueva planta proyectada de forma intermodal

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Proyectar una solución de intervención en la estación existente que incluya la ampliación del vestíbulo y la integración comercial en los flujos de viajeros, compatible con el escenario final planificado

Pto. Inicial	28,2 M€
Pto. Propuesta	7,7 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

Actuación acotada sobre la playa de vías de la estación, buscando un aprovechamiento máximo de las vías y andenes existentes.

Pto. Inicial	28,0 M€
Pto. Propuesta	9,1 M€

Resumen de los presupuestos

Total Inicial	Total Propuesta
56,2 M€	16,8 M€
Ahorro: 39,4 M€	

4.3 Eje Atlántico

Estaciones

ESTACIÓN
PONTEVEDRA



**Actuación
Planificada inicialmente**

Proyecto de remodelación de la estación existente

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Ejecutar en una primera fase únicamente la obra que permita la separación de flujos en el edificio de viajeros

Pto. Inicial	1,8 M€
Pto. Propuesta	0,4 M€

Nueva Propuesta para adecuación de vías y andenes

Las obras se encuentran en un grado de ejecución muy avanzado y no cabe realizar ajustes.

Total Inicial	Total Propuesta
1,8 M€	0,4 M€
Ahorro: 1,4 M€	

Resumen de los presupuestos

4.3 Eje Atlántico

Estaciones

ESTACIÓN VIGO URZÁIZ



Actuación Planificada inicialmente

Proyecto de Vialia del arquitecto Thom Mayne. En ejecución la estructura y en licitación la adecuación de andenes y la estación provisional

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Construir la estación provisional ampliable cumpliendo los plazos de puesta en servicio del Eje Atlántico. En marcha propuestas de reducción del ámbito del Vialia sin ahorros para ADIF al tratarse de un CPP

Pto. Inicial	5,2 M€
Pto. Propuesta	5,2 M€

Nueva Propuesta para adecuación de andenes

En ejecución la losa de cubrición del cajón ferroviario, y en licitación la adecuación de andenes

Pto. Inicial	37,2 M€
Pto. Propuesta	37,2 M€
Pto. Realizado	1,2 M€
Pto. Pendiente	36 M€

Resumen de los presupuestos

Total Inicial	Total Propuesta
42,4 M€	42,4 M€
Ahorro: - M€	

4.4 Corredor Madrid-Asturias

Tramo Venta de Baños - Palencia – León – Oviedo - Gijón

Actuación planificada inicialmente



Grado de Ejecución

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN TOTAL	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
OBRAS	168	4.507	3.569	366	572
V. BAÑOS - LEÓN	118	1.307	716	142	449
VARIANTE DE PAJARES	50	3.200	2.853	224	123
EST/PROY	83	2.186	0	0	2.186
LEÓN - LA ROBLA	21	436	0	0	436
RED ASTURIANA	62	1.750	0	0	1.750
TOTAL CORREDOR	251	6.693	3.569	366	2.758

Elementos clave

- Alto grado de avance en trayectos Venta de Baños-León y Variante de Pajares.
- Escaso o nulo avance integraciones urbanas de Palencia y León.
 - Integración en León especialmente problemática al no ser pasante la situación provisional adoptada.
- Solución a la red interior asturiana de difícil ejecución y pendiente de Estudio Informativo.

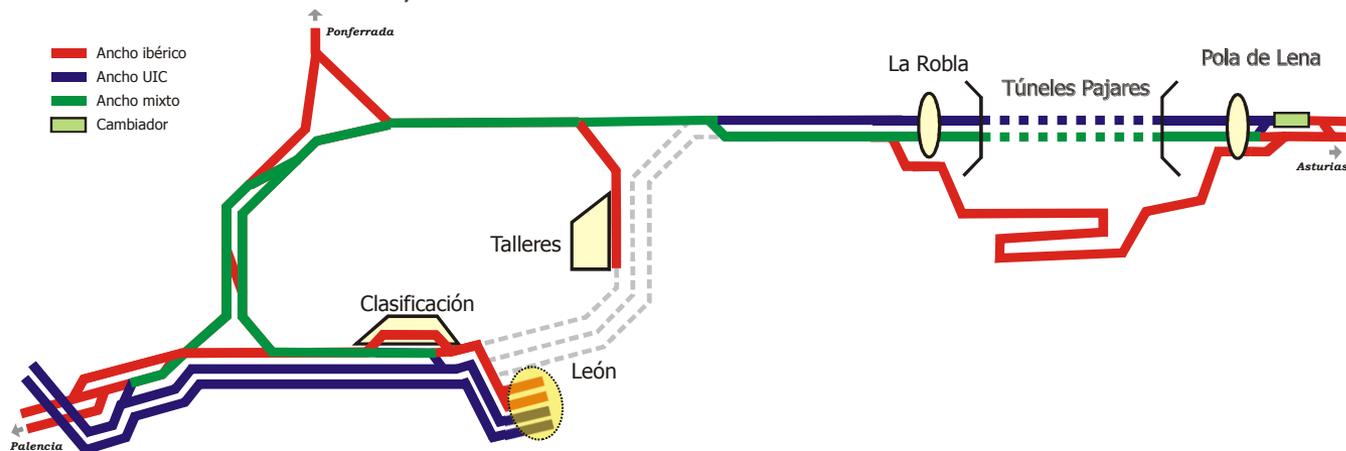
4.4 Corredor Madrid-Asturias

Tramo Venta de Baños - Palencia – León – Oviedo - Gijón

Características de la Nueva Propuesta Base

Horizonte 2015

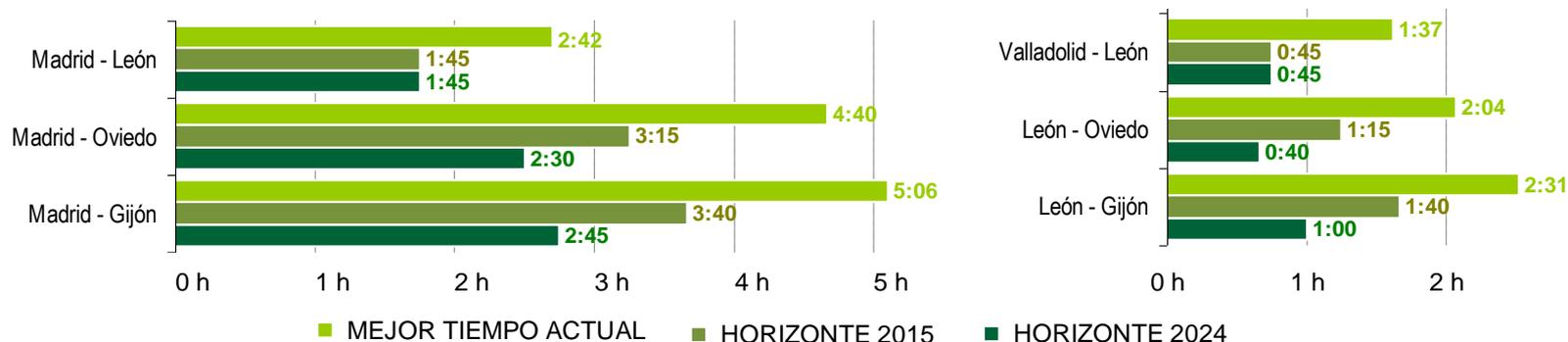
- **Finalización** de las obras de plataforma, y montaje de vía e instalaciones en los **tramos más avanzados**:
 - Venta de Baños – Palencia – León, ajustando la configuración funcional para conseguir un ahorro de costes y adoptando una solución temporal en superficie para el paso por Palencia.
 - Variante de Pajares (La Robla – Pola de Lena).
- Instalación de **tercer carril entre León y La Robla**, y configuración de la **Variante de Pajares con un tubo en ancho estándar UIC y otro con ancho mixto**, de forma que se de continuidad al ancho estándar UIC hasta Pola de Lena, donde se ubicaría un cambiador de ancho.
- En la red interna asturiana, **utilización de la línea convencional existente**.



4.4 Corredor Madrid-Asturias

Tramo Venta de Baños - Palencia – León – Oviedo - Gijón

Resultados e Inversiones Nueva Propuesta Base



INVERSIONES NUEVA PROPUESTA BASE EN HORIZONTE 2015

Cifras en M€

Tramo	Inversión Total	Inversión realizada	Inversión pendiente	% Realizado
V. BAÑOS - LEÓN	1.268	716	552	56%
VARIANTE DE PAJARES	3.200	2.853	347	89%
LEÓN - LA ROBLA	86	0	86	0%
RED ASTURIANA	0	0	0	0%
TOTAL	4.554	3.569	985	78%

- Esta propuesta supone una **inversión diferida de 2.139 millones de euros** en ejercicios posteriores a 2018, y permite **reducir en un 30% los tiempos de viaje** en la relación Madrid-Asturias (frente al 42% que se alcanzará en el horizonte final).

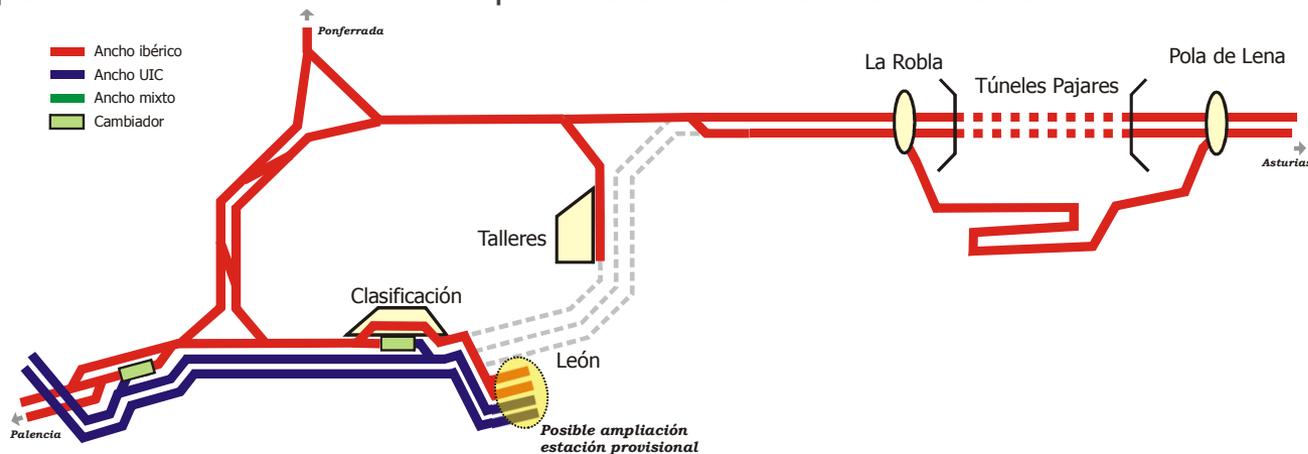
4.4 Corredor Madrid-Asturias

Tramo Venta de Baños - Palencia – León – Oviedo - Gijón

Nueva Propuesta Alternativa

Horizonte 2015

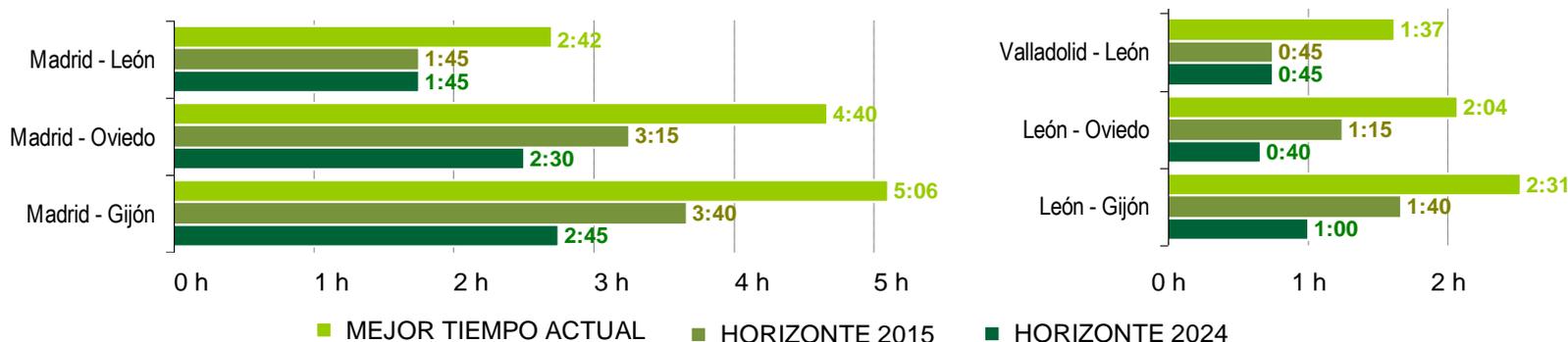
- **Finalización** de las obras de plataforma, y montaje de vía e instalaciones en los **tramos más avanzados**:
 - Venta de Baños – Palencia – León, ajustando la configuración funcional para conseguir un ahorro de costes y adoptando una solución temporal en superficie para el paso por Palencia.
 - Variante de Pajares (La Robla – Pola de Lena).
- **Entre León y La Robla, y en la Red Asturiana** (Pola de Lena – Oviedo – Gijón), dado que aún no han comenzado las obras y éstas requieren una alta inversión y plazo de ejecución, **utilización de la línea convencional existente**.
- **Montaje inicial de vía en ancho ibérico con travesía polivalente en la Variante de Pajares** al ubicarse entre dos tramos en los que se utilizará la línea convencional, y para posibilitar también su uso por los trenes de mercancías.



4.4 Corredor Madrid-Asturias

Tramo Venta de Baños - Palencia – León – Oviedo - Gijón

Resultados e Inversiones Nueva Propuesta Alternativa



INVERSIONES NUEVA PROPUESTA ALTERNATIVA EN HORIZONTE 2015

Cifras en M€

Tramo	Inversión Total	Inversión realizada	Inversión pendiente	% Realizado
V. BAÑOS - LEÓN	1.268	716	552	56%
VARIANTE DE PAJARES	3.200	2.853	347	89%
LEÓN - LA ROBLA	0	0	0	0%
RED ASTURIANA	0	0	0	0%
TOTAL	4.468	3.569	899	80%

- Esta propuesta alternativa supone respecto a la base una inversión diferida **adicional** de 86 M€ (**2.225 M€ en ejercicios posteriores a 2018**), ofreciendo idénticas mejoras de tiempo de viaje (reducciones del 30% respecto a la situación actual).

4.4 Corredor Madrid-Asturias

Tramo Venta de Baños - Palencia - León - Oviedo - Gijón

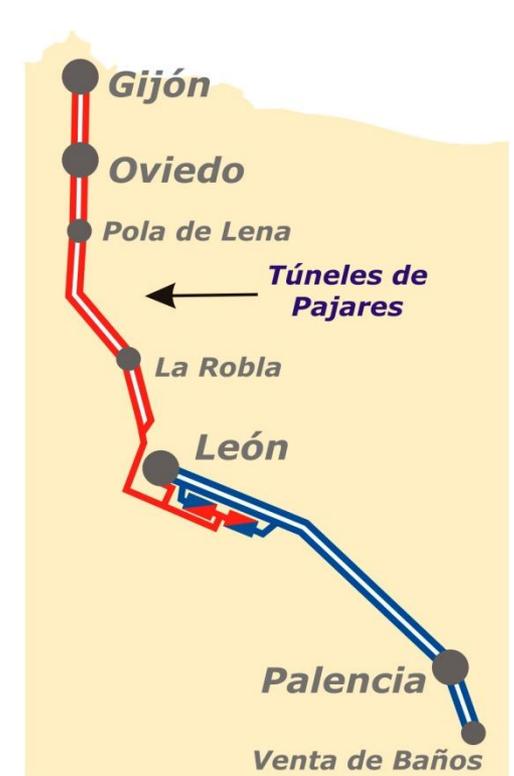
Situación Planificada inicialmente



Nueva Propuesta Base



Nueva Propuesta Alternativa



- Vía doble UIC
- Electrificación 25KV
- Señalización ERTMS
- Linea actual Ancho Ibérico
- Vía única tres carriles
- Cambiador de ancho

4.4 Corredor Madrid-Asturias

Estaciones

ESTACIÓN
VENTA DE
BAÑOS



Actuación Planificada inicialmente

En redacción el proyecto de adaptación de la estación a la llegada de la alta velocidad. Incluye una remodelación del vestíbulo y actuaciones sobre los andenes

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros y adecuación de andenes

División del proyecto en fases que puedan ser ejecutadas en función de las necesidades para la puesta en servicio.

La propuesta y ahorro asociado corresponden a una primera fase de explotación, con el paso de la alta velocidad por la estación y el mantenimiento de los servicios actuales de ancho ibérico con parada comercial.

Fases posteriores irían ligadas a la posibilidad de que los trenes de alta velocidad también puedan efectuar parada comercial en la estación.

Pto. Inicial	4,5 M€
Pto. Propuesta	2,0 M€

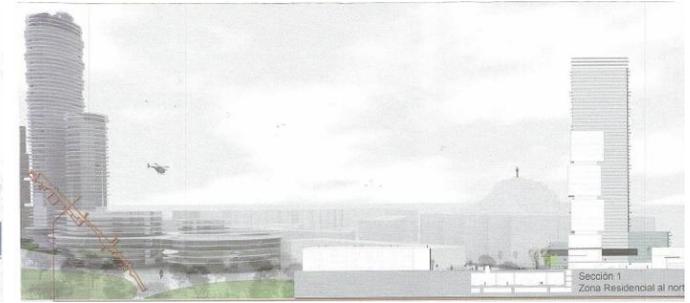
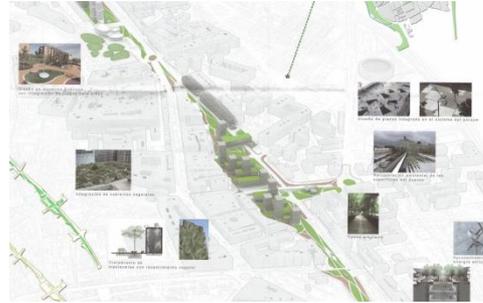
Total Inicial	Total Propuesta
4,5 M€	2,0 M€
Ahorro: 2,5 M€	

Resumen de los presupuestos

4.4 Corredor Madrid-Asturias

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN PALENCIA



Actuaciones de Convenio Soterramiento de la traza urbana en una longitud de 2,7 km y construcción de una nueva estación. Desvío y regulación del Arroyo de Villalobón

Nueva Propuesta de Integración

Se han ejecutado parte de las obras para la llegada de la Alta Velocidad y se ha finalizado la ampliación del aparcamiento de la estación.

La propuesta prevé finalizar las obras para la llegada de la Alta Velocidad y suprimir el paso a nivel de Tres Pasos.

Pto. Convenio	346,6 M€
Pto. Actualizado	402,5 M€
Realizado	23,5 M€
Pto pendiente	17,2 M€

Resumen de los presupuestos

Total Actualizado	Total Propuesta
402,5 M€	40,7 M€
Ahorro: 361,8 M€	

4.4 Corredor Madrid-Asturias

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN LEÓN



Actuaciones de Convenio

Soterramiento de la traza urbana, construcción de una nueva estación, y traslado de los actuales talleres e instalaciones de mercancías a un nuevo complejo ferroviario.

Nueva Propuesta de Integración

Inaugurada en abril de 2011 la nueva estación ferroviaria, que se propone convertir en definitiva previa adecuación de parte de sus vías al ancho estándar UIC.

Su entrada en servicio permitió la liberación del pasillo urbano y la supresión del paso a nivel de El Crucero.

La Sociedad se encuentra en liquidación, y se ha creado un grupo de trabajo para analizar la integración del ferrocarril en la ciudad.

Nota: El coste de la nueva estación ha sido de 3 M€ frente a los 51 M€ inicialmente previstos.

Pto. Convenio	313,8 M€
Pto. Actualizado	560,7 M€
Realizado	71,3 M€
Pto pendiente	0,0 M€

Total Actualizado	Total Propuesta
560,7 M€	71,3 M€
Ahorro: 489,4 M€	

Resumen de los presupuestos

4.4 Corredor Madrid-Asturias

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN GIJÓN



Actuaciones de Convenio

Soterramiento de instalaciones ferroviarias de ancho ibérico y construcción de una nueva estación intermodal para dar servicio en los dos anchos.

Nueva Propuesta de Integración

Se ha ejecutado la estación provisional en Sanz Crespo, las adecuaciones de las vías en las estaciones de La Calzada y Tremañes y las demoliciones de El Humedal y Jovellanos, excepto el edificio de viajeros de El Humedal.

La propuesta incluye la ejecución de una estación de cercanías soterrada conectada con la estación de Sanz Crespo, la ejecución del túnel de conexión con el túnel existente y una nueva estación en Plaza de Europa.

Nota: La estación (edificio, cubierta y aparcamiento) inicialmente prevista tenía un coste de 194,5 M€. Ésta se sustituirá por la nueva estación de Sanz Crespo cuyo coste ha sido de 13,85 M€ y la nueva estación de cercanías soterrada 76,79 M€.

Pto. Convenio	105,3 M€
Pto. Actualizado	301,7 M€
Realizado	26,8 M€
Pto pendiente	162,9 M€

Resumen de los presupuestos

Total Actualizado	Total Propuesta
301,7 M€	189,7 M€
Ahorro: 112,0 M€	

4.5 Corredor Madrid – País Vasco

Tramo Valladolid – Burgos - Vitoria

Actuación planificada inicialmente



Grado de Ejecución

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE DE LICITAR
EN OBRAS	135	1.282	670	228	384
VALLADOLID - VTA. BAÑOS	23	600	361	70	169
VTA. BAÑOS - BURGOS	112	682	309	158	215
EST/PROY	91	1.436	29	10	1.397
BURGOS - VITORIA	91	1.436	29	10	1.397
TOTAL AV	226	2.718	699	238	1.781

* No se incluyen 190 M€ ya invertidos en la Variante de Burgos por el Mº Fomento, JCyL y Ayto. de Burgos.

Elementos clave

- Actualmente están **en servicio** 20 km de **doble vía** en ancho ibérico correspondientes a la **Variante de Burgos**, que en el momento de la puesta en servicio de la LAV pasarán a ser de ancho estándar UIC. En esta variante se prevé espacio para una vía adicional que dará servicio a los futuros tráficos en ancho ibérico.
- Las **obras de plataforma** de los trayectos Valladolid-Venta de Baños y Venta de Baños – Burgos presentan **un alto grado de avance**.
- La **redacción de los proyectos** constructivos del tramo **Burgos – Vitoria** está **finalizándose**, mientras que la **RAF de Valladolid** está en fase de **proyecto**, excepto la variante de mercancías que dará servicio a los nuevos talleres centrales.
- Los elementos de vía y electrificación de la **línea actual** entre **Burgos y Miranda de Ebro** se encuentran al **final de su vida útil** (los túneles de la Brújula presentan **graves problemas estructurales**), haciendo imprescindible su renovación en el corto plazo.
- Esta línea de alta velocidad se enmarca dentro del “**Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España**”, como parte del **proyecto prioritario nº 3 del Eje Atlántico Europeo** y forma parte del **corredor nº 4** de los **corredores de mercancías europeos** establecidos por el **Reglamento UE 913/2010**.

4.5 Corredor Madrid – País Vasco

Tramo Valladolid – Burgos - Vitoria Características de la Nueva Propuesta

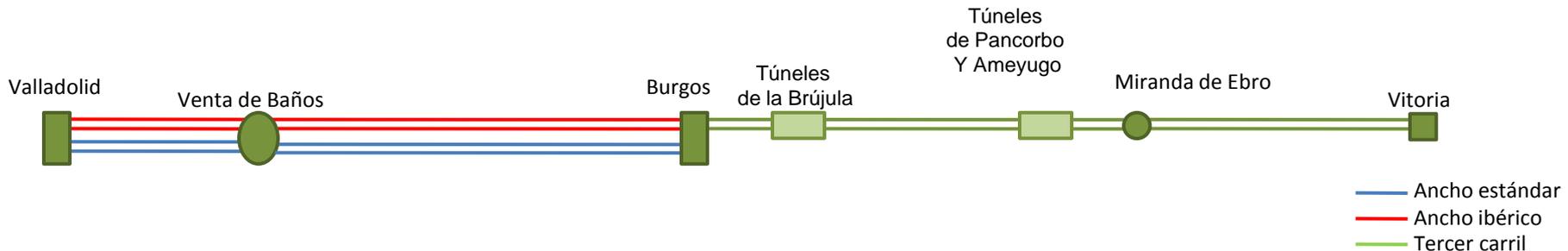
A partir de los niveles de ejecución identificados en el apartado anterior **se propone dividir la inversión en esta línea en 2 HORIZONTES** no obstante, debido al grado de desgaste de los elementos de la línea actual y el mal estado estructural de los túneles de la Brújula, se considera la necesidad de una **inversión inmediata** en el que se incluyen las siguientes actuaciones:

- **Renovación** completa **Burgos – Miranda de Ebro** y de la electrificación hasta Nanclares, incluyendo la instalación de traviesas para tercer carril (215 M€).
- **Reparación estructural** y adecuación de gálibos de los **túneles de la Brújula** (inversión incluida en la renovación).

HORIZONTE 2016:

La propuesta está condicionada por ser necesario incluir un **itinerario en ancho estándar UIC para el tráfico de mercancías** en este corredor según se prevé en el PITVI. Sólo se requiere actuación en la Estación de Miranda de Ebro.

- Montaje de **doble vía** en la plataforma de **alta velocidad entre Valladolid y Burgos**, válida provisionalmente para **tráfico mixto** en ancho estándar UIC, incluyendo vías de apartado de 750 m, a 25 Kv c.a. y con ERTMS.
- Instalación de **tercer carril**, para dar servicio a **tráfico mixto**, en **la línea actual entre Burgos y Vitoria** a 3 Kv c.c. y señalización ASFA con detectores de ejes (190 M€).



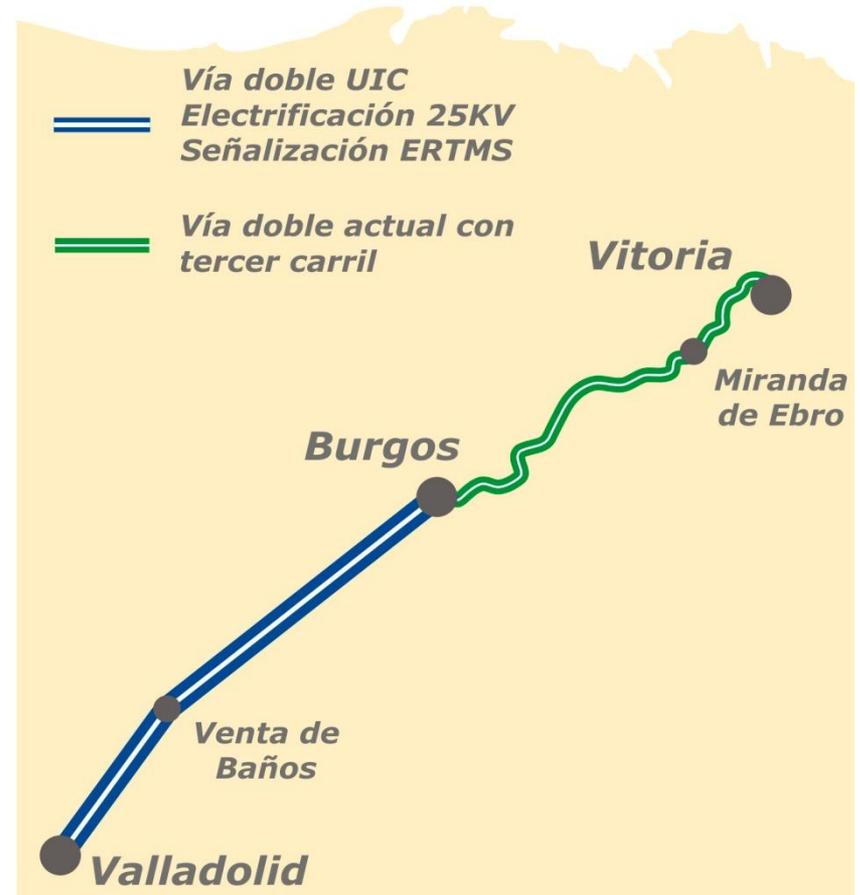
4.5 Corredor Madrid – País Vasco

Tramo Valladolid – Burgos - Vitoria

Situación Planificada inicialmente



Nueva Propuesta

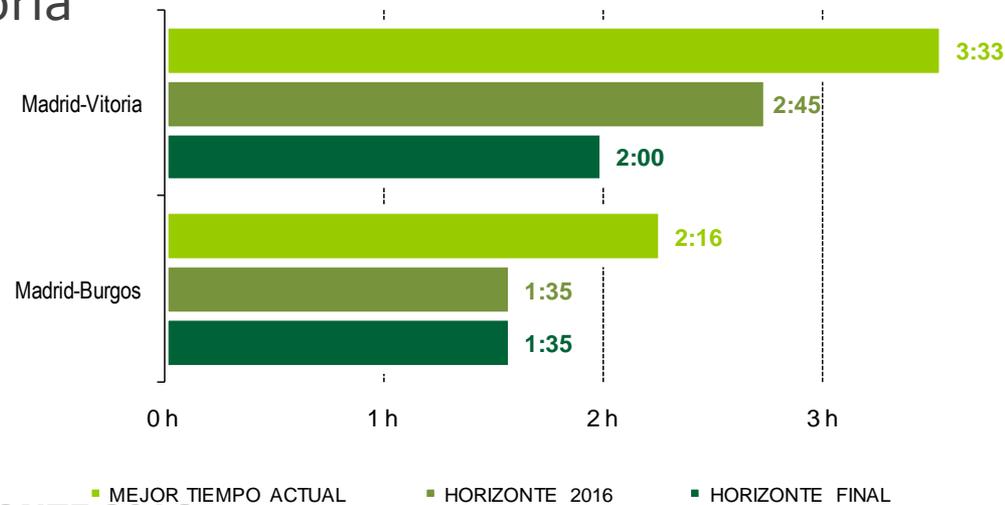


4.5 Corredor Madrid – País Vasco

Tramo Valladolid – Burgos - Vitoria

Resultados e Inversiones

MEJORA DE TIEMPOS



INVERSIONES NUEVA PROPUESTA EN HORIZONTE 2016

Tramo	Inversión total	Inversión realizada	Inversión pendiente	Inversión diferida	% Realizado
VALLADOLID – VENTA DE BAÑOS	600	361	239	0	60%
VENTA DE BAÑOS - BURGOS	682	309	373	0	45%
BURGOS - VITORIA	405	29	376	1.031	7%
TOTAL CORREDOR	1.687	699	988	1.031	41%

- La propuesta supone una inversión diferida **de 1.031 millones de euros** a ejercicios posteriores a 2018, y permite **reducir en un 23% los tiempos de viaje** en la relación Madrid-Vitoria (frente al 44% que se alcanzará en el horizonte final).

4.5 Corredor Madrid – País Vasco

Estaciones

ESTACIÓN MIRANDA DE EBRO



Actuación

Planificada inicialmente

Proyecto de ampliación y remodelación de estación existente para responder a la llegada de la alta velocidad

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Adaptar la estación existente para la llegada de la alta velocidad en el corto plazo con una intervención de presupuesto ajustado (incluido accesibilidad)

Pto. Inicial	14,4 M€
Pto. Propuesta	3,0 M€

Nueva Propuesta para vías y adecuación de andenes

Adaptación de la playa de vías para la llegada de la Alta Velocidad

Pto. Inicial	17,0 M€
Pto. Propuesta	3,5 M€

Total Inicial	Total Propuesta
31,4 M€	6,5 M€
Ahorro: 24,9 M€	

Resumen de los presupuestos

4.5 Corredor Madrid – País Vasco

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN VALLADOLID



Actuaciones de Convenio Soterramiento de la traza urbana, construcción nueva estación, construcción Complejo para traslado Talleres, CTV, Redalsa e instalaciones de mercancías, construcción variante ferroviaria.

Nueva Propuesta de Integración (Obras ferroviarias y Muros-Losas)

Se ha ejecutado el soterramiento de Pinar de Antequera, un 60% de la variante este y se está llevando a cabo el traslado de los talleres al nuevo complejo ferroviario en ejecución.

Pto. Convenio	499,0 M€
Pto. Actualizado	974,3 M€
Realizado	253,8 M€
Pto Pendiente	119,6 M€

Resumen de los presupuestos

Total actualizado	Total propuesta
974,3 M€	373,4 M€
Ahorro: 600,9 M€	

4.6 Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (Y vasca)

Tramo Vitoria – Bilbao / San Sebastián - Irún

Actuación planificada inicialmente



Grado de Ejecución

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN TOTAL	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
OBRAS	156	2.843	1.136	233	1.474
PLATAFORMA VITORIA-BILBAO Y NUDO CONEXIÓN VÍA E INSTALACIONES CONJUNTO Y VASCA	96 (156)	2.843	1.136	233	1.474
EST / PROJ	28	1.102	0	0	1.102
ACCESOS A SAN SEBASTIÁN E IRÚN Y CONEXIÓN CON RED FRANCESA	28	1.102	0	0	1.102
TOTAL CORREDOR	184	3.945	1.136	233	2.576

No se incluye la plataforma del ramal guipuzcoano que realiza el Gobierno Vasco con cargo al cupo (1.887 M€)

Elementos clave

- Alto grado de avance general de las obras en la Y Vasca, que permitiría una puesta en servicio en el horizonte 2016 el Tramo Vitoria-Bilbao y en 2018 el Ramal Guipuzcoano. No obstante, la introducción del ancho estándar UIC entre Astigarraga e Irún debería adelantarse a 2015 para evitar la pérdida de fondos europeos.

4.6 Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (Y vasca)

Tramo Vitoria – Bilbao / San Sebastián - Irún

Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2016 (Vitoria-Bilbao) / **2018** (Ramal guipuzcoano)

- **Finalización de las obras de plataforma, y montaje de vía e instalaciones** para posibilitar la puesta en servicio, con excepción de los accesos a las ciudades:
 - La plataforma se encuentra en avanzado estado de ejecución salvo un tramo en el eje Vitoria-Bilbao pendiente de licitación y otros cinco en la zona de separación del ramal guipuzcoano.
- **Abordar soluciones transitorias para el acceso a las tres capitales vascas**, dado que no es posible asumir en este momento, ni por inversión ni por plazo, las obras de integración recogidas en la planificación vigente:
 - mediante el uso de la red convencional dotándola de tercer carril.
 - utilizando las estaciones actuales, excelentemente ubicadas, previa adecuación de las mismas para acoger la alta velocidad.
 - procurando que los elementos que se ejecuten formen parte del diseño definitivo.
- **Conexión con la red francesa desde San Sebastián a Irún a través de la línea convencional** existente, previa instalación de tercer carril para dar continuidad al ancho estándar UIC.

4.6 Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (Y vasca)

Tramo Vitoria – Bilbao / San Sebastián - Irún

Situación Planificada inicialmente



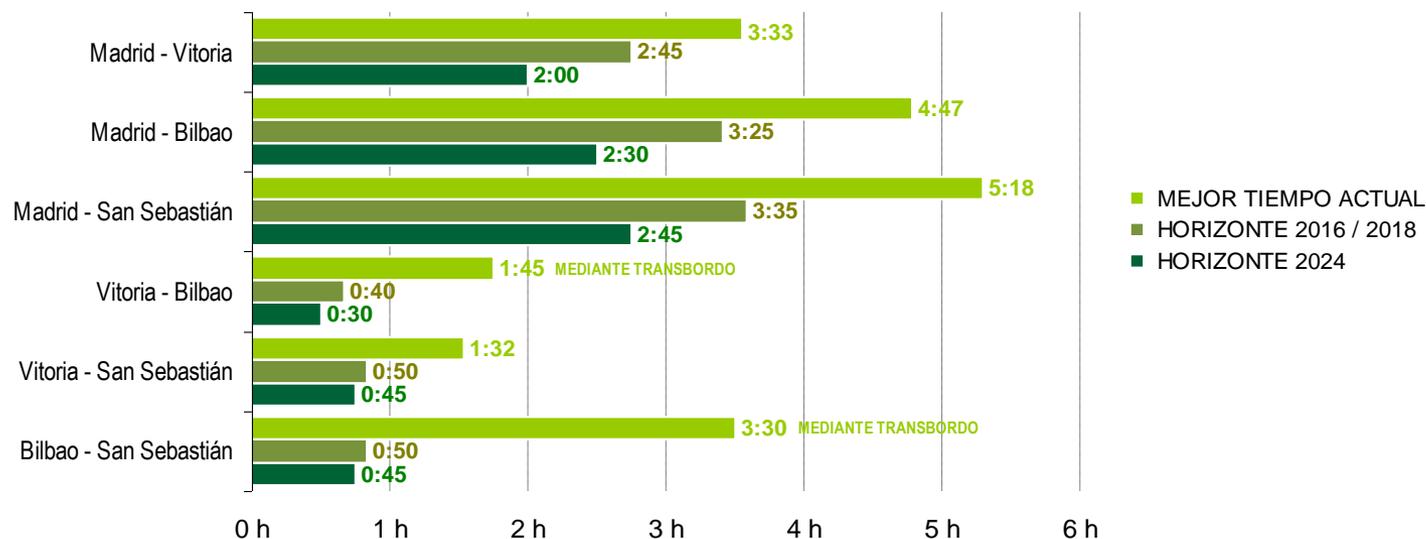
Nueva Propuesta



4.6 Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (Y vasca)

Tramo Vitoria – Bilbao / San Sebastián - Irún

Resultados e Inversiones Nueva Propuesta



INVERSIONES NUEVA PROPUESTA EN HORIZONTE 2018

Cifras en M€

Tramo	Inversión hasta 2018	Inversión realizada	Inversión pendiente hasta 2018	% Realizado
PLATAFORMA VITORIA-BILBAO Y NUDO CONEXIÓN VÍA E INSTALACIONES CONJUNTO Y VASCA	2.843	1.136	1.707	40%
ASTIGARRAGA-SAN SEBASTIÁN-IRÚN-FRANCIA	93	0	93	0%
TOTAL (*)	2.936	1.136	1.800	39%

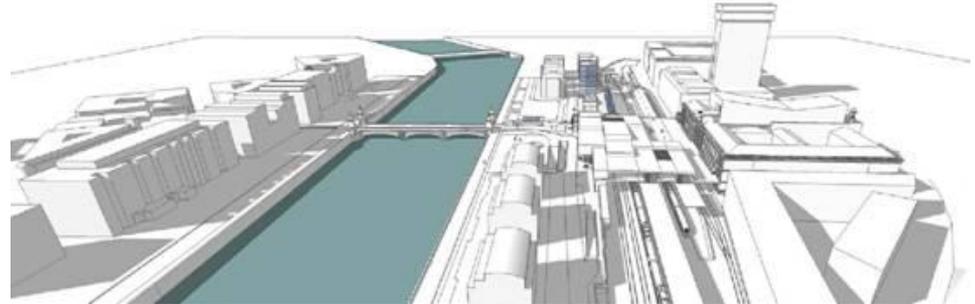
(*) No incluye la plataforma del ramal guipuzcoano que realiza el Gobierno Vasco con cargo al cupo (1.887 M€)

- El **escenario 2018**, con tiempos de viaje entre las capitales vascas similares a los que finalmente se obtendrán, supone una **inversión diferida de 1.009 millones de euros** a ejercicios posteriores al 2018, al que se añadirá el derivado de la entrada en Bilbao.

4.6 Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (Y vasca)

Estaciones

ESTACIÓN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN



Actuación Planificada inicialmente Construcción de una estación sobre el trazado de conexión con Francia (Astigarraga) para tráficos internacionales y adecuación de la actual como estación término para tráficos de AV con origen/destino San Sebastián

Nueva configuración pasante

El Ministerio de Fomento y el Gobierno Vasco han acordado una nueva configuración para la llegada de la alta velocidad a San Sebastián e Irún, que resulta pasante por la actual estación, lo que requiere un rediseño de su playa de vías.

El edificio previsto (sobre la playa de vías) se ha adecuado a la nueva configuración, y se ha simplificado, prescindiéndose igualmente en esta fase del cubrimiento adicional que le daba continuidad para la creación de una plaza sobre las vías.

Pto. Inicial	98,8 M€
Pto. Propuesta	88,3 M€

Estación de Astigarraga

La nueva configuración hace innecesaria la estación exterior, por lo que se prescinde de la misma y de su inversión asociada.

Pto. Inicial	54,7 M€
Pto. Propuesta	0,00 M€

Total Inicial	Total Propuesta
153,5 M€	88,3 M€
Ahorro: 65,20 M€	

Resumen de los presupuestos

4.6 Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (Y vasca)

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN VITORIA-GASTEIZ



Actuaciones de Convenio Nuevo trazado subterráneo bajo la ciudad de 7 km para 4 vías (2 AV + 2 LC) y nueva estación central subterránea, actuaciones mediante las cuales el pasillo actual quedaría liberado.

Nueva Propuesta de Integración

Nueva solución basada en la implantación de tercer carril en la línea convencional y en el uso (previa adecuación) de la actual estación, excelentemente ubicada. Sería necesario también construir parte del trazado a cielo abierto previsto en la solución definitiva, ya que las obras actuales no alcanzan el casco urbano.

El Proyecto Funcional para definir esta solución provisional se encuentra en fase final de redacción.

Estación

Al posponerse la ejecución del nuevo trazado soterrado por el centro de la ciudad, se pospone igualmente la estación que éste contemplaba, realizándose una adecuación de la estación actual.

Pto. Convenio	453,2 M€
Pto. Propuesta	110,1 M€

Pto. Convenio	22,8 M€
Pto. Propuesta	9,8 M€

Total actualizado	Total propuesta
476,0 M€	119,9 M€
Ahorro: 356,1 M€	

Resumen de los presupuestos

4.7 Corredor Zaragoza (Plasencia de Jalón)-Castejón -Pamplona -Vitoria

Actuación planificada inicialmente



Grado de Ejecución

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
OBRAS	14,8	83	7	76	-
CASTEJÓN-PAMPLONA	14,8	83	7	76	-
EST/PROY	228,2	3.770	-	-	3.770
ZARAGOZA (PLASENCIA DE JALÓN)-CASTEJÓN	76	910	-	-	910
CASTEJÓN-PAMPLONA	56,2	812	-	-	812
BUCLE DE PAMPLONA	12	112	-	-	112
PAMPLONA-PAÍS VASCO	84	1.936	-	-	1.936
TOTAL CORREDOR	243	3.853	7	76	3.770

Elementos clave

- Esta actuación se desarrolla en el marco de un Convenio con la Comunidad Foral de Navarra, la cual proyecta, licita y ejecuta las obras de plataforma que posteriormente son financiadas por Adif.
- El avance de las obras es limitado en la situación actual.

4.7 Corredor Zaragoza (Plasencia de Jalón)-Castejón -Pamplona -Vitoria

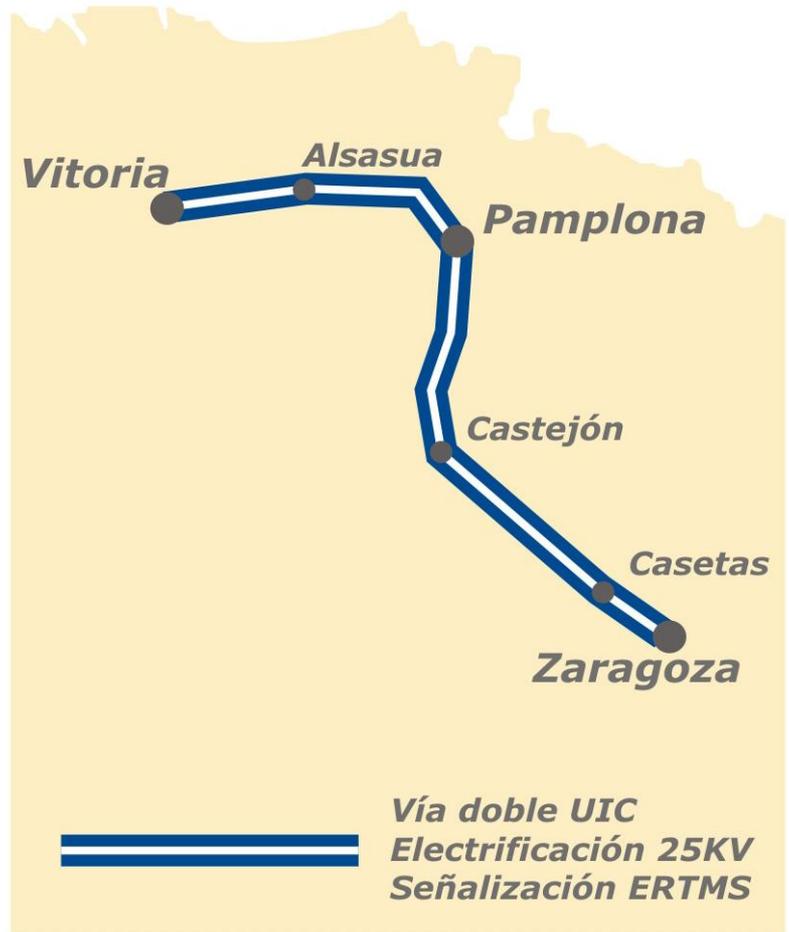
Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2018

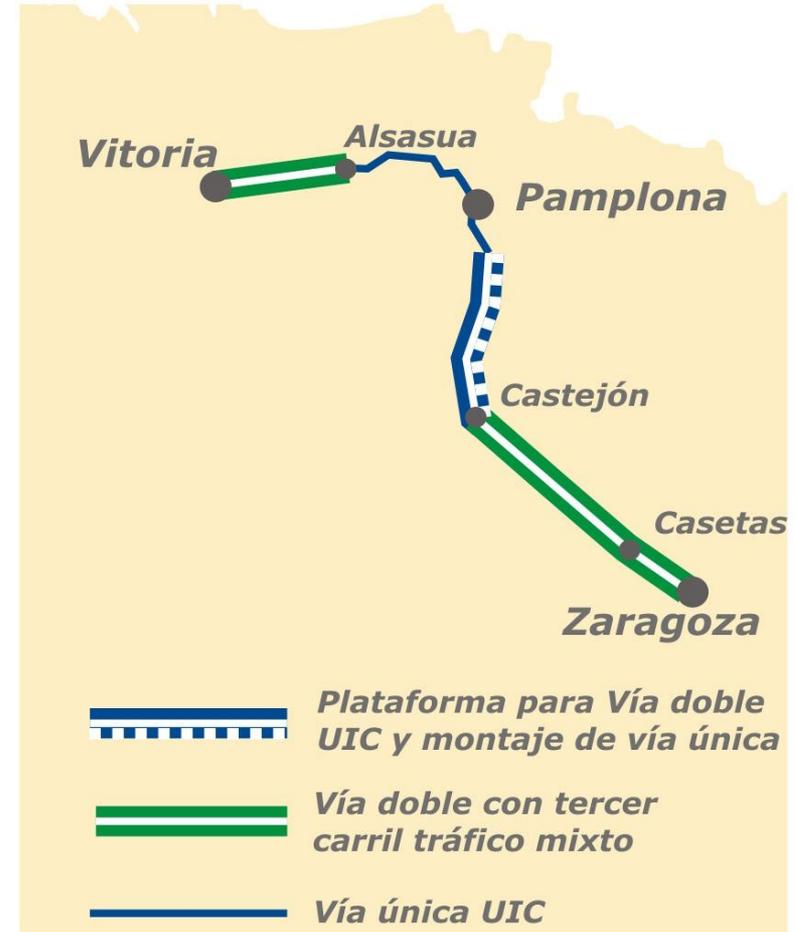
- **Acondicionamiento e instalación de tercer carril** en la vía actual entre **Zaragoza (Plasencia de Jalón) y Castejón**.
- **Puesta en servicio** de la totalidad de la **nueva línea Castejón-Pamplona** con plataforma para vía doble y montaje de vía única en ancho estándar UIC, según el convenio suscrito con la Comunidad Foral de Navarra.
- **Variante ferroviaria**, con plataforma en vía única, de la línea actual **en Pamplona, nueva estación y conexión con la factoría de Volkswagen** (eliminación del bucle ferroviario).
- **Cambio a ancho estándar UIC** entre **Pamplona y Alsasua** e instalación de **tercer carril** en la vía actual **entre Alsasua y Vitoria**.
- Con esta actuación se conforma un itinerario en ancho estándar UIC entre Zaragoza-País Vasco-Frontera Francesa para tráfico mixto.

4.7 Corredor Zaragoza (Plasencia de Jalón)-Castejón -Pamplona -Vitoria

Situación Planificada inicialmente



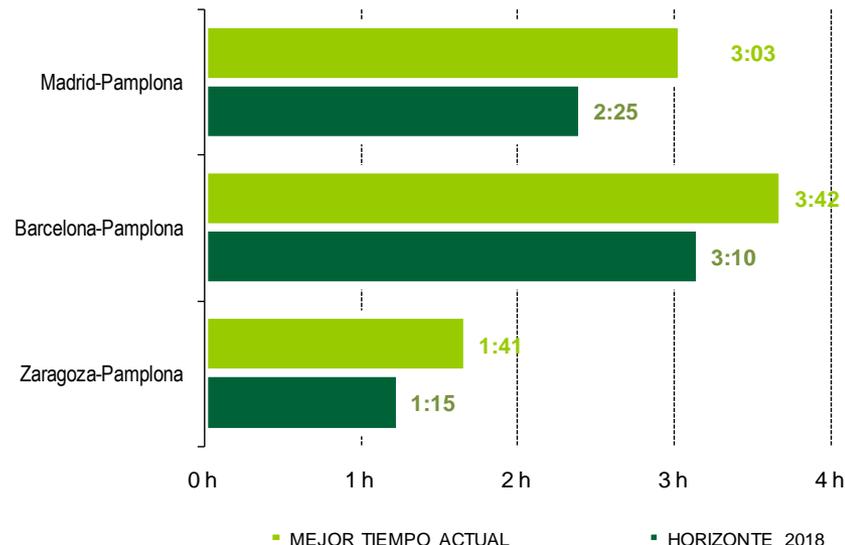
Nueva Propuesta



4.7 Corredor Zaragoza (Plasencia de Jalón)-Castejón -Pamplona -Vitoria

Resultados e Inversiones

- Mejora de tiempos



- Inversiones Nueva Propuesta horizonte 2018

Cifras en M€

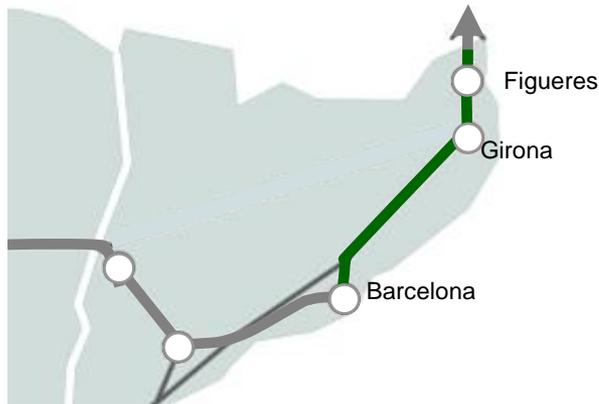
Tramo	Inversión total	Inversión realizada	Inversión pendiente hasta 2018	% Realizado	Inversión diferida
Castejón-Pamplona	675	7	668	1%	220
Zaragoza(Plasencia de Jalón)-Castejón	351	0	351	0%	559
Bucle de Pamplona	105	0	105	0%	7
Pamplona-Alsasua-Vitoria	228	0	228	0%	1.708
TOTAL CORREDOR	1.359	7	1.352	0,5%	2.494

➤ Esta propuesta supone diferir una inversión de **2.494 M€** a ejercicios posteriores a 2018.

4.8 Corredor Barcelona-Frontera Francesa

Tramo Barcelona-Figueres

Actuación planificada inicialmente



Resultados

- Mejora de tiempos

Elementos clave

- La línea completa se ha inaugurado el 8 de enero de 2013, hasta diciembre de 2012 se encontraban en servicio 75 km que formaban parte del corredor de mercancías puesto en servicio en 2010.
- Desde diciembre de 2010 se encuentra en servicio el tramo Conexión Internacional-Estación Figueres-Vilafant que posibilita la llegada de viajeros en ancho estándar UIC desde Francia a esta estación.



4.8 Corredor Barcelona-Frontera Francesa

Tramo Barcelona-Figueres

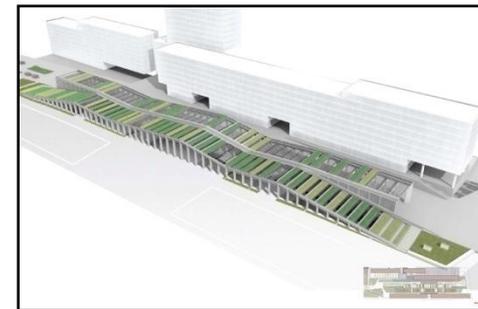
Situación Final



4.8 Corredor Barcelona-Frontera Francesa

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN BARCELONA SAGRERA



Actuaciones de Convenio Obras preparatorias, vías de AV y RC, nuevos talleres, estación de Sant Andreu Comtal y nueva estación intermodal de la Sagrera.

Nueva Propuesta de Integración (Obras ferroviarias y Muros-Losas)

Se han ejecutado parcialmente obras preparatorias y adecuado las vías de AV y RC que permiten la circulación y se ha iniciado la ejecución de la nueva estación intermodal de la Sagrera.

Se está ajustando el presupuesto de la estación para que sea viable técnica y económicamente.

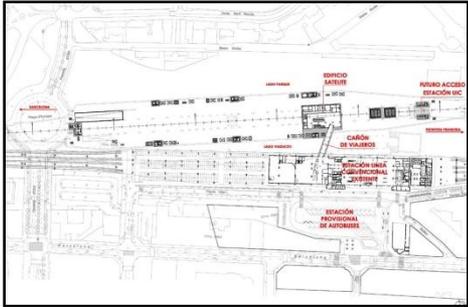
Pto. Convenio	662,2 M€
Pto. Actualizado	1.613,8 M€
Realizado	470,1 M€
Pto pendiente	1.071,7 M€

Resumen de los presupuestos

Total actualizado	Total propuesta
1.613,8 M€	1.541,8 M€
Ahorro: 72,0 M€	

4.8 Corredor Barcelona-Frontera Francesa

Integraciones urbanas



Actuación planificada inicialmente

Soterramiento de las líneas de A.V y R.C y construcción de una nueva estación ferroviaria conectada con la estación de autobuses. Se encuentra ejecutado y en servicio el túnel de la Línea de A.V. y el nuevo edificio provisional de viajeros.

Nueva Propuesta de Integración

No soterrar la línea convencional. Realizar la conexión del edificio de la estación provisional en servicio, con la futura estación de autobuses, que se ubicará en el nivel -1 del recinto de la nave de vías y andenes de A.V.

- Costes:
- Fase I (ya ejecutado) : 348,5 M€ (vías e instalaciones) + 25,7 M€ (estación)
 - Fase II y III (túneles y la caja de la estación de a. convencional) : 369,0 M€
 - Fase IV (nueva estación): 89,5 M€

Pto. Actualizado	834,5 M€
Realizado	374,2 M€
Pto pendiente	0 M€

Total actualizado	Total propuesta
834,5 M€	374,2 M€
Ahorro: 460,3 M€	

Resumen de los presupuestos

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Actuación planificada inicialmente

Grado de Ejecución

Cifras en M€



ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
OBRAS	224	3.200	2.453	427	320
ALBACETE-ALICANTE	176	1.900	1.658	222	20
MONFORTE DEL CID - MURCIA	48	1.300	795	205	300
EST/PROY	88	819	0	0	819
ALICANTE-ELCHE (VARIANTE DE TORRELLANO)	39	319	0	0	319
MURCIA-CARTAGENA	49	500	0	0	500
TOTAL CORREDOR	312	4.019	2.453	427	1.139

Elementos clave

- **Alto grado de avance** en:
 - Albacete-Alicante: obras prácticamente terminadas en su totalidad, incluido vía, electrificación e instalaciones
 - Monforte del Cid-Murcia: obras de plataforma prácticamente terminadas en su totalidad. Pendiente de licitar vía, electrificación e instalaciones.
- **Actuaciones previstas** en los tramos Alicante-Elche y Murcia-Cartagena en el **“Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo”**.

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2016

- **Puesta en servicio** de los tramos **Albacete-Monforte del Cid-Alicante (2013)** para **tráfico exclusivo de viajeros y Alicante-Monforte del Cid-Murcia (2016)** en doble vía ancho estándar UIC y ERTMS.
- **Cambio de ancho a estándar UIC y electrificación** de la línea actual entre Alicante y Elche (San Isidro), para mantener los servicios de cercanías y mercancías entre Murcia y Alicante. Incluido en el "Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo". Se pospone la construcción de la variante de Torrellano.
- Requiere las **actuaciones de integración fase I** de las RAF's de **Murcia y Alicante** que aportan buenas soluciones para ambas estaciones **en superficie**.
- Entre **Murcia y Cartagena**, instalación de **tercer carril y electrificación de la vía actual**, para permitir la circulación de ramas de AV hasta Cartagena, así como de los tráficos de mercancías en ancho estándar, incluidos en el "Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo".

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Características de la Nueva Propuesta

Situación Planificada inicialmente



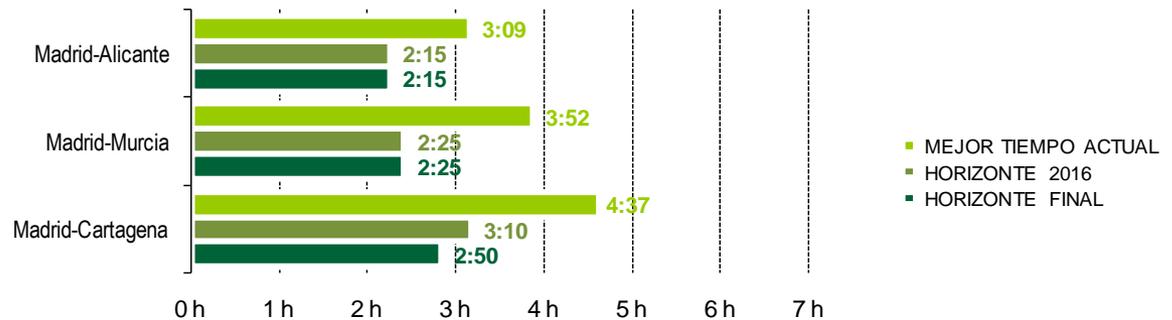
Nueva Propuesta



4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Resultados e Inversiones

- Mejora de tiempos



INVERSIONES NUEVA PROPUESTA HORIZONTE 2013/2016

Tramo	Inversión total	Inversión realizada	Inversión pendiente	% Realizado	Inversión diferida
ALBACETE-ALICANTE	1.900	1.658	242	87%	0
TOTAL Horiz. 2013	1.900	1.658	242	87%	0
MONFORTE-MURCIA	1.300	795	505	61%	0
ALICANTE-ELCHE	80	0	80	0%	239
MURCIA-CARTAGENA	112	0	112	0%	388
TOTAL Horiz. 2016	1.492	795	697	53%	627

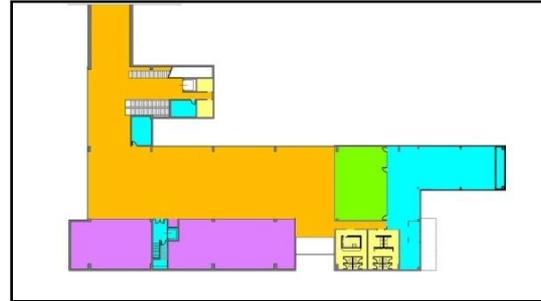
La nueva estrategia planteada con **horizonte 2016** supone una inversión de 1.492 M€. En este horizonte **se alcanzan los tiempos de recorrido Madrid-Murcia esperados en la actuación planificada inicialmente con buena solución de integración de Murcia en superficie** y paliando los efectos de la no construcción de la variante de Torrellano. **El acceso a Cartagena en ancho estándar UIC**, cuya inversión está incluida en el "Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Mediterráneo" **reduce en más de una hora y media** los tiempos actuales entre Madrid y Cartagena.

Esta propuesta supone **diferir una inversión de 627 M€ a ejercicios posteriores a 2018.**

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Estaciones

ESTACIÓN
VILLENA



**Actuación
Planificada inicialmente**

Proyecto de Construcción de nueva estación de A.V. realizado por la UTE Ines Ingenieros – COOT arquitectos

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Reducir la superficie de actuación eliminando la planta sótano, reduciendo plazas de aparcamiento y dejando en bruto la planta primera, para ajustarlo al programa necesario para la explotación de la estación

Pto. Inicial	15,9 M€
Pto. Propuesta	10,9 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

Las obras se encuentran ya ejecutadas.

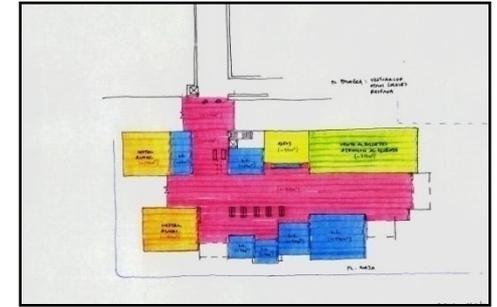
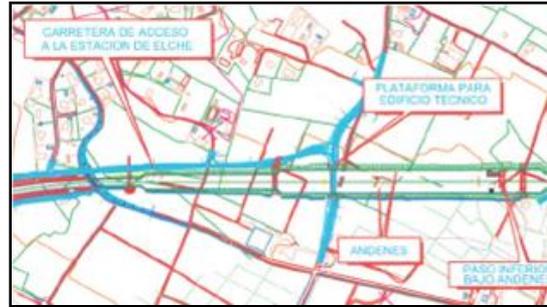
Total Inicial	Total Propuesta
15,9 M€	10,9 M€
Ahorro: 5,0 M€	

Resumen de los presupuestos

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Estaciones

ESTACIÓN ELCHE



Actuación Planificada inicialmente

Proyecto de nueva estación de alta velocidad

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Realizar un nuevo proyecto basándose en un nuevo programa de necesidades que reduzca la inversión.

Pto. Inicial	31 M€
Pto. Propuesta	20 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

Las obras se encuentran ya ejecutadas.

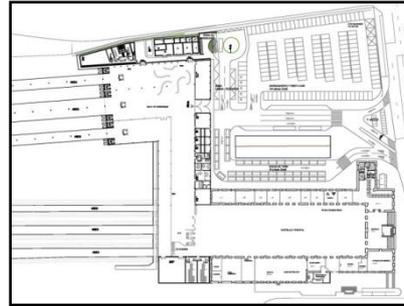
Total Inicial	Total Propuesta
31 M€	20 M€
Ahorro: 11 M€	

Resumen de los presupuestos

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN ALICANTE



Actuaciones de Convenio

Infraestructuras de acceso a la ciudad, soterramiento del canal hasta la estación, nueva estación soterrada, variante de Cercanías Alicante-Torrellano, acondicionamiento de Cercanías entre la futura Vía Parque y San Vicente de Raspeig, y construcción de dos apeaderos.

Nueva Propuesta de Integración (Obras ferroviarias y Muros-Losas)

Actualmente realizados los accesos a la ciudad (Tramo Alcoraya-Alicante) y el soterramiento de la Fase I, así como el acondicionamiento de las Cercanías y la construcción de dos apeaderos previstos en Convenio.

Finalizar la ejecución de la Fase II de acceso en superficie que incluye la adecuación de la estación actual para acoger los nuevos tráficos de Alta Velocidad.

Nota: La estación inicialmente prevista tenía un coste de 155M€. Ésta se sustituirá por la adecuación de la estación actual cuyo presupuesto estimado es de 6,41M€.

Pto. Convenio	242,6 M€
Pto. Actualizado	854,9 M€
Realizado	137,3 M€
Pto pendiente	56,9 M€

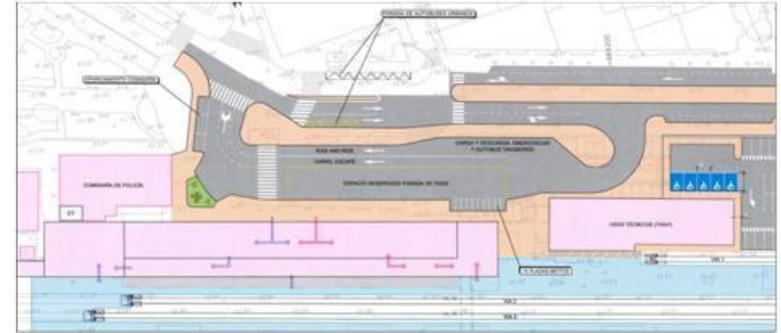
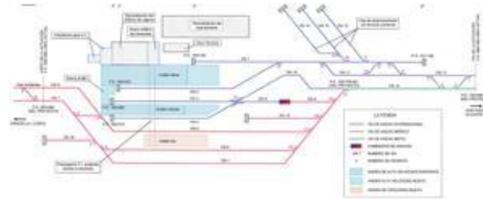
Total actualizado	Total propuesta
854,9 M€	194,2 M€
Ahorro: 660,7M€	

Resumen de los presupuestos

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN MURCIA



Actuaciones de Convenio

Canal con triple vía a lo largo de 7,9Km de los cuales se soterran completamente 4,3 Km a su paso por la ciudad y 500 m en Nonduermas, depresión del resto del pasillo y nueva estación intermodal cubierta.

Nueva Propuesta de Integración (Obras ferroviarias y Muros-Losas)

Realizar la entrada en superficie con doble vía de ancho mixto en el pasillo de acceso este.

Adecuar la estación actual para la llegada de la Alta Velocidad , adaptar y ampliar el edificio con nuevos módulos y reordenar el aparcamiento.

Pto. Convenio	195,0 M€
Pto. Actualizado	311,9 M€
Realizado	2,0 M€
Pto pendiente	55,4 M€

Total actualizado	Total propuesta
311,9 M€	57,4 M€
Ahorro: 254,5 M€	

Resumen de los presupuestos

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN CARTAGENA



Actuaciones de Convenio

Soterramiento de la traza urbana (720m) y de la bifurcación del ramal de acceso a Escombreras, construcción nueva estación semisoterrada en dos niveles.

Nueva Propuesta de Integración (Obras ferroviarias y Muros-Losas)

Ejecutar la adecuación de la estación a los tráficos de Alta Velocidad.

El resto de actuaciones quedan en suspenso temporalmente.

Nota: La estación inicialmente prevista tenía un coste de 65,6M€. Ésta se sustituirá por la adecuación de la estación actual cuyo presupuesto estimado es de 3M€.

Pto. Convenio	62,8 M€
Pto. Actualizado	108,1 M€
Realizado	1,1 M€
Pto pendiente	3,5 M€

Resumen de los presupuestos

Total actualizado	Total propuesta
108,1 M€	4,6 M€
Ahorro: 103,5 M€	

4.10 Corredor Mediterráneo

Tramo La Encina-Valencia-Castellón-Tarragona

Actuación planificada inicialmente

Grado de Ejecución



Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
OBRAS	165	2.172	1.333	355	484
VANDELLÓS-TARRAGONA	53	795	356	185	254
LA ENCINA-VALENCIA	112	1.377	977	170	230
EST/PROY	209	3.570	0	0	3.570
VANDELLÓS-CASTELLÓN	147	2.400	0	0	2.400
CASTELLÓN-VALENCIA	62	1.170	0	0	1.170
TOTAL CORREDOR	374	5.742	1.333	355	4.054

Elementos clave

- Alto grado de ejecución de los tramos Vandellós-Camp de Tarragona y La Encina-Valencia.
- El resto de tramos se encuentran en fase de proyecto y estudio.

4.10 Corredor Mediterráneo

Tramo La Encina-Valencia-Castellón-Tarragona

Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2015/2016

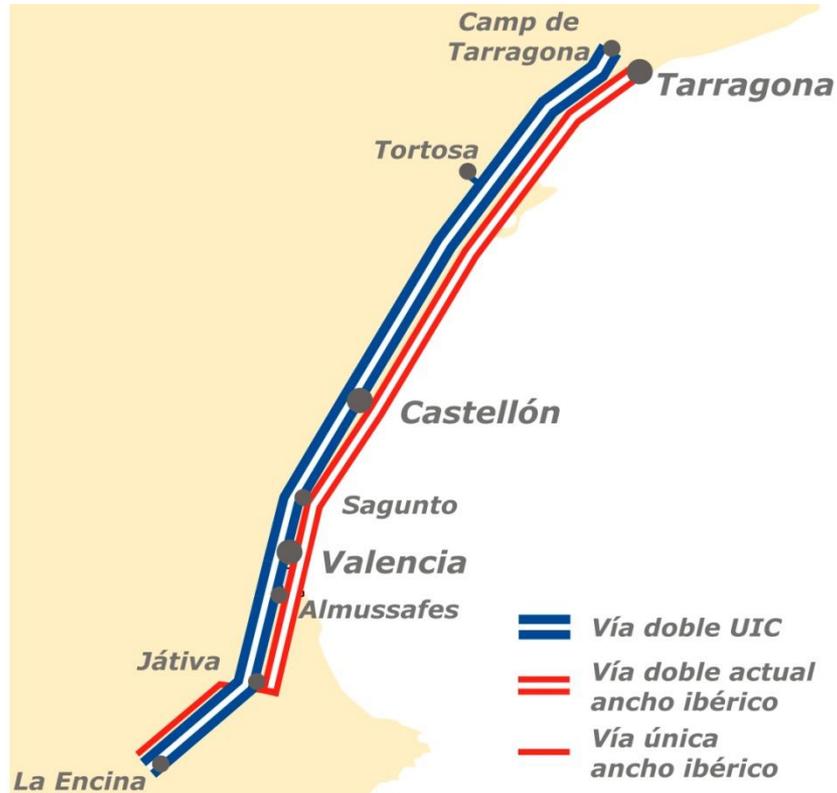
La propuesta planteada para este tramo del Corredor Mediterráneo se basa en la **realización de un itinerario en ancho estándar UIC para tráfico mixto** (viajeros y mercancías). No se incluye la inversión del tercer carril entre Tarragona y Castellbisbal (417 M€) por ser una inversión correspondiente a tráfico de mercancías.

- Entre **La Encina y Valencia** instalación de doble vía ancho estándar UIC, salvo el tramo La Encina-Xátiva que cambia de ancho el trazado actual. Se implanta una vía única en ancho ibérico entre La Encina y Xátiva para tráfico de mercancías, regionales y servicios de cercanías.
- Implantación de ancho mixto entre Valencia Fuente de San Luis y Almussafes, y acceso en ancho estándar a la factoría de Ford.
- Entre **Valencia y Sagunto** implantación de un tercer carril en la doble vía.
- Entre **Sagunto y Castellón** implantación de un tercer carril en una vía y cambio a ancho estándar UIC en la otra vía.
- Entre **Castellón y Vandellós** cambio a ancho estándar UIC en ambas vías, y en la vía única a Tortosa.
- Entre **Vandellós y Camp de Tarragona** (actual estación de la LAV Madrid-Barcelona), finalización de la construcción del tramo e instalación de doble vía de ancho estándar UIC.
- No se construye la Estación Central de Tarragona.

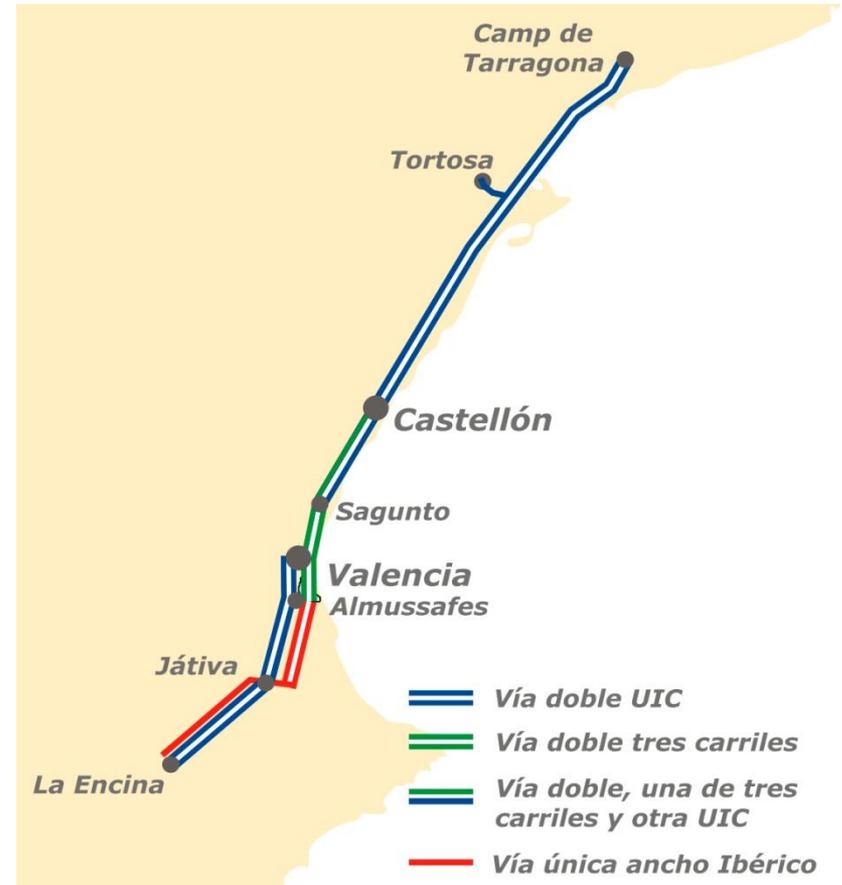
4.10 Corredor Mediterráneo

Tramo La Encina-Valencia-Castellón-Tarragona

Situación Planificada inicialmente



Nueva Propuesta

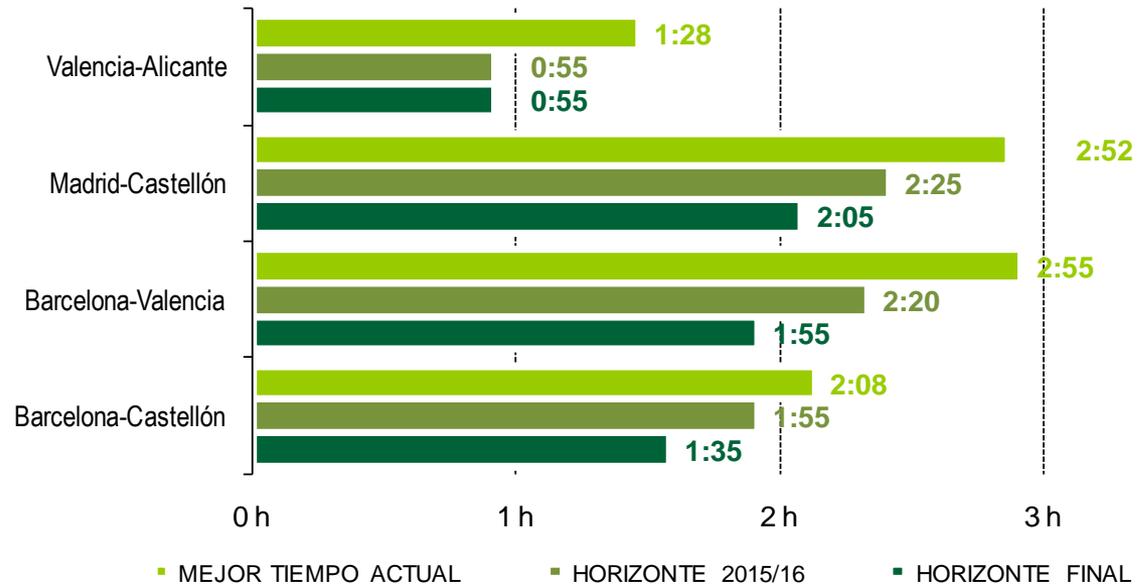


4.10 Corredor Mediterráneo

Tramo La Encina-Valencia-Castellón-Tarragona

Resultados e Inversiones Nueva Propuesta

- Mejora de tiempos



4.10 Corredor Mediterráneo

Tramo La Encina-Valencia-Castellón-Tarragona

Inversiones Nueva Propuesta horizonte 2015/2016

Cifras en M€

Línea de alta velocidad	Inversión total	Inversión realizada	Inversión pendiente	% Realizado	Inversión diferida
Vandellós-Tarragona	659	356	303	54%	136
La Encina-Xàtiva-Valencia	1.377	977	400	71%	0
Vandellós-Castellón	170	0	170	0%	2.230
Castellón-Valencia	362	0	362	0%	808
TOTAL CORREDOR	2.568	1.333	1.235	52%	3.174

- La propuesta supone **inversión diferida** a ejercicios posteriores a 2018 de **3.174 millones de euros**, y permite **reducir en un 20% los tiempos de viaje** en la relación Barcelona-Valencia (frente al 35% que se alcanzará en el horizonte final).

4.10 Corredor Mediterráneo

Integraciones urbanas

INTEGRACIÓN VALENCIA



Actuaciones de Convenio

Construcción de accesos ferroviarios, remodelación de Fuente de San Luis, soterramiento del canal de entrada (4,2 Km), Estación Central soterrada, túnel pasante y urbanización del Parque Central.

Nueva Propuesta de Integración (Obras ferroviarias y Muros-Losas)

Finalizadas y puestas en servicio las obras del acceso sur (Tramo Picanya-Valencia), el nudo sur, la remodelación de Fuente de San Luis y las Fases I y II del Canal de Acceso que incluyen la Estación Joaquín Sorolla.

Se está realizando un estudio para plantear una posible ejecución por fases de la obra que falta por realizar y que haga viable económicamente la actuación.

Nota: La estación inicialmente prevista tenía un coste de 857M€. Actualmente está en servicio la Estación Joaquín Sorolla, de nueva construcción, cuyo coste ha sido de 37,7M€ manteniéndose además en servicio la Estación del Norte.

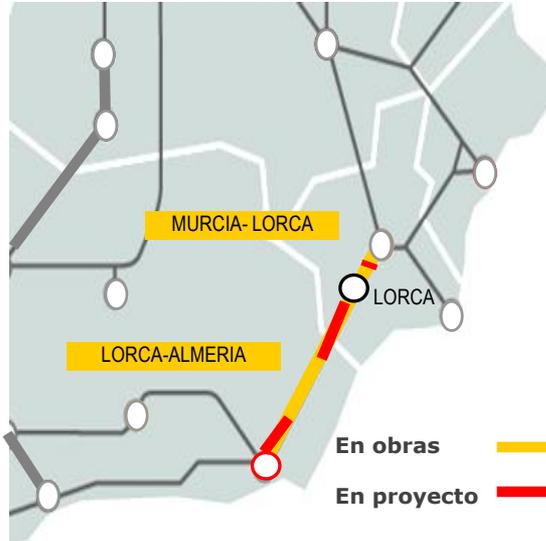
Pto. Convenio	804,5 M€
Pto. Actualizado	2.633,6 M€
Realizado	475,9 M€
Pto pendiente	En estudio

Total actualizado	Total propuesta
2.633,6 M€	En estudio
Ahorro: En estudio	

Resumen de los presupuestos

4.11 Corredor Mediterráneo. Tramo: Murcia-Almería

Actuación planificada inicialmente



Grado de Ejecución

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG Km	INVERSIÓN TOTAL	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
MURCIA-LORCA	51	578	82	5	491
LORCA-ALMERÍA	137	1.902	611	26	1.265
TOTAL CORREDOR	188	2.480	693	31	1.756

Elementos clave

- Alto grado de avance en tramos aislados, que se pueden distinguir en dos zonas:
 - Murcia-Lorca: plataforma concluida en 22 de los 51 Km (43% del trayecto).
 - Lorca-Almería: Plataforma concluida en 26 de los 137 Km (20% del trayecto).
- Sin iniciar actuaciones en la RAF de Almería.
- Línea prevista para admitir tráfico de cercanías junto con los de Alta Velocidad.

4.11 Corredor Mediterráneo. Tramo: Murcia-Almería

Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2016

- **Finalizar** la construcción de los tramos entre **Murcia** y **Lorca**, con **plataforma para vía doble y estudiar el montaje de vía única o doble** en ancho estándar UIC, con electrificación e instalaciones de alta velocidad. El acceso Sur de Murcia y Norte de Lorca se realizan sobre la plataforma actual.
- En **Lorca** se adopta una **solución transitoria** en la que los tráficos de Alta velocidad llegan en superficie a la estación de Lorca San Diego, ubicada al inicio del casco urbano. (Integración de Lorca en Estudio Informativo).

4.11 Corredor Mediterráneo. Tramo: Murcia-Almería

Situación Planificada inicialmente



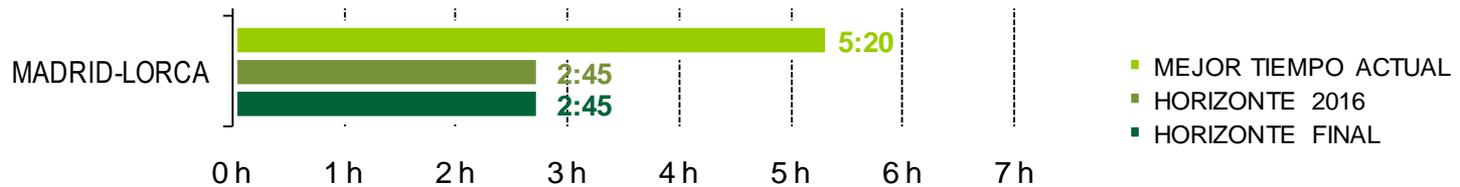
Nueva Propuesta



4.11 Corredor Mediterráneo. Tramo: Murcia-Almería

Resultados e Inversiones

- Mejora de tiempos



- Inversiones Nueva Propuesta horizonte 2016

Cifras en M€

Tramo	Inversión total	Inversión realizada	Inversión pendiente	% Realizado	Inversión diferida
MURCIA-LORCA	348	82	266	24%	230
LORCA-ALMERIA (*)	637	611	26	96%	1.265
TOTAL HORIZ. 2016	985	693	292	22%	1.495

(*) Esta inversión refleja la finalización de las obras de plataforma de los tramos en ejecución.

La propuesta **horizonte 2016** supone **diferir una inversión de de 1.495 M€ a ejercicios posteriores a 2018**, reduciendo los tiempos **Madrid-Lorca** prácticamente a la mitad.

4.12 Corredor Antequera-Granada

Actuación Planificada Inicialmente



Grado de Ejecución

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL		LONG km	INVERSIÓN	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
EN SERVICIO	LOJA TOCÓN	12 (*)	33	33	0	0
EN OBRAS	ANTEQUERA GRANADA	96	1.617	917	198	502
EN PROYECTO	VARIANTE DE LOJA	18	400	0	0	400
TOTAL CORREDOR		126	2.050	950	198	902

(*) Loja Tocón actualmente en servicio 16km

Elementos clave

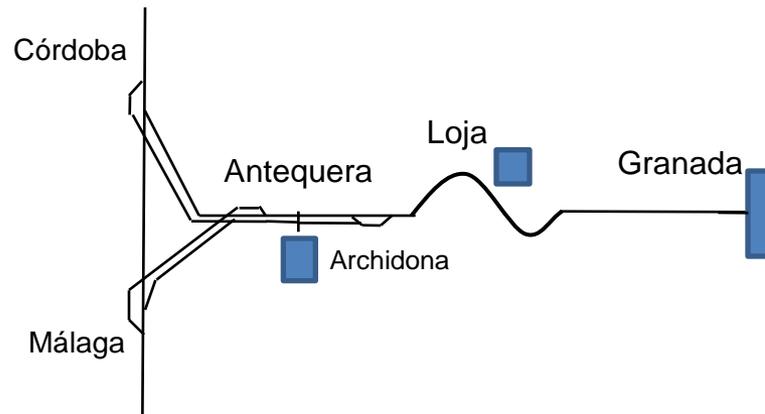
- Durante la tramitación del Estudio Informativo de la LAV Antequera-Granada, el tramo correspondiente a la **Variante de Loja** sufrió un considerable retraso debido a **problemas urbanísticos e hidrogeológicos** y no pudo ser aprobado hasta el 28 de abril de 2011, lo que originó **un fuerte desfase** en su ejecución en relación con el resto de los tramos, que se encuentran actualmente muy avanzados.
- El tramo Loja Tocón de 16 km, actualmente en servicio en vía única en ancho 1668 fue desarrollado por la Junta de Andalucía en plataforma de vía doble. Se aprovechan 12 km en la LAV Antequera Granada.
- En la zona de Loja actualmente hay travesía polivalente instalada por lo que se adapta a la colocación de cualquier ancho que se escoja. Para instalar un tercer carril habría que cambiar las traviesas.

4.12 Corredor Antequera-Granada

Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2015

- No se ejecuta **en este horizonte** la **variante de Loja**.
- **Línea en doble vía ancho estándar UIC hasta Archidona, y vía única entre Archidona y Granada.**
- **En la zona de Loja se acondicionará la plataforma actual** dando continuidad a la LAV por la línea de ancho ibérico a la que se dota con vía de 3 carriles (*), se electrifica y se eliminan todos los pasos a nivel, lo que supone una **inversión de unos 80 M€**.
- PAET de Archidona que actúa como elemento regulador del tráfico.
- **Granada:** No se realiza el soterramiento de la estación actual, sino una remodelación provisional de la misma. En el acceso a Granada se utiliza tercer carril (2,3 km) y se suprime el paso a nivel de La Chana.
- **Antequera:** Nueva estación que permita el trasbordo de pasajeros entre la línea de Alta Velocidad y la línea convencional. Se simplifica el proyecto existente.
- **Loja:** Se mantiene la estación existente con ligeras mejoras.



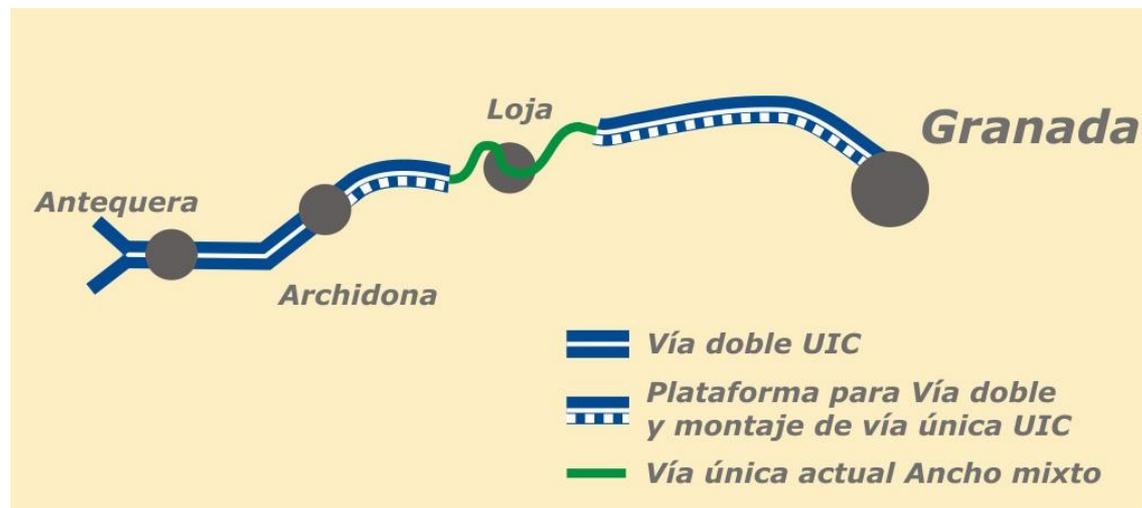
(*). Alternativamente puede cambiarse a ancho estándar UIC con interrupción de la línea convencional que quedaría sin servicio

4.12 Corredor Antequera-Granada

Situación Planificada inicialmente



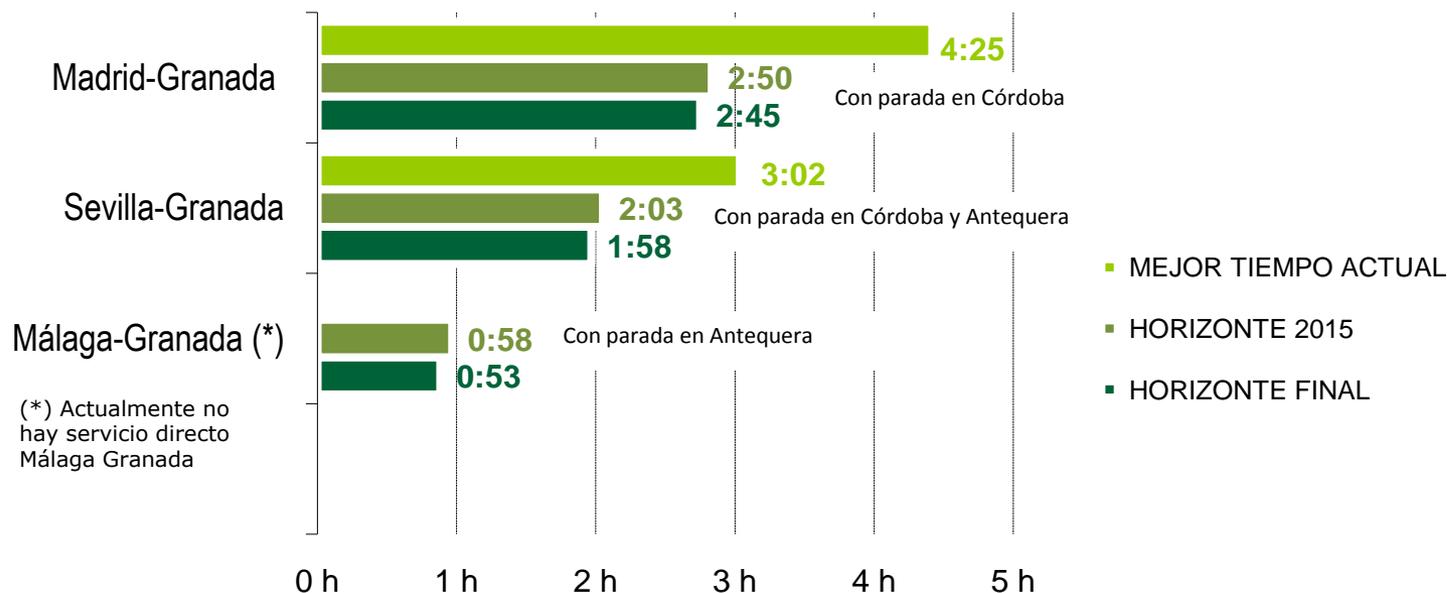
Nueva Propuesta



4.12 Corredor Antequera-Granada

Resultados e Inversiones

- Mejora de tiempos



- El tiempo de viaje de Sevilla Granada sería de dos horas frente a las 3 actuales.
- El ahorro de la relación Madrid Granada alcanza la hora y media.
- Esta infraestructura permite establecer servicios directos con la ciudad de Málaga.

En el **Horizonte 2015** los tiempos de recorrido más significativos experimentan pocas variaciones respecto de la situación final, ya que el paso por Loja supone **5 minutos de demora** respecto del tiempo de la actuación completa.

4.12 Corredor Antequera-Granada

Resultados e Inversiones Nueva Propuesta

- Las ayudas procedentes de los **Fondos Europeos** para la LAV Antequera-Granada y la LAV Almería-Murcia son de **948 millones de Euros**, siendo posible traspasar parte de los fondos no utilizados en la LAV Almería-Murcia a las obras a realizar en la LAV Antequera-Granada.
- Las obras que hayan sido receptoras de fondos deben estar totalmente certificadas, pagadas **antes de final de 2015**, y puestas en servicio antes de marzo de 2017 en caso contrario estos fondos no serían aprovechados.

Horizonte 2015: Línea en doble vía ancho estándar UIC hasta Archidona y vía única entre Archidona y Granada

Tramo	Inversión total (1)	Realizado	Ayudas europeas (2)	Coste neto de ayudas (1)-(2)	Inversión pendiente (3)	Ayudas europeas a la inversión pendiente (4)	Coste pendiente neto de ayudas (3)-(4)	Inversión diferida	% Realizado
Antequera Granada	1.616	950	948	668	666	364	302	434	59%

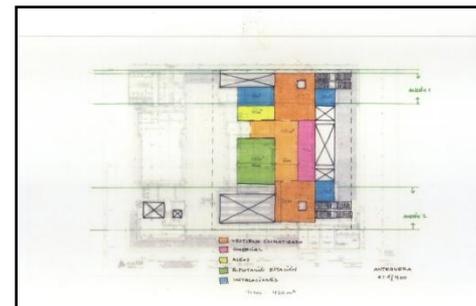
La ejecución del **Horizonte 2015** supone una **inversión diferida de 434 M€** a ejercicios posteriores a 2018.

Además se perciben **364 M€** de ayudas europeas a la inversión pendiente de ejecutar, con un aprovechamiento superior al 90% de las mismas

4.12 Corredor Antequera-Granada

Estaciones

ESTACIÓN ANTEQUERA



Actuación Planificada inicialmente

Proyecto de nueva estación sobre soterramiento del trazado, en el que se incluye el edificio, acabado de andenes y aparcamiento

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros y adecuación de andenes

Redactar un nuevo proyecto constructivo para reducir la inversión y gastos de explotación siendo compatible con la obra de soterramiento actualmente en ejecución.

Pto. Inicial	30,1 M€
Pto. Propuesta	16,0 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

Las propuesta incluye la conexión con la línea convencional y la ejecución de 2 vías mango para maniobras.

Pto. Inicial	9,0 M€
Pto. Propuesta	3,0 M€

Total Inicial	Total Propuesta
39,1 M€	19,0 M€
Ahorro: 20,1 M€	

Resumen de los presupuestos

4.12 Corredor Antequera-Granada

Estaciones

ESTACIÓN
LOJA



**Actuación
Planificada inicialmente**

Proyecto de nueva estación de alta velocidad

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Adaptar el apeadero existente de San Francisco de Loja para la llegada de la alta velocidad

Pto. Inicial	15,3 M€
Pto. Propuesta	2,0 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

La actuación consiste en un acondicionamiento de la zona de andenes adaptándolo a las condiciones del nuevo corredor.

Pto. Inicial	9,7 M€
Pto. Propuesta	1,0 M€

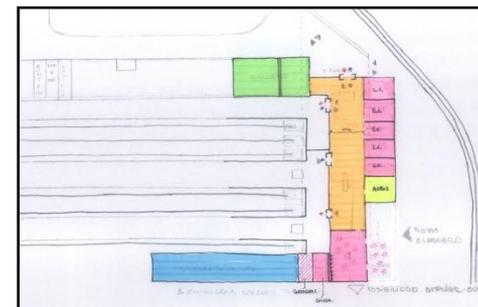
Total Inicial	Total Propuesta
25 M€	3 M€
Ahorro: 22 M€	

Resumen de los presupuestos

4.12 Corredor Antequera-Granada

Estaciones

ESTACIÓN
GRANADA



Actuación Planificada inicialmente

Estación de nueva planta, proyecto encargado a Rafael Moneo para responder a la llegada de alta velocidad

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Adecuación y ampliación de la estación existente dando respuesta al esquema de vías planteado en superficie

Pto. Inicial	243,0 M€
Pto. Propuesta	6,7 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

Se aprovecha la plataforma de vías actual adecuando la configuración de vías y andenes a las necesidades de la alta velocidad.

El acceso a Granada incluye la entrada a la estación en tercer carril así como la supresión del paso a nivel de La Chana.

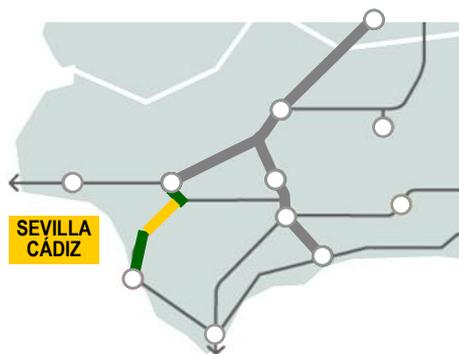
Pto. Inicial	25,0 M€
Pto. Propuesta	21,3 M€

Total Inicial	Total Propuesta
268 M€	28 M€
Ahorro: 240 M€	

Resumen de los presupuestos

4.13 Corredor Sevilla-Cádiz

Actuación planificada inicialmente



En servicio
Obras

Grado de Ejecución

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
TOTAL CORREDOR	146	1.148	916	191	41

Elementos clave

- Al desarrollarse la actuación sobre el corredor ferroviario existente permite la puesta en servicio por tramos.
- Sevilla-Utrera en servicio desde 2003.
- Jerez de la Frontera-Cádiz en servicio, excepto el tramo de Puerto Real que se ha desbloqueado en agosto de 2012 con la firma del Convenio.

4.13 Corredor Sevilla-Cádiz

Características de la Nueva Propuesta

Actuación con un **grado de desarrollo muy avanzado**, con algunos tramos ya concluidos y en servicio.

Esta línea es susceptible de ponerse **en servicio por tramos** ya que discurre paralela a la existente y se utiliza el mismo equipamiento (ancho ibérico y electrificación 3 kV).

Horizonte 2014

- Poner en servicio **toda la línea** utilizando señalización ASFA **salvo el tramo Utrera - Las Cabezas de San Juan** (26,4 km).

Horizonte 2015

- Poner en servicio el tramo **Utrera - Las Cabezas de San Juan**.

Horizonte 2018

- Implantar el **ERTMS** en la línea.

4.13 Corredor Sevilla-Cádiz

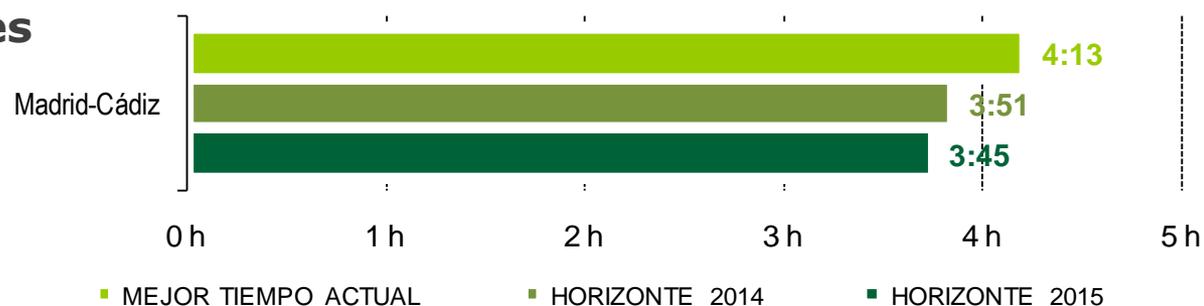
Situación final



4.13 Corredor Sevilla-Cádiz

Resultados e Inversiones

- Mejora de tiempos



- Inversiones Nueva Propuesta horizonte 2014/2015/2018

Cifras en M€

Tramo	Inversión total	Inversión realizada	Inversión pendiente	% Realizado
TOTAL HORIZ. 2014/2015	1.083	916	167	85%
ERTMS	65	0	65	0%
TOTAL HORIZ. 2018	1.148	916	232	80%

➤ En este corredor la propuesta coincide con la planificada inicialmente, por lo que no hay inversión diferida a ejercicios posteriores a 2018.

4.14 Corredor Madrid – Extremadura

Actuación planificada inicialmente Grado de Ejecución



Cifras en M€

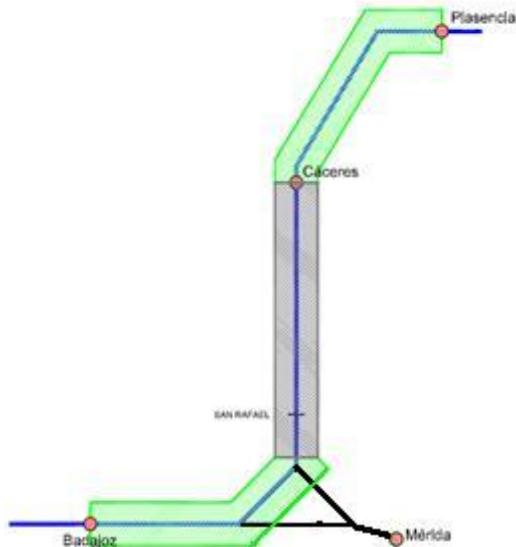
ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN	REALIZADO	COMPROMETIDO	PTE LICITAR
EN OBRAS	210	3.070	609	252	2.209
CACERES-MERIDA-BADAJOZ	103	1.270	305	14	951
NAVALMORAL-CACERES	107	1.800	304	238	1.258
EST/PROY	140	1.360	0	0	1.660
PANTOJA-NAVALMORAL	140	1.360	0	0	1.360
TOTAL CORREDOR	350	4.430	609	252	3.869

Elementos clave

- Alto grado de avance en la parte final del corredor desde Plasencia hasta Badajoz.
- Sin iniciar obras entre Madrid y Plasencia, salvo dos tramos aislados en el entorno de Navalmoral.
- Sin iniciar las integraciones urbanas en las ciudades.
- Necesidad de ejecutar y pagar las obras antes de final de 2015 y ponerlas en servicio antes de marzo de 2017 para aprovechar **fondos europeos**.

4.14 Corredor Madrid – Extremadura

Características de la Nueva Propuesta



Horizonte 2015

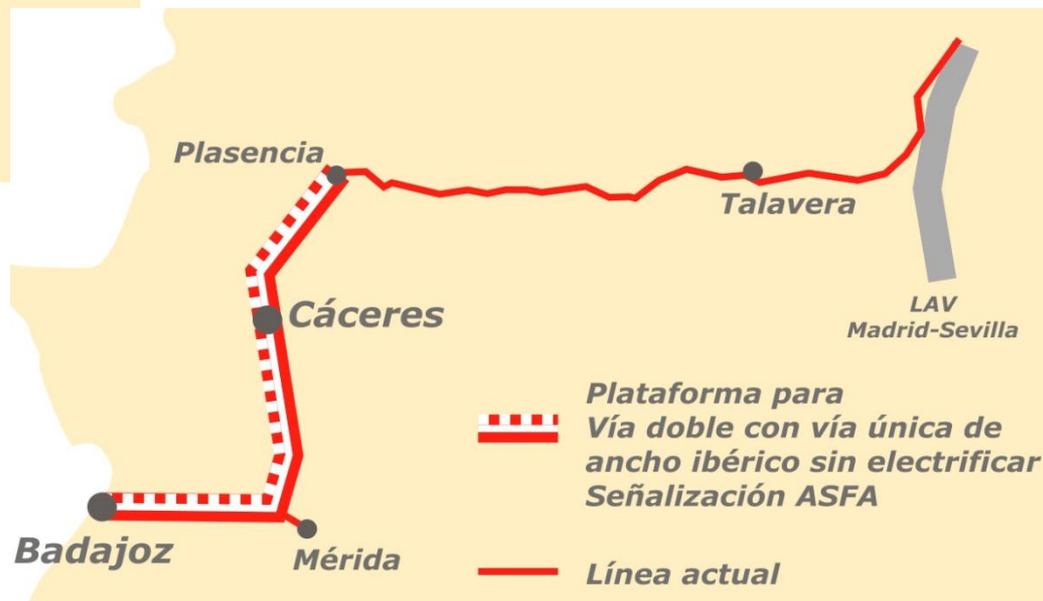
- Puesta en servicio **por tramos sucesivos** de la línea de alta velocidad, tramo **Plasencia – Caceres – Mérida - Badajoz**, conectándolo con la línea convencional existente así como de los accesos y el bypass de Mérida, totalizando **164 Km de nueva infraestructura**.
- La puesta en servicio se realiza en vía única de ancho ibérico, sin electrificación y con señalización ASFA, **equipamiento básico** que permitirá **velocidades de hasta 200 Km/h**.
- Los accesos a ciudades se realizan a través de la línea existente y utilizando las estaciones existentes.
- La **demanda** de viajeros **se incrementa en un 116%**.
- Se optimiza el **aprovechamiento de la ayudas europeas** en relación con la inversión realizada.

4.14 Corredor Madrid – Extremadura

Situación Planificada inicialmente



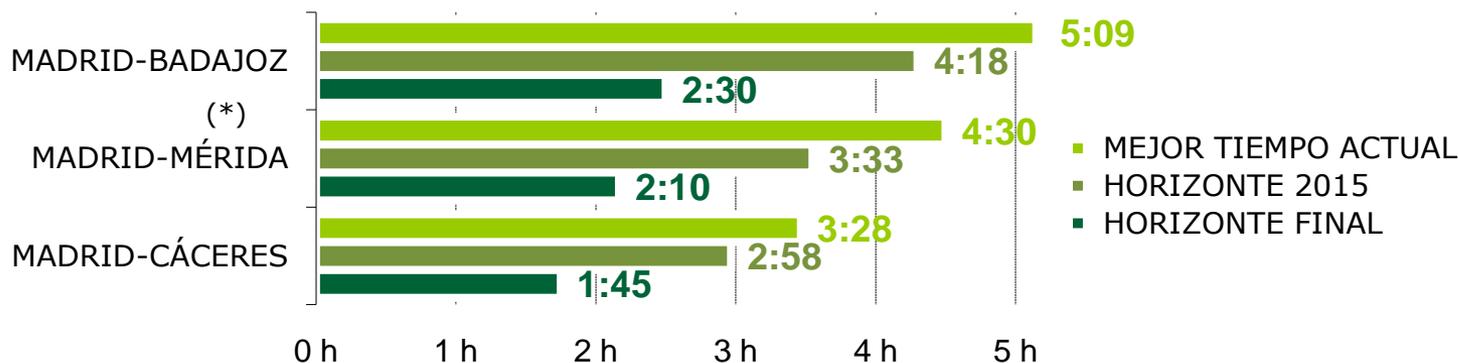
Nueva Propuesta



4.14 Corredor Madrid – Extremadura

Resultados e Inversiones

- Mejora de tiempos (*)



(*) Tiempos estimados con paradas en Talavera, Cáceres, Mérida y Badajoz. Si se estableciera un servicio semidirecto Madrid-Talavera-Cáceres-Badajoz, sin parada en Mérida, la duración del viaje en el horizonte 2015 sería de 3h 35 minutos.

INVERSIONES NUEVA PROPUESTA EN HORIZONTE 2015

Tramo	Inversión total (1)	Realizado	Ayudas europeas (2)	Coste neto de ayudas (1)-(2)	Inversión pendiente (3)	Ayudas europeas a la inversión pendiente (4)	Coste pendiente neto de ayudas (3)-(4)	Inversión diferida	% Realizado
Plasencia-Cáceres-Badajoz	1.252	609	505	747	643	303	340	3.178	49%

La propuesta supone una **inversión diferida de 3.178 millones de euros** a ejercicios posteriores a 2018, y permite **reducir en un 17% los tiempos de viaje** en la relación Madrid-Badajoz (frente al 52% que se alcanzará en el horizonte final).

4.14 Corredor Madrid – Extremadura

Estaciones

ESTACIÓN PLASENCIA



Actuación Planificada inicialmente

Nueva estación de alta velocidad en la LAV Madrid-Extremadura

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Analizar las condiciones de la estación existente para su adecuación a las nuevas condiciones de explotación de la línea

Pto. Inicial	20,8 M€
Pto. Propuesta	0,4 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

Utilización de la infraestructura existente para acceso a la estación. Solo es necesario instalar GSMR

Pto. Inicial	2,3 M€
Pto. Propuesta	1,0 M€

Resumen de los presupuestos

Total Inicial	Total Propuesta
23,1 M€	1,4 M€
Ahorro: 21,7 M€	

4.14 Corredor Madrid – Extremadura

Estaciones

ESTACIÓN CÁCERES



Actuación Planificada inicialmente

Nueva estación de alta velocidad en la LAV Madrid-Extremadura

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Analizar las condiciones de la estación existente para su adecuación a las nuevas condiciones de explotación de la línea

Pto. Inicial	6,9 M€
Pto. Propuesta	0,4 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

No construir la variante prevista en el estudio informativo y utilizar las vías existentes para acceso a la estación. Tampoco se realiza la integración urbana prevista en el Estudio Informativo

Pto. Inicial	141,1 M€
Pto. Propuesta	1,8 M€

Resumen de los presupuestos

Total Inicial	Total Propuesta
148,0 M€	2,2 M€
Ahorro: 145,8 M€	

4.14 Corredor Madrid – Extremadura

Estaciones

ESTACIÓN
MÉRIDA



Actuación Planificada inicialmente

Nueva estación de alta velocidad en la LAV Madrid-Extremadura

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Analizar las condiciones de la estación existente para su adecuación a las nuevas condiciones de explotación de la línea

Pto. Inicial	4,9 M€
Pto. Propuesta	0,4 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

Construir la variante prevista en el estudio informativo pero no los ramales de acceso a Mérida, utilizando las vías existentes para acceso a la estación

Pto. Inicial	102.0 M€
Pto. Propuesta	2,1 M€

Resumen de los presupuestos

Total Inicial	Total Propuesta
106,9 M€	2,5 M€
Ahorro: 104,4 M€	

4.14 Corredor Madrid – Extremadura

Estaciones

ESTACIÓN BADAJOZ



Actuación Planificada inicialmente

Nueva estación de alta velocidad en la LAV Madrid-Extremadura, situada en la frontera con Portugal

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros

Analizar las condiciones de la estación existente para su adecuación a las nuevas condiciones de explotación de la línea

Pto. Inicial	124,2 M€
Pto. Propuesta	0,4 M€

Nueva Propuesta para vías y andenes

De la infraestructura existente para acceso a la estación, solo es necesario instalar GSMR

Pto. Inicial	199,0 M€
Pto. Propuesta	1,7 M€

Resumen de los presupuestos

Total Inicial	Total Propuesta
323,2 M€	2,1 M€
Ahorro: 321,1 M€	

4.15 Conexión Chamartín-Atocha, estación pasante de Atocha y 3ª y 4ª vía Atocha-Torrejón de Velasco

Actuación planificada Grado de Ejecución inicialmente

Cifras en M€

ESTADO ACTUAL	LONG km	INVERSIÓN	REALIZADO	COMPROMETIDO	PENDIENTE LICITAR
OBRAS	35	826	649	76	121
TÚNEL ATOCHA-CHAMARTÍN	7	356	247	34	75
3ª Y 4ª VÍA ATOCHA-TORREJÓN DE VELASCO	28	470	402	42	26
TOTAL CORREDOR	35	826	649	76	121



Elementos clave

- Alto grado de avance de las obras de la cuadruplicación del tramo Atocha-Torrejón de Velasco y del túnel Atocha-Chamartín.
- Proyecto Básico de la Estación Pasante de Atocha. Actualmente en redacción.
- Proyecto de Construcción cambio de ancho a ancho estándar UIC de las vías 14 y 15 en Chamartín. Proyecto aprobado en julio 2012, pendiente decidirse su licitación. Proyecto imprescindible para la puesta en servicio del túnel en ancho estándar UIC Atocha-Chamartín.
- Mejora del sistema ferroviario, al conectar las dos redes de alta velocidad en ancho estándar (Norte y Sureste), posibilitando la puesta en servicio de trenes transversales.

4.15 Conexión Chamartín-Atocha, estación pasante de Atocha y 3ª y 4ª vía Atocha-Torrejón de Velasco

Características de la Nueva Propuesta

Horizonte 2015

- Puesta en servicio del túnel Atocha-Chamartín en doble vía en ancho estándar UIC.
- Puesta en servicio de la 3ª y 4ª vía entre Atocha y Torrejón de Velasco, modificando la configuración del PAET en Torrejón de Velasco para hacer más eficiente la circulación en las LAV's Levante y de Andalucía.
- Todos los tramos cuentan con doble vía, señalización ERTMS y electrificación a 25 kV c.a., y son exclusivos para tráfico de viajeros.

Resultados e Inversiones

- **Aumento de capacidad de la red de AV al sur de Atocha**, al cuadruplicar la actual doble vía entre Atocha y Torrejón de Velasco de la línea Madrid-Sevilla, independizando la circulación de la línea Madrid-Levante.
- **Da continuidad a las líneas de AV Madrid-Levante y Madrid-Sur hasta la estación de Chamartín** una vez ejecutado el nuevo túnel de alta velocidad entre Atocha y Chamartín y la conexión Atocha-Torrejón de Velasco.
- Estas actuaciones permitirán las **conexiones directas en AV entre el Norte y el Sur/Levante de España en ancho de vía estándar UIC**.
- Soluciona el problema de dos subredes de AV en ancho de vía estándar UIC no conectadas (Norte y Sur).

4.15 Conexión Chamartín-Atocha, estación pasante de Atocha y 3ª y 4ª vía Atocha-Torrejón de Velasco

Resultados e Inversiones

- Inversiones Nueva Propuesta horizonte 2015

Cifras en M€

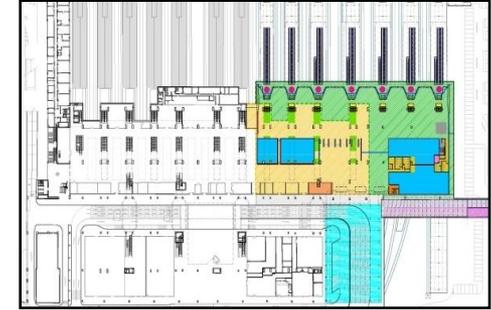
Tramo	Inversión total	Inversión realizada	Inversión pendiente	% Realizado
Túnel Atocha-Chamartín	356	247	109	69%
3ª Y 4ª vía Atocha-Torrejón	470	402	68	86%
TOTAL CORREDOR	826	649	177	79%

La propuesta en la línea coincide con la actuación planificada inicialmente, por lo que no hay inversión diferida a ejercicios posteriores a 2018.

4.15 Conexión Chamartín-Atocha, estación pasante de Atocha y 3ª y 4ª vía Atocha-Torrejón de Velasco

Estaciones

CHAMARTÍN



Actuación Planificada inicialmente

Ampliación por fases para satisfacer necesidades de nuevas líneas de AV y obras de la estación pasante (baja de vías ancho estándar UIC en Atocha)

Conversión vías 14 y 15 de ancho ibérico a ancho estándar UIC, recrecido andén entre 14 y 15, prolongación andén entre 15 y 16, bretelle entre 15 y 16 y pasos inferiores por evacuación. Sin actuaciones en vestíbulo ni accesos. Proyecto aprobado, necesario para la puesta en servicio del túnel en ancho estándar entre Atocha y Chamartín

Presupuesto de proyecto 20, 4 Millones de Euros (IVA 21% incluido)

Conversión vías 12 y 13 de ancho ibérico a ancho estándar UIC y recrecido de andén entre vías 12 y 13, bretelle entre 13 y 14 y prolongación de paso inferior por evacuación. Sin actuaciones en vestíbulo ni accesos. Actuación en fase estudio

Estimación aproximada de coste14 Millones de Euros (IVA 21% incluido)

4.15 Conexión Chamartín-Atocha, estación pasante de Atocha y 3ª y 4ª vía Atocha-Torrejón de Velasco

Estaciones

CHAMARTÍN (continuación)

Ampliación de 3 vías en ancho estándar UIC hacia el Este de la playa de vías de la estación, ampliación del vestíbulo actual y creación de una sala de preembarque. Se considera la misma actuación que la prevista para el proyecto de ampliación de vías, andenes y vestíbulo de ancho estándar UIC de la estación de Chamartín, en lo relativo a actuaciones y calidades, incluso viarios y accesos. Actuación en estudio

Esta actuación es imprescindible realizar dos años antes de la construcción de la estación pasante de Atocha.

Estimación aproximada de coste155 Millones de Euros (IVA 21% incluido)

Aparcamientos subterráneos patio Paquexpress, simultanea a la ampliación a 13 vías, en caso de que se quiera el máximo aprovechamiento del espacio. Actuación en estudio

Estimación aproximada de coste150 Millones de Euros (IVA 21% incluido)

Nueva Propuesta para el edificio de viajeros, vías y andenes

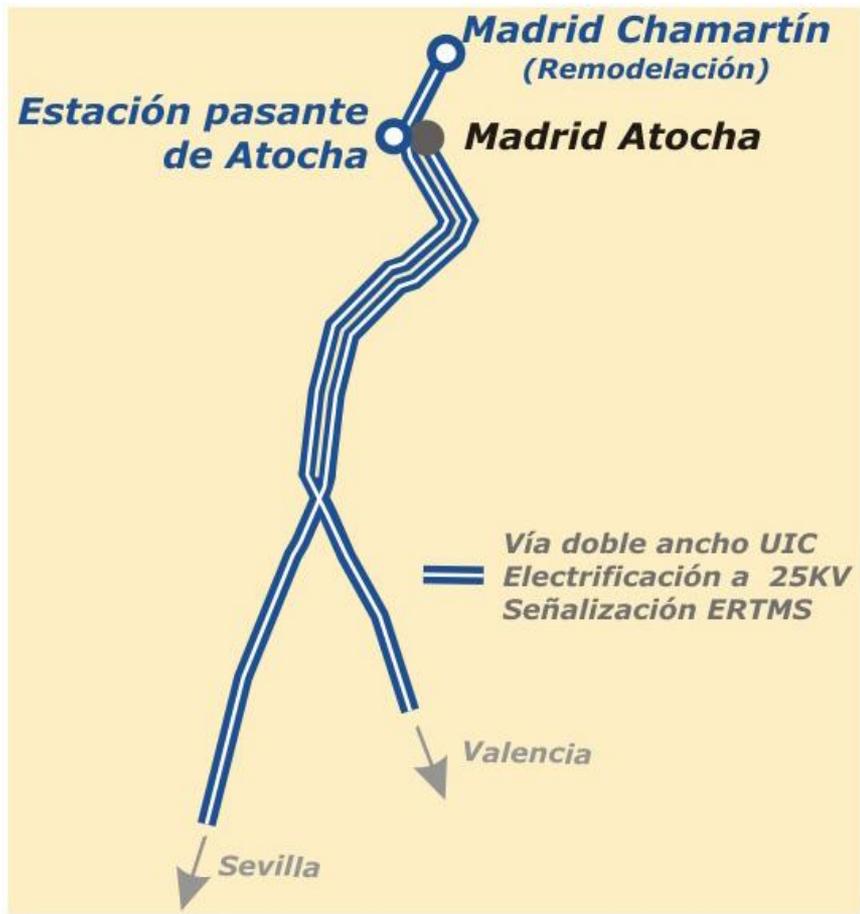
Conversión vías 14 y 15 de ancho ibérico a ancho estándar UIC, conversión vías 12 y 13 de ancho ibérico a ancho estándar UIC y sus actuaciones complementarias

Resumen de los presupuestos

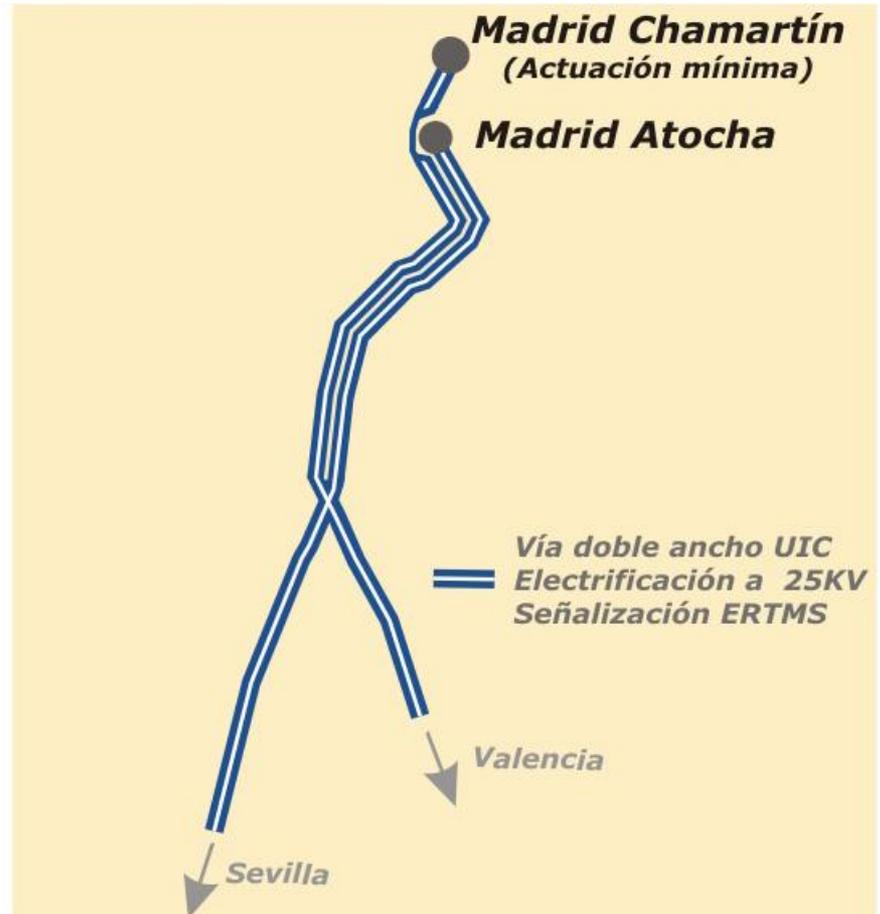
Total Inicial	Total Propuesta
339,4 M€	34,4 M€
Ahorro: 305 M€	

4.15 Conexión Chamartín-Atocha, estación pasante de Atocha y 3ª y 4ª vía Atocha-Torrejón de Velasco

Situación Planificada inicialmente



Nueva Propuesta



5. Propuesta de inversiones

5.1 Líneas

Cifras en M€

CORREDOR	INVERSIÓN PLANIFICADA HORIZONTE PITVI	INVERSIÓN TOTAL PROPUESTA HORIZONTE 2018	INVERSIÓN DIFERIDA	INVERSIÓN REALIZADA	INVERSIÓN PENDIENTE HORIZONTE 2018
MADRID-GALICIA	7.758	3.918	3.840	1.099	2.819
MEDINA DEL CAMPO-SALAMANCA	525	55	470	0	55
EJE ATLÁNTICO	3.385	3.372	13	2.440	932
MADRID-ASTURIAS	6.693	4.554	2.139	3.569	985
MADRID-PAÍS VASCO (Tramo Valladolid-Vitoria)	2.718	1.687	1.031	699	988
NUEVA RED FERROVIARIA EN EL PAÍS VASCO (Y vasca)	3.945	2.936	1.009	1.136	1.800
Ramal Guipuzcoano	1.887	1.887	0	634	1.253
ZARAGOZA (PLASENCIA DE JALÓN)-CASTEJÓN-PAMPLONA-VITORIA	3.853	1.359	2.494	7	1.352
ALBACETE-ALICANTE-MURCIA-CARTAGENA	4.019	3.392	627	2.453	939
CORREDOR MEDITERRÁNEO	5.742	2.568	3.174	1.333	1.235
CORREDOR MEDITERRÁNEO. TRAMO: MURCIA-ALMERÍA	2.480	985	1.495	693	292
ANTEQUERA-GRANADA	2.050	1.616	434	983	633
SEVILLA-CÁDIZ	1.148	1.148	0	916	232
MADRID-EXTREMADURA	4.430	1.252	3.178	609	643
CONEXIÓN ATOCHA-CHAMARTÍN Y ATOCHA-TORREJÓN DE VELASCO	826	826	0	649	177
TOTAL CORREDOR (*)	49.572	29.668	19.904	16.586	13.082

(*) No incluye la plataforma del ramal guipuzcoano que realiza el Gobierno Vasco con cargo al cupo

5.2 Estaciones

Cifras en M€

CORREDOR	ESTACIÓN	INVERSIÓN PLANIFICADA HORIZONTE PITVI	INVERSIÓN PROPUESTA HORIZONTE 2018	AHORRO	INVERSIÓN REALIZADA	INVERSIÓN PENDIENTE HORIZONTE 2018
MADRID-GALICIA	MEDINA DEL CAMPO	13,7	11,0	2,7	0,0	11,0
	ZAMORA	9,1	9,1	0,0	4,5	4,6
	PUEBLA DE SANABRIA	5,1	5,1	0,0	0,0	5,1
	PORTA DE GALICIA	4,8	4,8	0,0	0,0	4,8
	OURENSE	EN ESTUDIO				
EJE ATLÁNTICO	A CORUÑA	186,0	29,2	156,8	0,0	29,2
	SANTIAGO DE COMPOSTELA	56,2	16,8	39,4	0,0	16,8
	PONTEVEDRA	1,8	0,4	1,4	0,0	0,4
	VIGO-URZÁIZ	42,4	42,4	0,0	1,2	41,2
MADRID-ASTURIAS	VENTA DE BAÑOS	4,5	2,0	2,5	0,0	2,0
MADRID-PAÍS VASCO (Tramo Valladolid-Vitoria/Gasteiz)	MIRADA DE EBRO	31,4	6,5	24,9	0,0	6,5
NUEVA RED FERROVIARIA EN EL PAÍS VASCO (Y vasca)	SAN SEBASTIÁN	153,5	88,3	65,2	0,0	88,3
ALBACETE-ALICANTE-MURCIA-CARTAGENA	VILLENA	15,9	10,9	5,0	0,0	10,9
	ELCHE	31,0	20,0	11,0	0,0	20,0
ANTEQUERA-GRANADA	ANTEQUERA	39,1	19,0	20,1	0,0	19,0
	LOJA	25,0	3,0	22,0	0,0	3,0
	GRANADA	268,0	28,0	240,0	0,0	28,0
MADRID-EXTREMADURA	PLASENCIA	23,1	1,4	21,7	0,0	1,4
	CÁCERES	148,0	2,2	145,8	0,0	2,2
	MÉRIDA	106,9	2,5	104,4	0,0	2,5
	BADAJOS	323,2	2,1	321,1	0,0	2,1
CONEXIÓN ATOCHA-CHAMARTÍN Y ATOCHA-TORREJÓN DE VELASCO	CHAMARTÍN	339,4	34,4	305,0	0,0	34,4
TOTAL ESTACIONES		1.828,1	339,1	1.489,0	5,7	333,4

5.3 Integraciones urbanas

Cifras en M€

CORREDOR	INTEGRACIONES URBANAS	INVERSIÓN PLANIFICADA HORIZONTE PITVI	INVERSIÓN PROPUESTA HORIZONTE 2018	AHORRO	INVERSIÓN REALIZADA	INVERSIÓN PENDIENTE HORIZONTE 2018
MADRID-ASTURIAS	PALENCIA	402,5	40,7	361,8	23,5	17,2
	LEÓN	560,7	71,3	489,4	71,3	0,0
	GIJÓN	301,7	189,7	112,0	26,8	162,9
MADRID-PAÍS VASCO (Tramo Valladolid-Vitoria)	VALLADOLID	974,3	373,4	600,9	253,8	119,6
	VITORIA	476,0	119,9	356,1	0,0	119,9
BARCELONA-FRONTERA FRANCESA	BARCELONA SAGRERA	1.613,8	1.541,8	72,0	470,1	1.071,7
	GIRONA	834,5	374,2	460,3	374,2	0,0
ALBACETE-ALICANTE-MURCIA-CARTAGENA	ALICANTE	854,9	194,2	660,7	137,3	56,9
	MURCIA	311,9	57,4	254,5	2,0	55,4
	CARTAGENA	108,1	4,6	103,5	1,1	3,5
CORREDOR MEDITERRÁNEO	VALENCIA	EN ESTUDIO				
TOTAL CORREDOR		6.438	2.967	3.471	1.360	1.607

NOTA: Los datos de inversión y de ahorro se refieren a la operación de integración urbana en su conjunto

6 Mejora de tiempos

- En la siguiente tabla se muestra la mejora de tiempos experimentada en las principales relaciones con las propuestas a 2018, y lo previsto en el horizonte final.

CORREDOR	RELACIÓN	Tiempo Actual	Tiempo Propuesta 2018	Tiempo Futuro Final	Ahorro 2018
MADRID – GALICIA	Madrid-Zamora	1:55	1:25	1:10	0:30
	Madrid-A Coruña	5:58	3:15	3:15	2:43
	Madrid-Vigo	6:29	3:30	3:15	2:59
	Madrid-Ourense	4:43	2:15	2:15	2:28
MEDINA DEL CAMPO – SALAMANCA	Madrid-Salamanca	2:36	1:24	1:11	1:12
EJE ATLÁNTICO	Vigo-A Coruña	1:57	1:06	1:06	0:51
	Vigo-Santiago	1:21	0:42	0:42	0:39
MADRID-ASTURIAS	Madrid-León	2:42	1:45	1:45	0:57
	Madrid-Oviedo	4:40	3:15	2:30	1:25
MADRID - PAÍS VASCO Y NUEVA RED FERROVIARIA EN EL PÁIS VASCO	Madrid-Burgos	2:16	1:35	1:35	0:41
	Madrid-Vitoria Gasteiz	3:33	2:45	2:00	0:48
	Madrid-Bilbao	4:47	3:25	2:30	1:22
	Madrid-San Sebastián	5:18	3:35	2:45	1:43
ALBACETE-ALICANTE-MURCIA-CARTAGENA	Madrid-Alicante	3:09	2:15	2:15	0:54
	Madrid-Murcia	3:52	2:25	2:25	1:27
	Madrid-Cartagena	4:37	3:10	2:50	1:27
CORREDOR MEDITERRÁNEO	Barcelona-Valencia	2:55	2:20	1:55	0:35
	Valencia-Alicante	1:28	0:55	0:55	0:33
ANTEQUERA - GRANADA	Madrid-Granada	4:25	2:50	2:45	1:35
SEVILLA - CÁDIZ	Madrid-Cádiz	4:13	3:45	3:45	0:28
MADRID - EXTREMADURA	Madrid-Cáceres	3:28	2:58	1:45	0:30
	Madrid-Badajoz	5:09	3:35 (*)	2:30	1:34