

Se presenta como Buena Práctica la llevada a cabo por ADIF “El Túnel del Regajal. Línea de Alta Velocidad Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete”, Cofinanciado por el Fondo de Cohesión dentro del Programa Operativo Cohesión-FEDER 2007-2013



El túnel de El Regajal situado en el tramo Aranjuez-Ontígola, de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, discurre por las cercanías del conocido como Mar de Ontígola, un humedal situado en la Reserva Natural de El Regajal -Mar de Ontígola (Toledo). Su excavación ha sido debida a la necesidad de integrar la obra en el entorno ambiental.

El Parque Natural de El Regajal–Mar de Ontígola es un paraje de excepcional importancia por su flora y fauna, en el que se encuentran elementos botánicos y especialmente entomológicos de extraordinario valor, como algunas mariposas endémicas muy amenazadas. La afección que podría producir la línea de alta velocidad se ha minimizado con el trazado de la misma.

El túnel de El Regajal es uno de los elementos más importantes de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tanto por su complicada ejecución desde el punto de vista geológico y geotécnico, como por el valor medioambiental de la infraestructura. La parte central del túnel, de 2.080 metros, ha sido excavada en mina de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental que exige la no afección a la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola.

De planta curva y apto para vía doble, el túnel cuenta con 2.437 metros de longitud, en los que se incluyen dos túneles artificiales de 23 metros y 334 metros en los emboquilles noroeste y sureste, respectivamente.

Para llegar al cale se han excavado 1.374 metros entrando por la boca de Aranjuez y 706 metros entrando por la boca de Ontígola. El método constructivo empleado ha

sido el denominado Nuevo Método Austriaco, que se realiza en dos fases: en la primera, o de avance, se excava la zona superior de la sección, y en la segunda etapa, o de destroza, se excava la inferior. En una fase posterior se procede al sostenimiento y por último, al revestimiento del túnel a sección completa. La excavación, en ambas fases, se realizó mediante una máquina especial denominada “rozadora”.

Se considera una Buena Práctica porque:

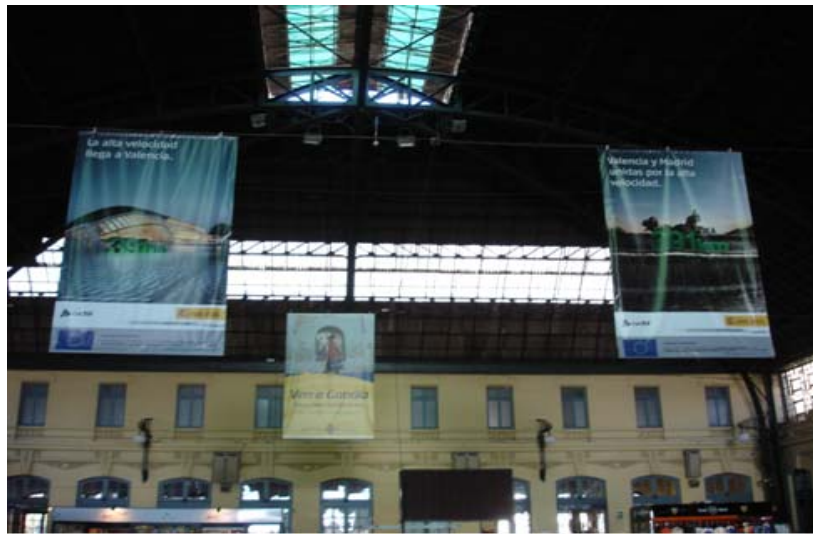
La actuación ha sido convenientemente difundida entre los beneficiarios potenciales y el público en general

Durante la construcción de la infraestructura se realizaron diversos actos de comunicación: visitas a obras, Puntos de Información y Atención al Ciudadano (PIAC), anuncios en DOUE, notas de prensa, carteles de obras, información en página web de ADIF...etc.

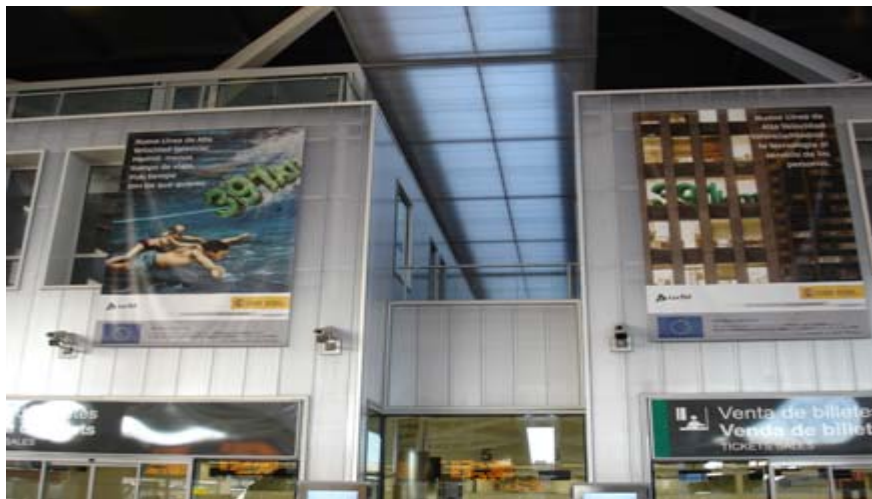
Con motivo de la inauguración de la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete en diciembre de 2010 y previo a los actos de inauguración y puesta en servicio, se realizó una importante campaña de comunicación con anuncios en televisión y cine, anuncios en prensa, carteles en estaciones, internet...etc. La campaña se presentó como BP de Comunicación en 2010:



Corpóreo en estación Joaquín Sorolla de Valencia



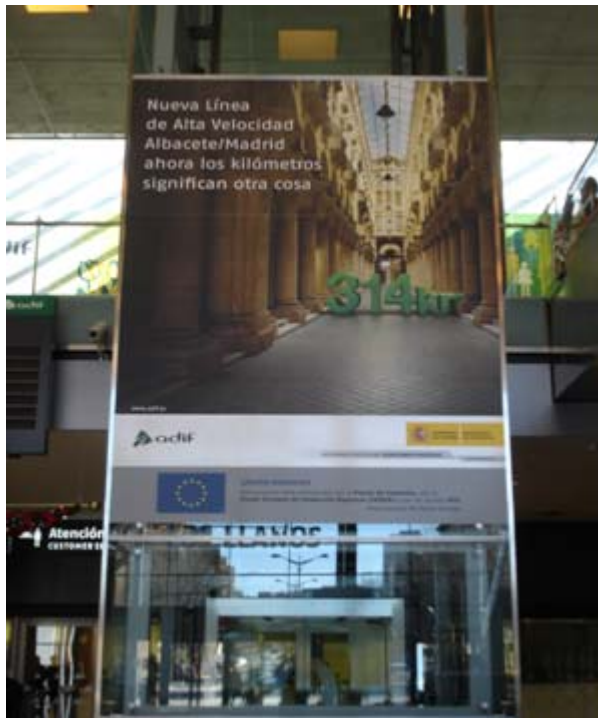
Estación de Valencia Nord



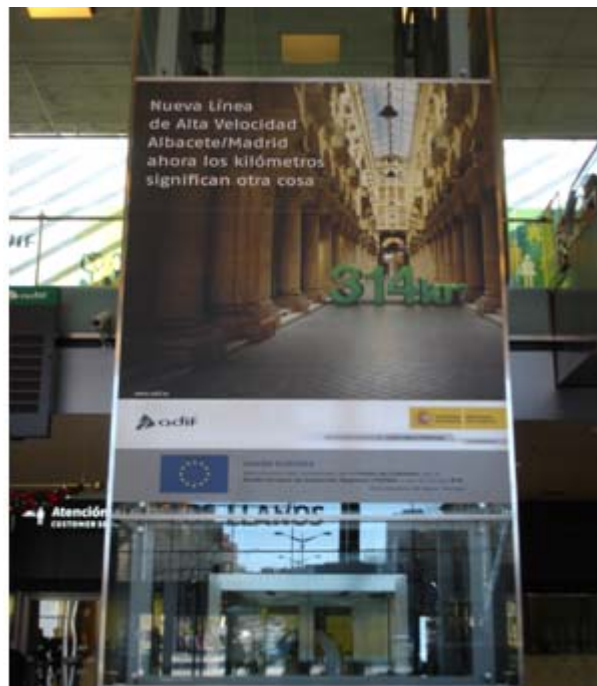
Estación de Valencia Joaquín Sorolla

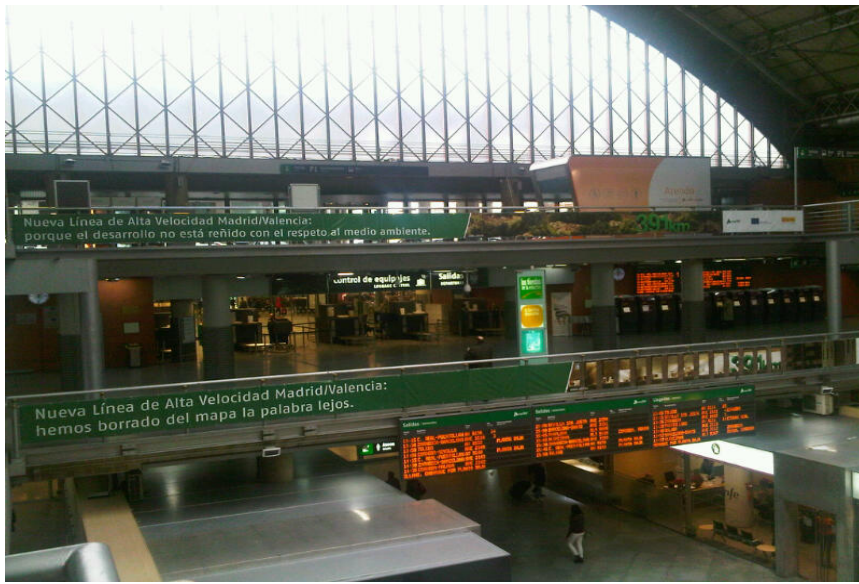


Estación de Cuenca



Estación de Albacete





Estación Madrid Atocha



Traseras y Laterales autobuses en Madrid y Valencia



Anuncios en prensa



Vinilos en gasolineras



Internet

El video de la inauguración puede consultarse en

<http://video.adif.es/video/iLyROoafZiDV.html>

*



Placas conmemorativas en estaciones

La actuación incorpora elementos innovadores

Dadas las características y composición de los suelos, ha sido necesario en zonas localizadas, pilotar la contraboveda y evitar la ferralla metálica para reemplazarla por fibra de vidrio; el espesor del revestimiento del túnel es de 1 m y la contraboveda de

hasta 1.60m; estas características constructivas hacen del Túnel de El Regajal una infraestructura única.

Los resultados obtenidos con la misma se adaptan a los objetivos establecidos

Su excavación ha minimizado la afección que podía producir la línea de alta velocidad, integrando la obra en el entorno ambiental.

La nueva infraestructura de alta velocidad Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete, conecta Madrid con Cuenca, Albacete, Requena-Utiel y Valencia ha reducido el tiempo de viaje entre Madrid y Valencia en 1 hora y 50 minutos.

También se han visto beneficiados por notables ahorros de tiempo de viaje el resto de destinos de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, una amplia zona de influencia que aglutina aproximadamente al 26% de la población española.

Entre las ventajas que aporta su puesta en servicio, además de la disminución del tiempo de viaje entre Madrid-Cuenca-Albacete y Madrid-Cuenca-Requena/Utiel-Valencia, destaca también el incremento de la seguridad mediante el uso de tecnologías punta en los sistemas de conducción automática de trenes y la ausencia de pasos a nivel a lo largo de todo el recorrido.

Como consecuencia de ello, todas las conexiones entre el centro y el sureste peninsular se han visto también beneficiadas al reducirse los tiempos de viaje, y mejorado notablemente las condiciones de calidad y seguridad.

La puesta en marcha de la nueva relación supuso un paso más en el objetivo de promover una red de alta velocidad mallada y vertebradora del territorio, eficaz y de gran calidad. Al mismo tiempo, la nueva LAV ha contribuido a mejorar el sistema de transporte interregional, vertebrando la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, e impulsando el desarrollo socioeconómico y la competitividad empresarial.

La Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia genera unos beneficios que no se resumen únicamente en el ahorro de tiempo de viaje y la posibilidad de mejorar los desplazamientos, ya que una mayor movilidad equivale a crecimiento económico.

De este modo, el incremento del volumen de inversión se convierte en motor de creación de puestos de trabajo –directos e indirectos–, refuerza la cohesión territorial y abre nuevos mercados, especialmente en el sector servicios. En el plano tecnológico, facilita e incorpora los avances en materia de I+D+i mediante la innovación en infraestructura, señalización, electrificación y material rodante.

Además, constituye un campo de integración de tecnología extranjera y española. Sirva como ejemplo la implantación del sistema ERTMS de gestión de la circulación ferroviaria, que sitúa a la línea en cabeza en materia de tecnología en redes de alta velocidad.

Los beneficios de la nueva línea ferroviaria abarcan igualmente aspectos tan diversos como la eliminación del efecto barrera con una menor ocupación de espacio, la mejora de la eficiencia energética, la disminución del ruido y de las emisiones contaminantes con la consiguiente mejora de la calidad del aire.

El impacto social de la LAV también se ha hecho notar en la carretera. En primer lugar, por la creación de un nuevo escenario de oferta y demanda, así como por aspectos como la reducción de accidentes y el ahorro de tiempo en los desplazamientos por carretera debido a la menor congestión del tráfico.

En este sentido cabe indicar que la adopción del ferrocarril como medio de transporte contribuye de manera importante a reducir las emisiones de CO₂. De este modo, Adif, mediante la aplicación de medidas de eficiencia energética y la utilización de energías renovables ha disminuido las emisiones de CO₂ a la atmósfera en 14.600 toneladas en el periodo 2009-2010.

La financiación europea de este proyecto ha supuesto un impulso dinamizador para su desarrollo pues permite priorizar su inversión y reducir los plazos desde la fase de planificación hasta la puesta en servicio.

Contribuye a la resolución de un problema o debilidad regional

La puesta en marcha de la nueva relación supuso un paso más en el objetivo de promover una red de alta velocidad mallada y vertebradora del territorio, eficaz y de gran calidad. Al mismo tiempo, la nueva LAV ha contribuido a mejorar el sistema de transporte interregional, vertebrando la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, e impulsando el desarrollo socioeconómico y la competitividad empresarial.

La Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia genera unos beneficios que no se resumen únicamente en el ahorro de tiempo de viaje y la posibilidad de mejorar los desplazamientos, ya que una mayor movilidad equivale a crecimiento económico.

De este modo, el incremento del volumen de inversión se convierte en motor de creación de puestos de trabajo –directos e indirectos–, refuerza la cohesión territorial y abre nuevos mercados, especialmente en el sector servicios. En el plano tecnológico, facilita e incorpora los avances en materia de I+D+i mediante la innovación en infraestructura, señalización, electrificación y material rodante.

Tiene un alto grado de cobertura sobre la población a la que va dirigida

Los principales beneficiarios de la infraestructura son los habitantes de las provincias que componen el corredor de alta velocidad.

Se han tenido en cuenta los criterios horizontales de igualdad de oportunidades y de sostenibilidad ambiental

El túnel de El Regajal es uno de los elementos más importantes de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tanto por su complicada ejecución desde el punto de vista geológico y geotécnico, como por el valor medioambiental de la infraestructura. La parte central del túnel, de 2.080 metros, excavada en mina de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental que exige la no afección a la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola.

Con la construcción del túnel de El Regajal queda protegida la «pimpinela mayor», un arbusto asociado a los cortados yesíferos utilizado por la «maculinea nausithous», una mariposa nocturna endémica de esta zona. Esta mariposa -que deposita sus huevos en las cabezuelas del arbusto, que sirven de alimento a las larvas- se encuentra en peligro de extinción. De hecho, sólo está presente en once localidades de la Península Ibérica.

En esta zona también se encuentran otras mariposas endémicas amenazadas como la “zerinythia rumina”, conocida como la “mariposa arlequín”, o la “saturnia pyri”, una mariposa nocturna también llamada “gran pavón”.

Todos los ciudadanos tienen acceso al uso de la infraestructura y por lo tanto pueden en igualdad de oportunidades, beneficiarse de sus ventajas.

Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública

La línea Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete ha sido también cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo regional (EDER) y de las Ayudas RTE-T.