

Se presenta como Buena Práctica la puesta en marcha por ADIF consistente en el Viaducto del Júcar. Línea de Alta Velocidad Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete.

Esta actuación ha sido Cofinanciada por el Fondo de Cohesión dentro del Programa Operativo Cohesión-FEDER 2007-2013



El Viaducto sobre el río Júcar situado en el tramo Cuenca-Olalla, de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, cruza el río Júcar en sus proximidades de la capital de Cuenca. La afección que podría producir la línea de alta velocidad se ha minimizado con el proceso constructivo empleado para la realización del mismo, permitiendo una disminución en la complejidad del proceso, una afección medioambiental mínima, una mayor seguridad y un menor plazo de ejecución a través de la construcción de pilas en forma de V mediante un apeo provisional y un proceso constructivo basado en cimbra autolanzable.

El nuevo acceso ferroviario al Levante español en el tramo Cuenca - Olalla cruza sobre la vega de inundación del Río Júcar entre los P.K. 909+914 y 910+476, a una altura máxima de 24 metros desde la rasante de la línea ferroviaria hasta el fondo del valle, lo que da lugar a una estructura de unos 562 metros de longitud.

Se trata de un viaducto de 11 vanos de luces 36-2x45-65-90-65-4x45-36 metros y 562 metros de longitud. El vano de 90 metros se salva desdoblado las pilas de ambos extremos a una tipología de pilas en V, empotradas en el tablero pretensado y con apoyos deslizantes bajo las mismas.

El tablero se apoya en pilas tipo (pilas 1 á 3 y 6 á 10) y estribos mediante aparatos de neopreno-teflón en caja de acero de 900, 1700, 1800 y 1900 t de capacidad de carga, disponiendo uno libre y otro guiado longitudinalmente en cada línea de apoyo. Las pilas tipo se construyeron mediante encofrados trepantes. Los estribos son muros de hormigón armado.



Mínima afección sobre el río durante la construcción del Viaducto del Júcar

En diciembre 2012 Adif ha sido galardonado con el premio a la Mejor Obra Pública 2012, otorgado por la Demarcación de Castilla-La Mancha del Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, por el viaducto sobre el río Júcar.

El fallo del jurado ha valorado especialmente su calidad técnica y constructiva, respeto al medio ambiente y mejora de la calidad de vida del entorno.

A juicio del jurado, la calidad estética y constructiva de esta estructura viene avalada por la simplicidad en su concepción y diseño geométrico, aunando el objetivo de construcción de un viaducto, con los requerimientos exigidos a los elementos estructurales de las obras de alta velocidad y el cumplimiento de las prescripciones y de restauración paisajística.

Razones para considerarla Buena Práctica:

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.

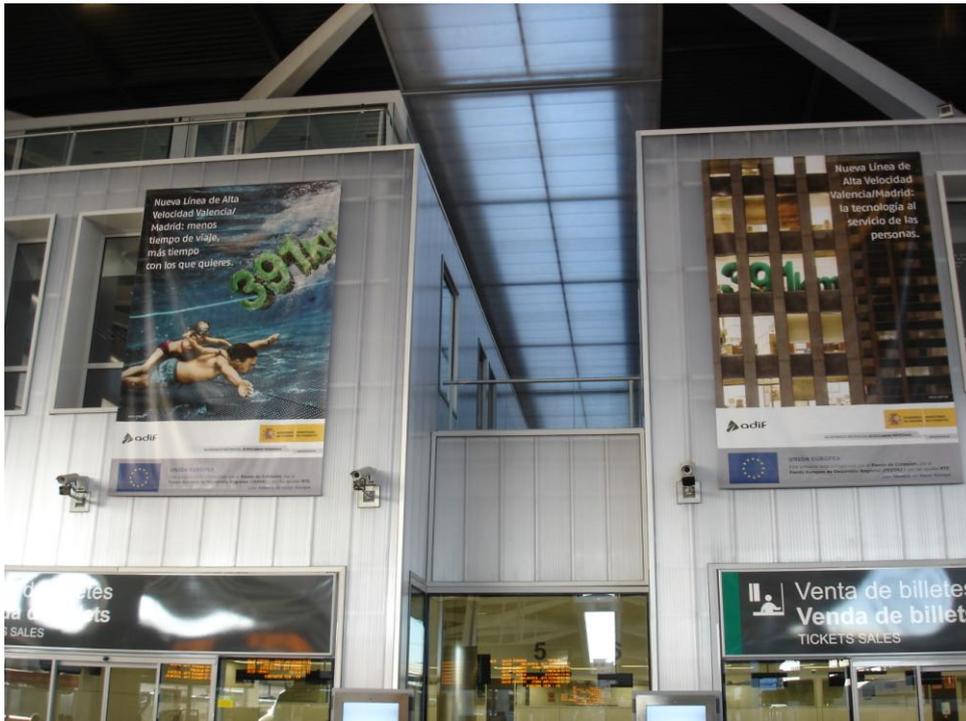
Con motivo de la inauguración de la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete en diciembre de 2010 y previo a los actos de inauguración y puesta en servicio, se realizó una importante campaña de comunicación con anuncios en televisión y cine, anuncios en prensa, carteles en estaciones,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

A continuación insertamos algunos ejemplos de la misma:

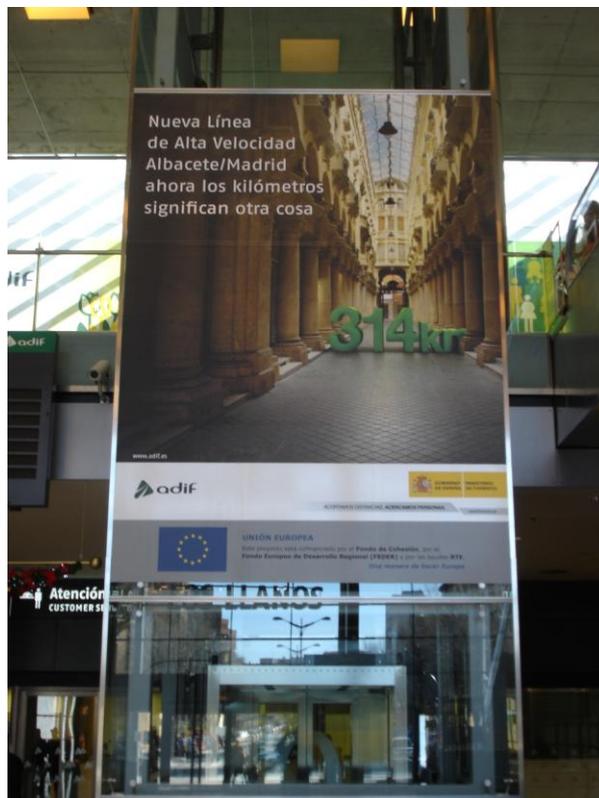
***CORPÓREO EN ESTACIÓN JOAQUÍN SOROLLA DE VALENCIA**



***CARTELES ESTACION DE VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA**



***CARTELES ESTACION DE ALBACETE**



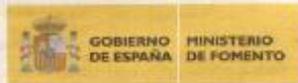
***ANUNCIOS EN PRENSA**

Madrid/Cuenca/Albacete/
Requena-Utiel/Valencia:
más kilómetros
de alta velocidad y
menos tiempo de viaje,
más kilómetros
de tecnología,
más kilómetros
que abren caminos.



Ya queda menos para la puesta en servicio de la nueva línea Madrid/Cuenca/Albacete/Requena-Utiel/Valencia, 391 nuevos kilómetros de alta velocidad que unirán Madrid y Valencia en aproximadamente hora y medio, y que abrirán nuevos caminos entre amigos, y entre empresas. Caminos de sociología y respeto por el medio ambiente. Caminos de comodidad, de seguridad, de futuro.

www.adif.es



ACORTAMOS DISTANCIAS. ACERCAMOS PERSONAS.

www.bomerto.es



UNIÓN EUROPEA

Este proyecto está cofinanciado por el Fondo de Cohesión, por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y por las ayudas RTE.

Una manera de hacer Europa

En la actualidad la cofinanciación europea de la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Valencia/Albacete incluida en la LAV Madrid-Levante puede verse en la página web de adif:



Castellano English Català Galego Euskara Valencià

Contacto Contenido del web Aviso Leg

Accesibilidad Adif Móvil

BUSCAR

Conocer Adif Infraestructura y estaciones Nuestros Compromisos Ocio y cultura Comunicación y prensa Empresas y servicios

Inicio Infraestructuras y estaciones Líneas de alta velocidad Línea Levante Financiación

Estaciones

Servicio Dialoga

Líneas de alta velocidad

- Financiación europea
- Línea Madrid - Sevilla
- Línea Córdoba - Málaga
- Línea Madrid - Barcelona - Frontera Francesa
- Línea Madrid - Valladolid
- Línea Madrid - Toledo
- Línea León - Asturias
- Línea Levante
- Financiación
- Recorrido de la línea
- Medidas Ambientales

- Línea Madrid-Galicia.
- Eje Atlántico
- Línea Vitoria - Bilbao - San Sebastián
- Línea Madrid - Extremadura - Frontera Portuguesa
- Línea Antequera - Granada
- Línea Almería - Murcia
- Línea Valladolid- León
- Línea Venta de Baños - Burgos - Vitoria
- Túnel Atocha Chamartín

Líneas convencionales

Ancho Métrico

Planes de Infraestructura

Servicios logísticos

Áreas Comerciales

Circulación

Telecomunicaciones

Línea Madrid - Castilla La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia

Financiación europea

UNIÓN EUROPEA



Una manera de hacer Europa

Dentro del periodo 2000-2006 ha sido cofinanciada:

Por el Fondo de Cohesión, las obras de plataforma del tramo Xàtiva - Valencia, los subtramos Motilla del Palancar - Iniesta - Minglanilla, Venta del Moro - Caudete de la Fuentes y Requena - Siete Aguas del tramo Motilla del Palancar - Valencia, los subtramos Fuentes - Monteagudo de las Salinas - Solera de Gabaldón - Motilla del Palancar, Gabaldón - Villanueva de la Jara - Villalgordo del Júcar - La Gineta - Albacete del tramo Cuenca - Albacete así como la fase I de los accesos a Alicante, con una ayuda que asciende a 573,3 millones de euros.

Por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Operativo Integrado de la Comunidad Valenciana, las obras de plataforma del Acceso a Alicante / Elche, en concreto los subtramos Sax - Elda - Monóvar - Novelda - Monforte del Cid - La Alcoraya, con una ayuda de 99,4 millones de euros y a través del P.O. Integrado de la Región de Murcia, las obras de plataforma y vía del acceso a la ciudad de Murcia, con una ayuda de 28,4 millones de euros.

Por las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte), los estudios y proyectos, así como las obras de plataforma de los subtramos Buñol - Cheste - Aidaya - Pícanya, pertenecientes al tramo Motilla del Palancar - Valencia, con una ayuda que asciende a 48,2 millones de euros.

Dentro del periodo 2007-2013 será cofinanciada:

Por el Fondo de Cohesión dentro del Programa Operativo Fondo de Cohesión - FEDER, las obras de plataforma de entre otros, el tramo Madrid-Fuentes y los subtramos RAF Valencia Nudo Sur, Caudete - Sax, Alcoyara - Alicante y accesos a Albacete, con una ayuda de 725,8 millones de euros.

El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Operativo de la Comunidad Valenciana 2007-2013, cofinancia la plataforma del tramo Elche-Limite de la Región de Murcia con una ayuda de 107,6 millones de euros, el suministro y montaje de vía del tramo Xàtiva-Valencia con 44,1 millones de euros y diversas instalaciones con una ayuda estimada de 7,8 millones de euros.

Los Programas Operativos de Castilla-La Mancha 2007-2013 y de Murcia 2007-2013 cofinancian diversos tramos de plataforma, el suministro y montaje de vía y las instalaciones con una ayuda de 248,9 y 67,6 millones de euros respectivamente.

Por las ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte) el despliegue del Sistema de Gestión de Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS) entre Albacete y Alicante, con una ayuda de 4,4 millones de euros.

(Datos a 31 de diciembre de 2012).

Banco Europeo de Inversiones (BEI)



El Banco Europeo de Inversiones (BEI) colabora en la financiación de este proyecto.



Idiomas Contacto Contenido del web Aviso Leg

http://www.adif.es/es_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/levante/financiacion.shtml

<http://www.altavelocidadmadridlevante.es/index.html>

<http://piac.dcre.info/inicio.html>

***PLACAS CONMEMORATIVAS EN ESTACIONES**



La actuación incorpora elementos innovadores

El desdoblamiento de las pilas de ambos extremos del vano central de 90 metros a una tipología de pilas en V empotradas en el tablero y con apoyos deslizantes bajo las mismas, unido a las características de construcción de las mismas mediante un apeo provisional, hacen del Viaducto sobre el Río Júcar una infraestructura única.

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

El cruce del viaducto sobre el río Júcar mediante pilas en V ha minimizado la afección que podía producir la línea de alta velocidad en sus márgenes, integrando la obra en el entorno ambiental.

Los estribos y pilas del viaducto del Júcar tienen por objetivo respetar la vegetación existente y se han instalado pantallas para proteger a las aves.

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.

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

Una de las máximas prioridades de Adif en la construcción de nuevas infraestructuras es el respeto al entorno en el que se desarrollan los trabajos, minimizando las afecciones y facilitando su posterior integración en el medio. Muestra de ello es la importante apuesta que supuso la aprobación, en 2006, del Plan Estratégico de Calidad y Medio Ambiente. En este documento, de carácter esencial para Adif, la vigilancia y la sostenibilidad ambiental se configuran como principios básicos para configurar las políticas orientadas a la protección del medio ambiente y el patrimonio histórico.

Adif no sólo aplica la legislación vigente en la materia, sino que emplea todos los recursos a su alcance para marcarse nuevas metas. El objetivo es compatibilizar los beneficios derivados de la construcción y puesta en marcha de una línea de alta

velocidad con la necesaria conservación del patrimonio común de todos los ciudadanos, tanto ambiental como cultural.

La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) es la referencia básica a la hora de ejecutar una nueva línea de alta velocidad, ya que marca las directrices que deben seguirse, de acuerdo con el dictamen del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, para asegurar una correcta protección del entorno. Esto se traduce en muchas medidas concretas, como el respeto de las paradas biológicas, el tratamiento de residuos, la instalación de pasos de fauna, etc.

La protección del medio ambiente no se limita al entorno natural, sino que incluye también los espacios con valor arqueológico o paleontológico.

Los estribos y pilas del viaducto del Júcar tienen por objetivo respetar la vegetación existente y se han instalado pantallas para proteger a las aves.

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 (FEDER) y de las Ayudas RTE-T.

