

2010

BUENA PRÁCTICA DE ACTUACIONES

**ACTUACIÓN: Túnel de la Serreta. LAV Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad
Valenciana-Región de Murcia**

**Cofinanciado por el Fondo de Cohesión dentro del Programa Operativo Fondo
de Cohesión-FEDER 2007-2013.**

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

El túnel de la Serreta está situado en el tramo La Alcoraya-Alicante perteneciente al segundo gran tramo, Albacete-Alicante, de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

Coste Elegible: 63.825.795 euros

Ayuda: 40.797.446 euros



El túnel se ha proyectado para salvar el desnivel que provoca la elevación orográfica de la Serreta Larga en el trazado ferroviario previamente a su llegada a la ciudad de Alicante.

El túnel en vía doble se ha proyectado para salvar el desnivel que provoca la elevación orográfica de la Serreta Larga en el trazado ferroviario previo a su llegada a la ciudad de Alicante.

La longitud total del túnel de la Serreta de 333 m integra un túnel en mina de 175 m, excavado en el macizo rocoso, y dos túneles artificiales a ambos lados de 70 y 88 m.

1. Proceso constructivo del túnel en mina

El método constructivo está basado en el Nuevo Método Austriaco, con sección partida en dos fases denominadas, avance y destroza.

Previamente al inicio de la excavación en el interior del túnel, fue preciso establecer en el emboquille un paraguas de micropilotes que conjuntamente con un sostenimiento pesado a base de cerchas permitió trabajar en condiciones seguras ante eventuales desprendimientos del macizo durante los primeros metros de excavación.



Foto: Armadura en viga de atado de paraguas de micropilotes

Para la excavación en las fases de avance y destroza se usaron voladuras controladas cuyo desescombro se llevó a cabo con medios mecánicos (pala cargadora frontal y camiones).



Foto: Imagen del túnel calado en sección de avance



Foto: Imagen del túnel calado en sección de destroza



Foto: Imagen del túnel finalizada la excavación y sostenimiento de la destroza

Una vez realizada y sostenida toda la excavación del túnel y hormigonada la contrabóveda, se procedió a la ejecución de las aceras, a la instalación de la impermeabilización, del sistema de drenaje y al hormigonado del revestimiento del tubo con un espesor mínimo de 30 cm.



Foto: Imagen del túnel con las aceras finalizadas en ambos lados



Foto: Imagen del túnel impermeabilizado en toda su superficie



Foto: Imagen de la sección de túnel en mina finalizada

2. Proceso constructivo túneles artificiales

Dentro del procedimiento constructivo de los túneles artificiales, el primer paso fue excavar la cimentación del mismo.

Posteriormente se ferrallaron y hormigonaron las zapatas corridas de ambos túneles artificiales dejando las esperas para la colocación de la armadura de la bóveda.



Foto: Operaciones de ferrallado y encofrado en bóveda túnel artificial

Para el hormigonado de las bóvedas de túneles artificiales se utilizó el carro de encofrado del revestimiento del interior del túnel en mina, complementado con un cascarón exterior que permitió el encofrado externo de la sección teórica de la bóveda.



Foto: Carro de encofrado

La impermeabilización del túnel artificial se llevó a cabo con pintura asfáltica y una lámina drenante protegida con un geotextil que finaliza en el pie de los hastiales en sendos tubos que recogen el caudal aportado por la superficie de la lámina.



Foto: Operaciones de pintura asfáltica sobre la superficie de hormigón exterior de la bóveda

Una vez impermeabilizada la superficie exterior de la bóveda de hormigón de los túneles artificiales se procedió al cuidadoso relleno del mismo en tongadas alternas para mantener el equilibrio de cargas en hastiales.

La ejecución del túnel de la Serreta se llevó a cabo en una pequeña sierra muy próxima a la ciudad de Alicante y que goza de un gran impacto visual por tratarse del primer desnivel de consideración que se encuentra en las inmediaciones de las grandes infraestructuras de transporte, viarias y ferroviarias, de accesos a ese núcleo poblacional.

Por este motivo, el túnel ejecutado en las estribaciones de la sierra significa una actuación susceptible de alcanzar un elevado grado de integración ambiental por el impacto visual que representa su presencia. Del mismo modo, se trata de un túnel en el que la longitud de ambos túneles artificiales casi totaliza el túnel excavado en mina. Esta circunstancia da una idea de la importancia que tiene en su integración ambiental la labor de restauración de los rellenos de los túneles artificiales y de los taludes frontales definitivos.

En esta actuación se ha repuesto íntegramente la morfología existente en el macizo previamente a su actuación no quedando vistos en ningún caso taludes frontales derivados de la fase de emboquille del túnel en mina. Sobre esta superficie restaurada se ha dispuesto la capa necesaria de tierra vegetal que se ha precisado para permitir la restitución de la vegetación autóctona presente la zona.



Foto: Vista general del emboquille TA PK- restaurado integralmente

Esta actuación se considera **Buena Práctica:**

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

Durante la construcción y posterior inauguración de la infraestructura se realizaron diversos actos de comunicación en los que se informaba de las ayudas europeas recibidas: notas de prensa, carteles de obras, información en página web de ADIF y ADIF-AV

*Carteles de obra





Fomento finaliza las obras del tramo La Alcoraya–Alicante de la Línea de Alta Velocidad

- El Ministerio ha destinado 81 millones de euros a este trazado
- En el tramo de 10 km se han construido 4 viaductos, un túnel y la conexión soterrada con Alicante.

Madrid, 7 de julio de 2010.(Ministerio de Fomento)

El Ministerio de Fomento, a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), ha finalizado las obras de plataforma del tramo La Alcoraya-Alicante, perteneciente a la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. El presupuesto de la obra ha ascendido a 81 millones de euros.

Así, ya han finalizado las obras de plataforma de todo el trayecto entre La Encina y Alicante (70,7 km), a excepción de la segunda fase del acceso a Alicante.

Los tramos en que han concluido las obras de plataforma son los siguientes: Caudete-Villena, Villena-Sax, Sax-Elda, Elda-Monóvar, Monóvar-Novelda, Novelda-Monforte del Cid, Monforte del Cid-La Alcoraya, La Alcoraya-Alicante y Accesos a Alicante Fase I; mientras que ya ha finalizado la redacción del proyecto constructivo en el restante, Accesos a Alicante Fase II.

Tramo La Alcoraya-Alicante

Los elementos técnicos más singulares del trazado, de 10 kilómetros de longitud, son los siguientes:

- Viaducto sobre la carretera del Pla de la Vallonga a la Cementera, con una longitud de 99 m, constituido por 7 vanos.



- Viaducto sobre la autopista A-7 y la rambla de las Ovejas, con una longitud de 553 m, resuelto mediante dos estructuras de 8 vanos cada una.
- Viaducto del cementerio, de 3 vanos, con una longitud total de 87 m.
- Viaducto del ramal de mercancías, de 184,5 m divididos en 11 vanos.
- Túnel de Serreta Larga, con una sección libre de 85 m² y 333 m de longitud resultantes de la sucesión de dos túneles artificiales de 70 y 88 m respectivamente, y del propio túnel en mina con una longitud de 175 m.
- Soterramiento de 298 m ejecutado mediante muros-pantalla para conectar con el tramo "Accesos a Alicante, Fase 1".

Financiación europea

Los estudios y proyectos de la nueva Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, así como la construcción de la plataforma de varios tramos han sido cofinanciados por Ayudas RTE-T (Red Transeuropea de Transporte).

Dentro del Marco de Apoyo Comunitario 2000-2006, las ayudas globales concedidas por la Unión Europea a la nueva Línea de Alta Velocidad alcanzan la cifra de 575 millones de euros con cargo al Fondo de Cohesión, 128 millones de euros con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y 48 millones de euros con cargo a fondos RTE-T.

Para el período 2007-2013, parte de la plataforma está cofinanciada con 726 millones de euros procedentes del Fondo de Cohesión, dentro del Programa Operativo Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013. Asimismo, el suministro y montaje de vía y las instalaciones van a ser cofinanciados por el FEDER, a través de los Programas Operativos de Castilla-La Mancha 2007-2013 y Comunidad Valenciana 2007-2013..

El Banco Europeo de Inversiones también participa en la financiación de este proyecto.

Seguir a @Adif_es

Twitter

Me gusta

0

G+

4

Avances en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia

Adif invierte más de 1,9 M€ en instalaciones de protección civil de los túneles del trayecto Albacete-Alicante

Los trabajos comprenden, entre otros elementos, señalización de emergencia, tomas de corriente, salidas de evacuación, colocación de extintores y aparatos de ventilación

14/08/2012. Madrid, 14 de agosto de 2012 (Adif).

Adif ha adjudicado, por importe de 1.940.738 euros (IVA incluido), las obras de las instalaciones de protección civil y seguridad en los túneles del trayecto Albacete-Alicante de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

En el trayecto Albacete-Alicante, que tiene una longitud aproximada de 167 km y doble vía de ancho internacional, existen cuatro túneles:

- Túnel de las Barrancadas (2.856 m), situado en el tramo Sax-Elda.
- Túnel de la Sierra de las Águilas (1.227 m), entre Montforte del Cid y La Alcoraya.
- Túnel de la Serreta (301m), en el tramo La Alcoraya-Alicante.
- Túnel de Canal de Acceso a Alicante (1.067 m).



Los trabajos adjudicados contemplan los siguientes elementos y aspectos:

1.- En túneles de longitud inferior a 1.000 m:

- Señalización de emergencia.
- Pasillos de evacuación.
- Barandillas y pasamanos.
- Acceso a los servicios de emergencia y sistemas físicos de seguridad.
- Centro de control y seguridad.

2.- En túneles de longitud superior a 1.000 m, a las instalaciones citadas anteriormente se añaden las siguientes:

- Suministro de energía y alimentación eléctrica con tomas de corriente en cuartos técnicos.
- Análisis de la necesidad de sistemas de ventilación.

3.- En el caso particular del túnel del Canal de Acceso a la estación de Alicante, que dispone de una salida de emergencia, se incluirán el sistema de señalización de evacuación, alumbrado de emergencia, sistemas de detección y extinción de incendios e instalaciones de ventilación y presurización.

Estas obras, que cuentan con un plazo de ejecución de 5 meses, han sido adjudicadas a la UTE formada por Thales España GRP y Sistemas y Montajes Industriales.

Financiación europea

Las ayudas concedidas por la Unión Europea para la construcción de la LAV Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia ascienden a 1.952,3 millones de euros.

Dentro del Marco de Apoyo Comunitario 2000-2006, las ayudas globales concedidas por la Unión Europea a la nueva LAV Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia alcanzan la cifra de 574,1 millones de euros con cargo al Fondo de Cohesión, 127,9 millones de euros con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y 48,2 millones de euros con cargo a fondos RTE-T.

Para el periodo 2007-2013, el Fondo de Cohesión, dentro del Programa Operativo Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013, cofinancia parte de la plataforma de la línea con 725,6 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-Límite Región de Murcia y el montaje de vía e instalaciones del tramo Xàtiva-Valencia con

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
- Tramo Albacete - Alicante
- 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

Planes de Infraestructura

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 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 - Villagordo 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 - Montforte 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 - Aldaya - Picanya, pertenecientes al tramo Motilla del Palancar - Valencia, con una ayuda que asciende a 48,2 millones de euros.

Dentro del periodo 2007-2013 cofinanciada:

Por el Fondo de Cohesión dentro del Programa Operativo Fondo de Cohesión - FEDER, las obras de plataforma del tramo Torrejón de Velasco-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 y la plataforma, vía y electrificación del tramo Albacete-Nudo de la Encina con una ayuda de 197,2 millones de euros.

El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Operativo de la Comunidad Valenciana 2007-2013 cofinancia la mayor parte de la plataforma del tramo Montforte del Cid-Límite de la Región de Murcia con una ayuda de 192,7 millones de euros, el suministro y montaje de vía del tramo Xàtiva-Valencia con 44,1 millones de euros y a través de 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 44,5 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 2015).

Banco Europeo de Inversiones (BEI)



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

*Publicidad del evento de la llegada de la Alta Velocidad a la ciudad de Alicante

Con motivo de la inauguración de la línea de alta velocidad Albacete-Alicante, el 17 de junio de 2013, presidida por el entonces Príncipe de Asturias, se realizaron diversos actos de comunicación:



* Trasera del acto de inauguración



UNIÓN EUROPEA

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

Una manera de hacer Europa

* Díptico



LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ALBACETE - ALICANTE



UNIÓN EUROPEA
Este proyecto está cofinanciado por el FONDO DE COHESIÓN y por el FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) y por las Ayudas RTE-T
Una manera de hacer Europa



La puesta en servicio de la línea de alta velocidad Albacete - Alicante es un hecho de gran trascendencia para el transporte ferroviario español:

- Longitud estimada de la línea: 162 km
- Inversión acumulada a 30/04/13: **1.800 MIII €** (95%)
- Se compone de dos tramos:
 - ✓ Albacete - La Encina (perteneca a la LAV Madrid-Levante)
 - ✓ La Encina - Alicante (perteneca al corredor Mediterráneo)
- Inversión Fomento en 2012: **917 ME** (en Adif: 296 ME)
- Inversión total: **1.900 ME**
 - ✓ Albacete - La Encina: 800 ME
 - ✓ La Encina - Alicante: 1.100 ME

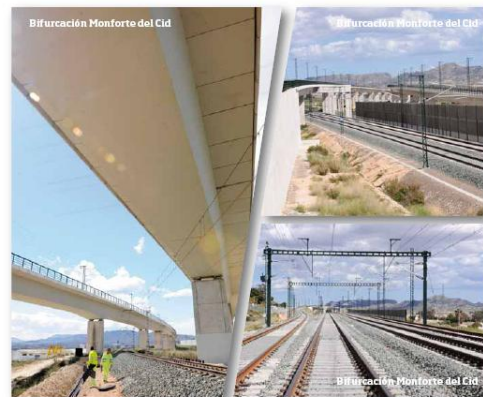


Estación de Alicante

- Los trabajos de integración del ferrocarril en la ciudad han sido financiados por la Sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo de Transportes (Avant), integrada por el Ministerio de Fomento, a través de Adif y Renfe Operadora, Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Alicante
- Los trabajos desarrollados en el montaje de las estructuras del módulo, con una superficie de 3.500 m², conectan el vestíbulo principal con el edificio de viajeros.
- La nueva zona de embarque permite el tránsito entre el edificio ya existente y los nuevos andenes, canalizando los flujos de entrada y salida, y ordenando las zonas de espera. Además, el vestíbulo actual se ha ampliado gracias al retrequeo de las toperas y vías.
- Esta actuación se inscribe en las obras del tramo Accesos a Alicante, fase II, que se han ejecutando en el ámbito ferroviario de la estación.

Estación de Villena

- Se ubica a 6 km al sur de la localidad y 2,5 km al oeste de la autopista A-31.
- Las nuevas instalaciones, tienen una superficie de 4.500 m² distribuidos en dos plantas. Favorecen el acceso a la alta velocidad de las comarcas interiores de la provincia de Alicante y del altiplano murciano.



CARACTERÍSTICAS GENERALES

- 3 estaciones: Albacete-Los Llanos, Villena y Alicante
- Velocidad máxima de diseño: 350km/h
- 3 Puestos de Adelantamiento y Enclavamiento: Chinchilla, Bonete y Monforte
- Electrificación: 2x25 KV en corriente alterna
- 3 Puestos Banalizados: Albacete, Las Chozas y Caudete
- Subestaciones: 2 (Campanario y Sax)
- Sistema de señalización y protección al tren: ERTMS N2 y ASFA

*Vídeos

<https://vimeopro.com/user13110272/lav-levante/video/69304529>

<https://vimeopro.com/user13110272/lav-levante/video/68551485>

*Placas en estaciones



La actuación incorpora elementos innovadores

Comprobación con carro "in situ" sobre el sostenimiento del túnel del espesor del revestimiento previamente al hormigonado:

La necesidad de que el espesor del revestimiento de hormigón sea de 30 cm como mínimo, teniendo en cuenta la irregularidad geométrica del sostenimiento dispuesto tras la excavación de cada pase en el interior del túnel en mina, hace recomendable adoptar algún procedimiento que permita comprobar de manera continua que a lo largo de todo el túnel el espesor mínimo de hormigón en cada punto es el previsto.

Para ello se dispuso en el carro que se utilizó para la instalación de la impermeabilización un perfil metálico simulando la línea paralela a 30 cm de teórica de acabado del revestimiento. Se pasó el carro a lo largo del túnel, y si existían zonas que contactaban con el perfil se marcaban para repararlas y que entrase el espesor teórico de hormigón cuando se ejecutara el revestimiento.



Carro situado bajo sostenimiento comprobando las secciones de manera continua



Detalle de perfil instalado en el carro pasando bajo el sostenimiento durante la comprobación

Actuación integral de restauración en un túnel bajo una sierra periurbana con gran impacto visual:

La actuación encaminada a lograr la restauración de un determinado elemento natural como es un macizo rocoso es singular de por sí al tratarse de una actuación distinta para cada localización con sus características particulares en relación con el entorno.

Por este motivo, la actuación de integración descrita se puede calificar como innovadora tras el resultado obtenido con la solución de restauración desarrollada.

En realidad el carácter innovador proviene de la combinación equilibrada de distintas actividades encaminadas a lograr una integración ambiental máxima de la sierra afectada por las obras en el entorno periurbano donde la misma goza de visibilidad

máxima al discurrir en sus proximidades una de las vías de mayor intensidad de tráfico del estado como es la autovía A-70 que recorre prácticamente toda la fachada litoral mediterránea.

Se ha conjugado el movimiento de tierras rellenando y perfilando el terreno para lograr la morfología adecuada a la existente en el macizo, lo cual no fue sencillo teniendo en cuenta la escasa longitud del túnel, y los taludes resultantes se han tratado con mallas orgánicas hidrosebrándolos para dotarlos de una cobertera vegetal que permita protegerlos de la erosión y se integren ambientalmente minimizando el impacto visual de la actuación. Del mismo modo se ha integrado notablemente un camino de servicio sobre el relleno del túnel artificial a PK+ lo cual no es una situación habitual.

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

Los controles de calidad realizados de todos los elementos, la correcta secuencia de fases constructivas en condiciones de seguridad, así como la puesta en marcha de los procedimientos innovadores descritos, han resultado determinantes para lograr que este túnel pueda ser considerado como ejemplar en cuanto a su ejecución e integración en el entorno.

Los principales beneficios derivados de la construcción de este tramo de línea son los siguientes:

- Constituye el nexo de unión que da continuidad al eje Madrid-Albacete, abierto al tráfico previamente junto al eje Madrid-Cuenca-Valencia, y distribuirá el tráfico ferroviario de alta velocidad en las provincias de Alicante y Murcia.
- Aumento de la participación del ferrocarril en la demanda global del transporte en el cuadrante sureste potenciando su competitividad frente a la carretera y el avión.
- Aumento de la seguridad, con la adopción de tecnologías punta en los sistemas de conducción automática de trenes, así como la instalación de un cerramiento perimetral a ambos lados de la infraestructura y la ausencia de pasos a nivel a todo lo largo de la línea, manteniendo en todo momento la permeabilidad territorial mediante pasos superiores e inferiores y caminos de enlace y de servicio.
- Incremento de la capacidad y la regularidad como resultado de disponer de doble vía en todo el trayecto.
- Incremento de la demanda de viajeros, tanto en los servicios de largo recorrido como en los regionales.
- Aumento del confort, al establecerse unas condiciones óptimas de rodadura y trazado.
- Permitir cubrir la relación de Madrid con Alicante en menos de 2 horas y media y con Murcia en menos de 3 horas.
- Favorecer las relaciones de Alicante y Murcia con el centro, integrándola en la red de alta velocidad y en el conjunto de las redes ferroviarias europeas.

La financiación europea de este proyecto ha supuesto un impulso dinamizador para su desarrollo, puesto que 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

Con carácter general, las líneas de alta velocidad contribuyen a reducir el déficit en la dotación de infraestructuras existente con respecto a Europa así como a integrar la Península Ibérica en el transporte ferroviario europeo.

Con la construcción de esta línea de alta velocidad, se pretende mejorar la competitividad del ferrocarril en las conexiones entre Madrid y Alicante y Murcia, disminuyendo sensiblemente los tiempos de viaje y fortaleciendo la cohesión y el desarrollo de las regiones separadas por condicionantes orográficos que dificultan y encarecen tanto el transporte como el crecimiento económico.

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

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

ADIF y ADIF Alta Velocidad aplican medidas específicas para promover la igualdad de oportunidades y prevenir la discriminación por razón de sexo, raza u origen étnico, religión o convicciones, discapacidad, edad u orientación sexual en el diseño, ejecución y posterior utilización de las actuaciones cofinanciadas y en especial el requisito de garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad para que puedan en igualdad de oportunidades, beneficiarse de sus ventajas.

El respeto al medio ambiente constituye parte esencial de los valores que definen a ADIF y ADIF Alta Velocidad como empresa, y conforma uno de sus ejes estratégicos de actuación.

Entre los objetivos de la Política de Medio Ambiente está el mantener el máximo reconocimiento hacia los valores naturales presentes en la zona durante las fases de diseño, construcción y explotación de la infraestructura ferroviaria.

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 cumplirse, de acuerdo al dictamen del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, para asegurar una correcta protección del entorno.

Esto se traduce en el compromiso de adopción de una batería de medidas ambientales, tanto preventivas como correctoras de aplicación continua en la obra; de cuya definición última, control de implantación y verificación del grado de eficacia de las mismas se responsabiliza al Director Ambiental de Obra, figura promovida por el ADIF y ADIF Alta Velocidad dentro de su política de calidad ambiental para dar respuesta al mencionado compromiso.

Durante las fases previas de redacción Proyectos se llevaron a cabo los pertinentes estudios para caracterizar la fauna y los corredores biológicos presentes en el ámbito de la obra, se hace un inventario de las formaciones vegetales afectadas, además del correspondiente estudio de impacto cultural.

De las recomendaciones ambientales indicadas por ADIF y ADIF Alta Velocidad y el Ministerio de Fomento, de la escrupulosa observación del condicionado de la DIA y del estudio pormenorizado del medio natural (sustanciado en la redacción de los informes antes citados de fauna, flora e impacto cultural) nace el ANEJO DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL de los proyectos.

El Túnel de la Serreta cumple en todos sus extremos con el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

Durante las fases iniciales del proceso constructivo se prestó especial atención a la minimización de las ocupaciones en el medio natural, habiéndose restaurado ambientalmente las excavaciones motivadas para ejecutar los emboquilles y túneles artificiales, así como las ocupaciones temporales de terrenos próximas para acopios e instalaciones auxiliares.

La existencia de esta infraestructura en las proximidades de zonas urbanas consolidadas ha exigido la consecución de altos estándares ambientales que permite apreciar al ciudadano como una obra de gran impacto territorial es capaz integrarse minimizando el impacto que la propia actuación supone.

Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública

La Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia ha recibido ayudas del Fondo de Cohesión, del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y de las Ayudas RTE-T en el periodo 2000-2006 y en el periodo 2007-2013.

En el periodo 2014-2020 podrá ser cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del P.O. Crecimiento Sostenible 2014-2020, Objetivo Temático 7: Transporte sostenible y por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF).