

# Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones Cantábrico - Mediterráneo



Noviembre de 2009

## El PEIT

Objetivos del Estudio Funcional

Estado de las actuaciones y propuestas de actuación

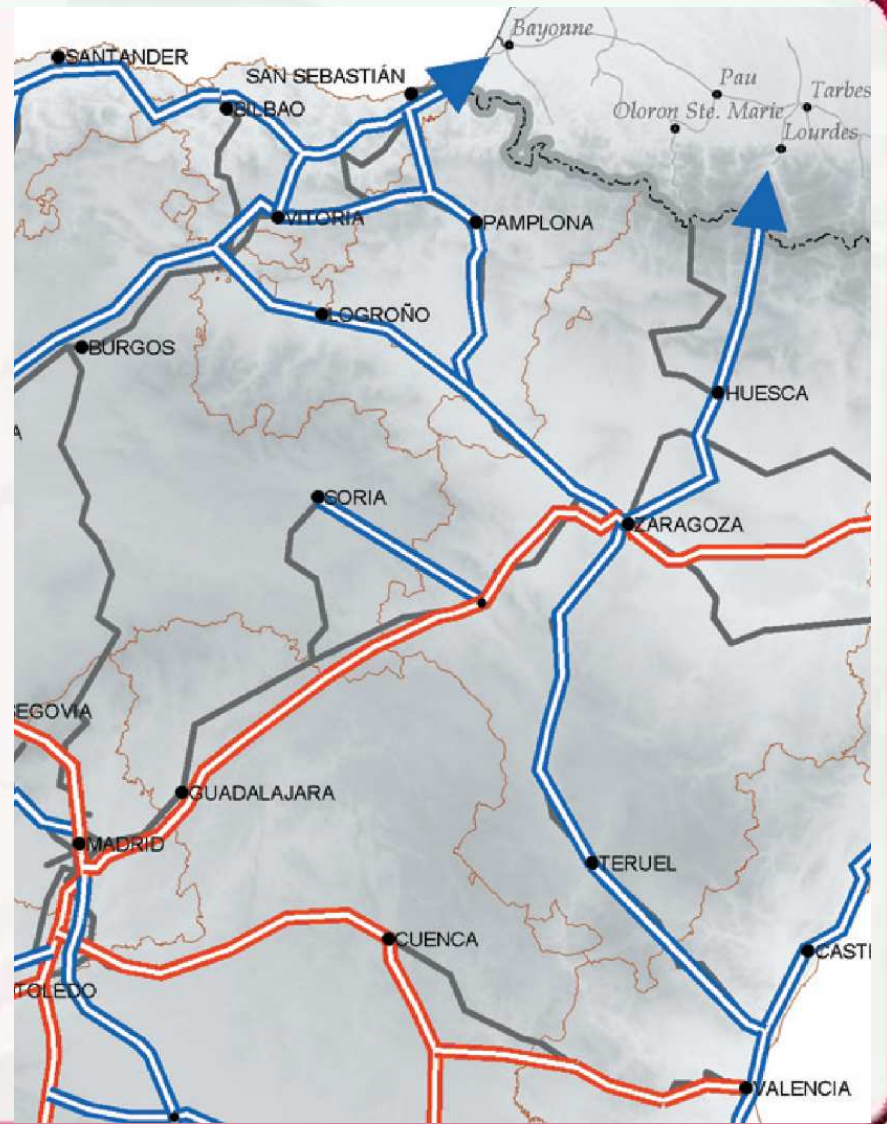
Conclusiones

## EL PEIT(I)

- El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT), fue aprobado por el Gobierno en julio de 2005.
- Entre las opciones estratégicas del PEIT se encuentra la inclusión en la Red Ferroviaria de Altas Prestaciones de ejes de primer nivel de carácter transversal, al objeto de modificar la geometría radial de la red existente.

## EL PEIT (II)

- El corredor Cantábrico-Mediterráneo constituye uno de los ejes transversales incluidos en el PEIT, que conecta mediante una línea de altas prestaciones y tráfico mixto el corredor Mediterráneo con el corredor Cantábrico a través de Teruel, el eje del Ebro, La Rioja, Navarra, el País Vasco y Cantabria.



## El PEIT

### Objetivos del Estudio Funcional

Estado de las actuaciones y propuestas de actuación

Conclusiones

# Objetivos del Estudio Funcional (I)

## Objetivo 1

Definir las características del corredor para permitir el tráfico de mercancías.

## Objetivo 2

Incrementar notablemente las velocidades de recorrido para conseguir tiempos de viaje competitivos en el corredor en su conjunto, así como en sus diferentes tramos.

## Objetivo 3

Establecer parámetros homogéneos en los trazados e instalaciones ferroviarias para conformar un Corredor competitivo y sin cuellos de botella, logrando así uno de los principales ejes transversales de la Red Ferroviaria, que romperá con la radialidad de la red actual.

## Objetivo 4

Minimizar el impacto de las actuaciones en el medio ambiente.

## Objetivos del Estudio Funcional (II)

Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones  
Cantábrico - Mediterráneo

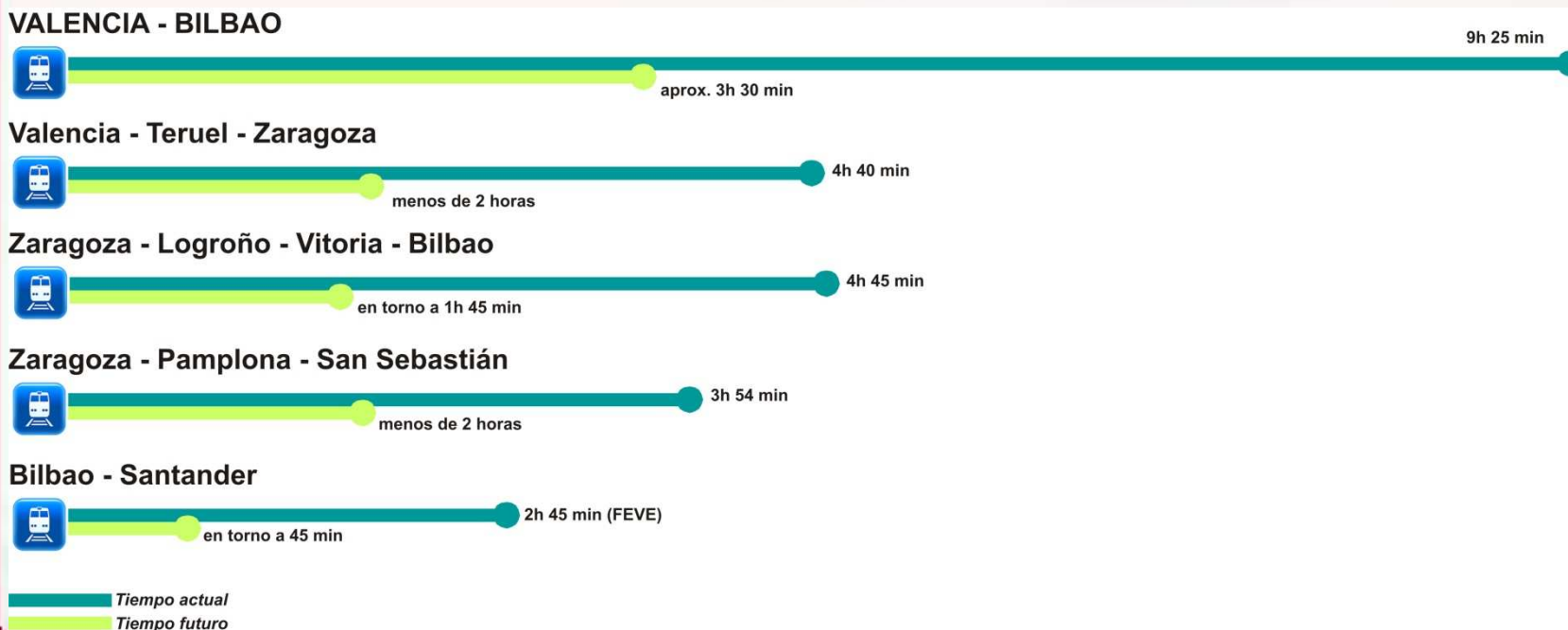
Una vez finalizadas todas las actuaciones propuestas en el Estudio Funcional del corredor Cantábrico-Mediterráneo, se dispondrá de una nueva infraestructura para vía doble y ancho UIC.



# Objetivos del Estudio Funcional (III)

Con esta configuración se conseguirán recortes notables en los tiempos de recorrido, pasando de las más de 9 horas que supone actualmente la relación Valencia - Bilbao, a menos de 4 horas.

Los principales tiempos de recorrido previstos una vez finalicen las actuaciones del corredor son:



# Objetivos del Estudio Funcional (IV)

## Las mercancías en el corredor, potencial futuro:

- Una importante presencia industrial en el corredor, deseosa de disponer un servicio de carga por ferrocarril eficiente para poder utilizarlo.
- Seis puertos de importancia internacional: Valencia, Sagunto, Castellón, Bilbao, Pasajes y Santander
- Desarrollo de infraestructuras logísticas



El PEIT

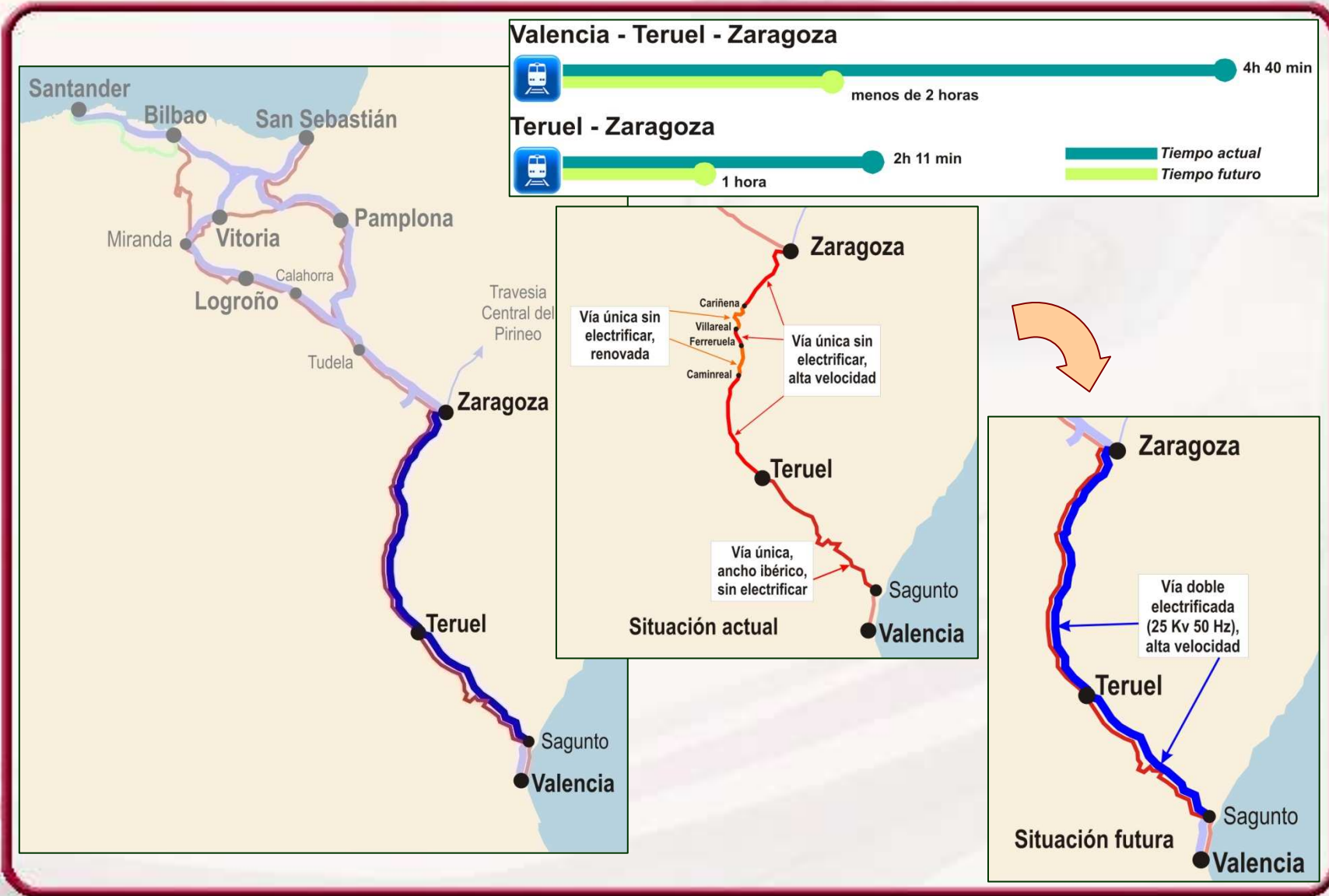
Objetivos del Estudio Funcional

Estado de las actuaciones y propuestas de actuación

Conclusiones

# Tramo: Sagunto – Zaragoza

Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones  
Cantábrico - Mediterráneo



# Tramo: Zaragoza – Logroño - Vitoria

Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones  
Cantábrico - Mediterráneo



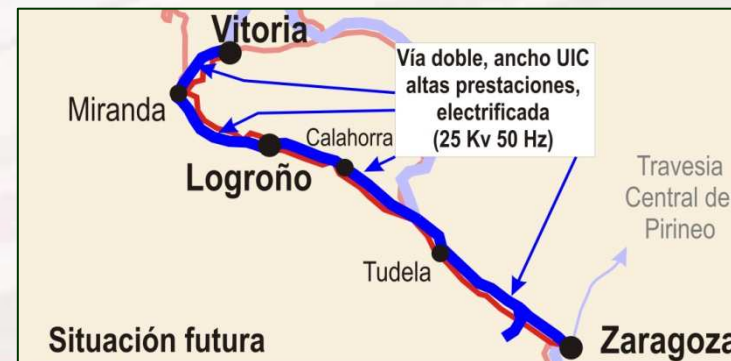
## Zaragoza - Vitoria



## Zaragoza - Logroño



Tiempo actual  
Tiempo futuro



# Tramo: Zaragoza – Pamplona – Vitoria – San Sebastián

Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones  
Cantábrico - Mediterráneo



## Zaragoza - Pamplona

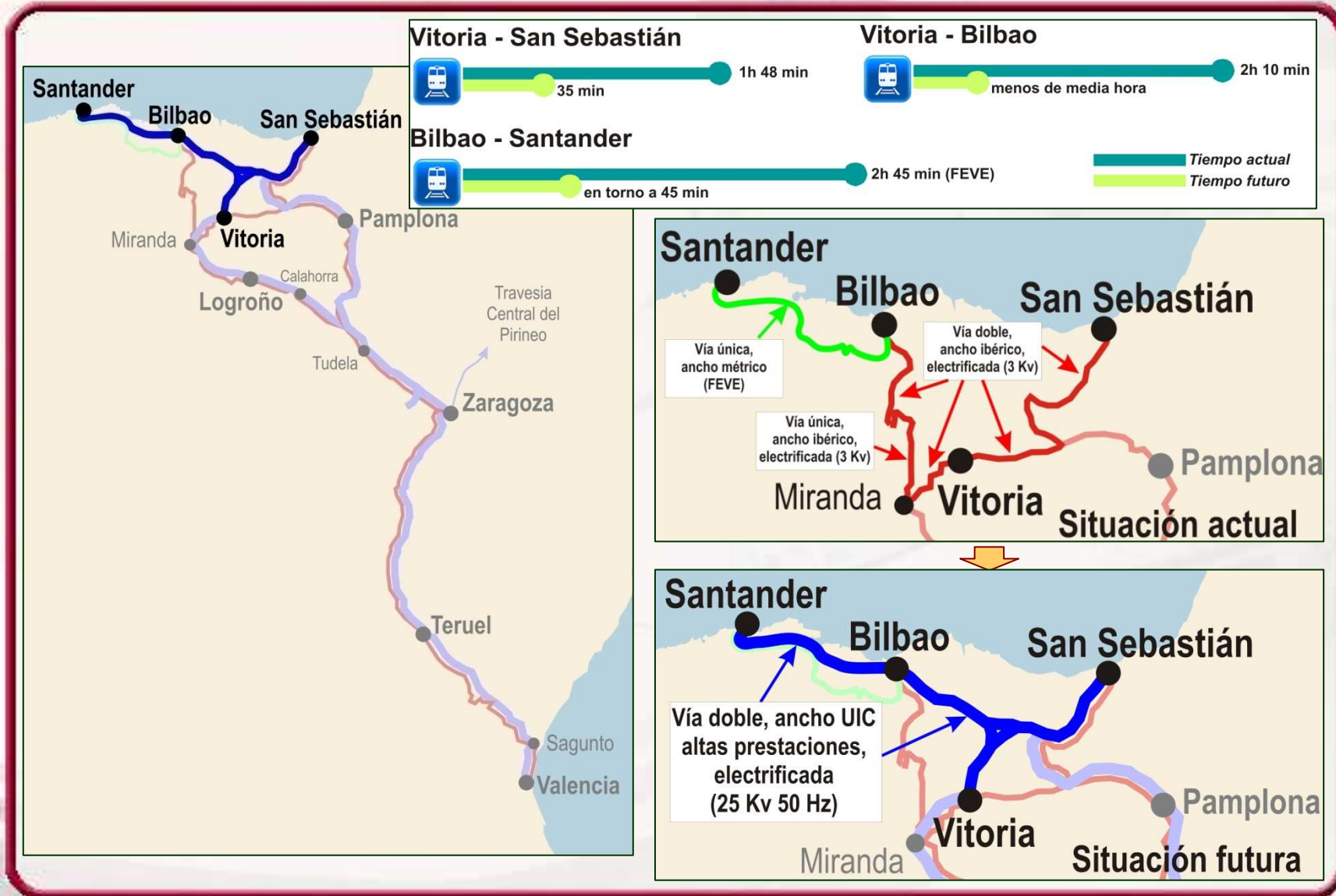


## Pamplona - San Sebastián



# Tramos: "Y" Vasca y Bilbao - Santander

Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones  
Cantábrico - Mediterráneo



El PEIT

Objetivos del Estudio Funcional

Estado de las actuaciones y propuestas de actuación

**Conclusiones**

# Conclusiones

- Al final del **presente año se encontrarán en marcha las actuaciones correspondientes a todos los tramos** del corredor Cantábrico-Mediterráneo.
- **Los tiempos de recorrido se reducirán notablemente**, desde las más de 9 horas actuales (Valencia-Bilbao), hasta tiempos menores a las 4 horas.
- El tramo Valencia-Teruel-Zaragoza, tendrá un tiempo de recorrido de menos de dos horas. Desde Zaragoza, el itinerario que discurre por Logroño, Vitoria y llega hasta Bilbao, también se recorrerá en menos de dos horas, y el itinerario por Pamplona, hasta San Sebastián en algo más de hora y media.
- La relación Bilbao-Santander, que en la actualidad sólo se presta por la infraestructura de vía estrecha de FEVE con un tiempo de recorrido de casi tres horas, se verá reducida a menos de una hora, además de incorporarse a la red de ADIF.

