

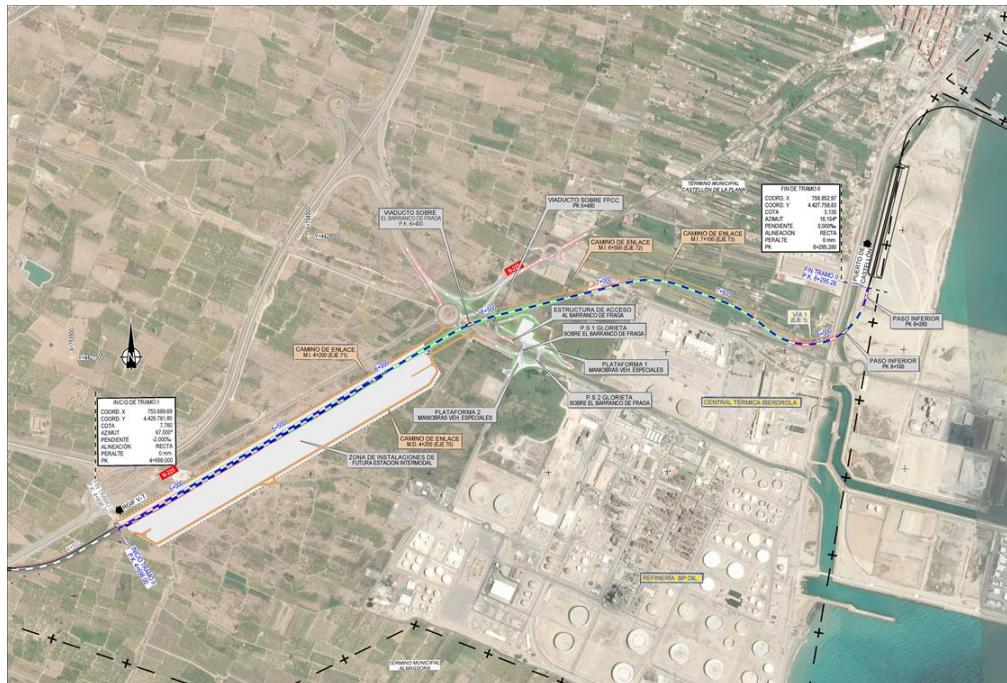
## ACTUACIÓN FINANCIADA POR AL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN, Y RESILIENCIA

<b>Autoridad Portuaria:</b>	Castellón
<b>Título de la Actuación:</b>	“Obra Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón”
<b>Estado:</b>	En ejecución
<b>Presupuesto:</b>	53.432,00 miles de € Financiado con PRTR 23.680.00 miles de €
<b>Plazo:</b>	28 meses
<b>Breve descripción:</b>	<p>El Acceso Ferroviario Sur se efectúa mediante un ramal en vía única y en ancho mixto, con el que se comunican las vías correspondientes al Corredor Mediterráneo con las instalaciones portuarias del Puerto de Castellón. Esta infraestructura se destina a uso exclusivo de trenes de mercancías.</p> <p>El proyecto tiene como objeto la definición de las actuaciones de plataforma del segundo tramo del Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón desde el PK 4+698 hasta el PK 8+295,28, fin del tramo, que se ubica dentro de los terrenos portuarios.</p> 
<p><b>Situación del proyecto</b></p> <p>El trazado se inicia en la conexión con el Proyecto Constructivo de Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón. Tramo I (0+000 – 4+698) dando continuidad a la vía única de este tramo. El inicio corresponde a una recta que constituye el inicio de la Zona de Instalaciones de la futura Estación Intermodal.</p> <p>Las actuaciones incluidas en el presente “Proyecto constructivo de plataforma del nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Castellón. Tramo II (4+698 – 8+295,28)” se limitan a las obras de explanación y formación de plataforma de la zona.</p> <p>En alzado, la rasante se ajusta al terreno existente con una pendiente de 2 por mil que supone zona en desmonte en el inicio de la Estación, PK 4+698 a 5+200 con cota roja de hasta 2,00 m, y zona en terraplén en el resto, PK 5+200 a 6+198 con cota roja de hasta 3,00 m. En el PK 6+045 se inicia la rampa del 12 por mil para alcanzar la cota necesaria de paso sobre el Barranco de Fraga que se soluciona mediante un viaducto de 35 m de longitud. Una vez salvado el cauce, el trazado discurre en pendiente de 11,70 por mil concentrando la zona de terraplenes altos en 300 m con cota roja máxima de 5,01 m.</p>	

## ACTUACIÓN FINANCIADA POR AL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN, Y RESILIENCIA

Al este del viaducto ferroviario sobre el Barranco de Fraga, se reponen los accesos desde la glorieta de la N225 a la refinería de BP Oil, a la Central Térmica de Iberdrola y a la Dársena Sur del Puerto de Castellón, mediante la disposición de un nuevo viaducto sobre el ferrocarril en el PK 6+480, y una glorieta elevada sobre el Barranco de Fraga.

El tramo final de la traza discurre en terraplén con rasante prácticamente horizontal ajustando lo máximo posible al terreno manteniendo una altura entre 1 y 2 m por razones de inundabilidad, y su trazado se ha diseñado para respetar el espacio necesario de la futura autovía de acceso a la Dársena Sur que conectará con la CS-22 además de tener en cuenta la distancia de seguridad respecto a los tanques de combustible de la Central Térmica de Iberdrola.



El tramo final del PK 8+013 al 8+295,28 se ubica dentro de las instalaciones portuarias. En este tramo la traza se cruza en dos puntos con los encauzamientos de acequias existentes que se resuelven mediante dos pasos inferiores en los PKs 8+100 y 8+265.

Para dar finalización al trazado, se ha tomado como punto final de la vía y de la actuación, la definición geométrica de las vías recogida en el “Proyecto Constructivo de la Primera Fase de la Red Ferroviaria de la Dársena Sur” con el cual se conecta en planta y alzado.