

Avances en la fase de pruebas del tramo Pedralba-Ourense

Adif AV finaliza las pruebas de carga en viaductos y pasos inferiores de la LAV Madrid-Galicia

- **También han concluido los ensayos de concordancia de los enclavamientos de Porta de Galicia y Meamán y las pruebas de aislamiento de la catenaria entre Pedralba y Ourense**
- **En las próximas semanas comenzarán a circular por la nueva infraestructura los trenes laboratorio de Adif, BT y Séneca**

29 MARZO 2021

Adif Alta Velocidad (Adif AV) ha concluido con éxito las pruebas de carga en los viaductos y pasos inferiores de los 119,3 km del tramo Pedralba de la Pradería-Ourense, en la Línea de Alta Velocidad (LAV Madrid-Galicia). Con los ensayos en el viaducto del río Miño, en la ciudad de Ourense, se ha dado por finalizada esta fase, en la que se han realizado 40 pruebas de carga y 68 inspecciones principales en estructuras de todo el tramo Pedralba-Ourense, incluyendo la adaptación del trayecto existente Taboadela-Ourense. El desarrollo de la fase de pruebas de este último tramo del acceso de alta velocidad a Galicia (Pedralba-Ourense) avanza a buen ritmo y está plenamente alineado con el objetivo de tener todas las pruebas realizadas para su puesta en servicio a lo largo del segundo semestre de 2021. Otras pruebas y trenes laboratorio. Junto a las pruebas de carga, este mes de marzo también han concluido los ensayos de concordancia de los enclavamientos de Porta de Galicia y Meamán. Los enclavamientos son dispositivos que regulan los diferentes elementos de señalización y seguridad en estaciones y trayectos. También han finalizado las verificaciones de aislamiento de la catenaria entre Pedralba de la Pradería y Ourense, y en la actualidad se están ejecutando los siguientes ensayos: - Pruebas en los centros de autotransformación (subsistema de Energía). - Pruebas de telecomunicaciones fijas. - Pruebas de telecomunicaciones móviles GSM-R. - Pruebas de los equipos instalados en los túneles. Asimismo, desde finales de este mes de marzo y durante el próximo mes de abril están programadas las circulaciones de los trenes laboratorio de Adif (BT y Séneca) por la nueva infraestructura. Estos trenes probarán la calidad y fiabilidad de infraestructura y catenaria, con ensayos dinámicos de vía y línea área de contacto. Una vez superada esta fase, arrancarán

las pruebas internas del sistema de mando y control de trenes ERTMS, así como las pruebas de comunicaciones y todos los elementos de servicios al viajero de la nueva estación de Porta de Galicia, en el municipio de A Gudiña (Ourense). Pruebas de carga Las pruebas de carga sobre estructuras ferroviarias son preceptivas según lo dispuesto en la Instrucción sobre las Inspecciones Técnicas en los Puentes de Ferrocarril. En esta Norma se regula las pruebas de carga de recepción de obra nueva e inspecciones principales. El objeto de las pruebas es verificar la adecuada concepción y ejecución del puente, mediante la evaluación de su comportamiento estructural. Para ello se comparará la respuesta real y la esperada, según el modelo de cálculo empleado para su diseño y comprobación. Las pruebas de carga se llevan a cabo en puentes de nueva construcción, antes de su puesta en servicio definitiva. En todos los puentes se realizan siempre pruebas de carga que reproduzcan los estados de carga más desfavorables. Éstas pruebas son estáticas y dinámicas a distintas velocidades, incluyendo las pruebas de frenado y las cuasiestáticas a las velocidades mínimas que permitan los trenes de carga. Las cargas utilizadas para la materialización de las pruebas han sido 2 locomotoras y 10 vagones tolva cargados de balasto, cuyo peso total alcanza las 953 toneladas. Las velocidades máximas alcanzadas, con estas cargas, han sido de 80 km/h. En cada estructura se colocan hasta 40 puntos de medición (transductores de desplazamiento, bandas extensométricas y acelerómetros) que registran diferentes parámetros tales como descensos verticales en los vanos, deformaciones en la cara inferior del tablero o aceleración del tablero al paso del tren. Los datos recogidos son analizados para determinar la idoneidad de la estructura y dar por superada la prueba de carga. Tramo Pedralba de la Pradería-Ourense (119,3 km) El tramo Pedralba de la Pradería-Ourense, de 119,3 km de longitud, se puede dividir en dos segmentos diferenciados: los 103,9 km de nueva construcción entre Pedralba y Taboadela (Ourense), incluyendo el ramal de conexión con la red convencional, y la adaptación del trazado existente entre Taboadela y la estación de Ourense (15,4 km). Alrededor de un 80% del tramo Pedralba-Taboadela se ha construido en dos plataformas paralelas independientes debido a la accidentada orografía, que hace que en su trazado predominen túneles y viaductos de grandes dimensiones. Estas actuaciones contribuyen a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como es el número 9, que tiene entre sus metas desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad. Financiación europea La LAV Madrid-Galicia está cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del P.O. Galicia 2007-2013, P.O. Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 y del P.O. Plurirregional de España 2014-2020, Objetivo Temático 7: Transporte sostenible. Esta actuación podrá ser cofinanciada por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF). “Una manera de hacer Europa”