

Con una inversión de 52,9 M€, la adaptación de la vía hará posible las circulaciones de alta velocidad y ancho ibérico y las de viajeros y mercancías

Adif AV avanza en los trabajos del túnel de Gaintxurizketa que impulsan las obras del tercer carril entre Astigarraga e Irun

- Primera máquina escudo que se utiliza en España para ampliar el gálibo del túnel, compaginando las obras con la continuidad del tránsito ferroviario, en vía única
- Las actuaciones darán continuidad a la nueva Línea de Alta Velocidad Vitoria/Gasteiz-Bilbao-Donostia/ San Sebastián-frontera francesa

09 MARZO 2023

Adif AV avanza en los trabajos de ampliación de gálibo del túnel de Gaintxurizketa, incluidos en el proyecto de obras de implantación del tercer carril entre Astigarraga e Irun, que darán continuidad a la nueva Línea de Alta Velocidad Vitoria/Gasteiz-Bilbao-Donostia/ San Sebastián-frontera francesa.

Las obras de vía para la implantación del tercer carril representan una inversión de 52,9 millones de euros y la adaptación de la vía en el tramo Astigarraga-Irun permitirá el uso conjunto del trazado por las circulaciones de alta velocidad y de ancho ibérico.

En esta fase de las obras, se avanza en los trabajos de excavación para la ampliación del túnel de Gaintxurizketa (535,5 m), con el uso de una máquina escudo que -por primera vez en España- compatibiliza las obras y el tránsito de las circulaciones ferroviarias, en vía única. Completada esta actuación en el túnel de Gaintxurizketa, el proyecto contempla la ampliación de gálibo en los

Delegación de Comunicación Norte
Jefatura de Comunicación Red Convencional y Alta Velocidad
Tlf.: 945102428 / 662306996

prensanorte@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

túneles de Loyola (288 m) y Capuchinos (196 m), en diferentes fases de avance de la obra.

El director general de Adif AV, Juan Pablo Villanueva, ha explicado los detalles de las actuaciones que se están realizando en el túnel, acompañado por el delegado del Gobierno en el País Vasco, Denis Itxaso, y el consejero de Transportes del Gobierno Vasco, Iñaki Arriola.

Alta velocidad y ancho ibérico y viajeros y mercancías

El proyecto consiste en la implantación del ancho mixto en el trayecto comprendido entre Astigarraga e Irun, adaptando las instalaciones para la explotación de trenes estándar interoperables (750 m) y compatibilizando las obras con la prestación del servicio, tanto para los tráficos de viajeros como para los de mercancías.

Las obras incluyen la realización de diversas actuaciones de plataforma y superestructura en tres tramos:

- Estación de Hernani: remodelación de las vías para la implantación de una nueva vía de apartado de trenes de mercancías de longitud estándar interoperable;
- Tramo Astigarraga-Donostia/San Sebastián: implantación del tercer carril desde el enlace en Astigarraga entre la línea convencional y la línea de alta velocidad, hasta la entrada a la estación de San Sebastián;
- Tramo Donostia/San Sebastián-Irun, en el que se implantará el tercer carril entre ambas estaciones.

Más actuaciones

Delegación de Comunicación Norte
Jefatura de Comunicación Red Convencional y Alta Velocidad
Tlf.: 945102428 / 662306996

prensanorte@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Además de los trabajos en vía, se reforzarán las estructuras metálicas y se adecuarán las estaciones y apeaderos al ancho mixto. Posteriormente, se abordarán actuaciones en la línea aérea de contacto (catenaria) y el cambio de las instalaciones de señalización y comunicaciones en el tramo Hernani-Irun de la red ferroviaria convencional.

El proyecto, considerando sus futuros usos, contempla la rehabilitación de las subestaciones de tracción de Andoain, Gaintzurizketa e Irun, y la construcción de dos nuevas subestaciones en Martutene y Tolosa.

Máquina escudo

La máquina escudo utilizada en esta actuación -que se adapta a la forma del túnel- viene equipada con una unidad de protección, encargada de sujetar la bóveda actual; una unidad de excavación, equipada con tres martillos hidráulicos; y un equipo de perforación de micropilotes, además de una unidad con útiles de gunitado para el sostenimiento de las paredes del túnel.

La máquina perforadora incluye también una unidad de equipos auxiliares, en la que se ubican los equipamientos necesarios para el funcionamiento de las unidades anteriores (transformadores de tensión, bombas hidráulicas, compresores...).

Para su instalación y funcionamiento, fueron necesarias obras de adaptación previas, que han incluido actuaciones en el emboquille, el desplazamiento de la vía única y de la catenaria a la zona central del túnel, por donde circulan los servicios ferroviarios programados, protegidos por la propia máquina.

Esta actuación contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9 (Industria, Innovación e Infraestructura), que tiene entre sus metas el desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad.

Fondos europeos

Esta actuación va a contar con financiación europea a través del “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU”.

Nota de prensa

Delegación de Comunicación Norte
Jefatura de Comunicación Red Convencional y Alta Velocidad
Tif.: 945102428 / 662306996

presanorte@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es