

Nuevos avances en la fase de pruebas de la LAV Madrid-Galicia

Adif AV realiza los primeros recorridos completos de auscultación en el nuevo tramo de alta velocidad Pedralba de la Pradería-Ourense

Un tren auscultador comprueba la idoneidad de los diferentes parámetros de vía en los 119 km del trayecto La auscultación geométrica es el paso previo a la entrada de otros trenes en vía para las siguientes fases de prueba

05 FEBRERO 2021

Adif Alta Velocidad ha realizado la primera auscultación geométrica en el tramo Pedralba de la Pradería-Ourense, correspondiente a la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Galicia. Se llevan a cabo así los primeros recorridos ferroviarios completos por el nuevo tramo, de 119 km de longitud total. El tren auscultador llegó a Pedralba de la Pradería por la vía de alta velocidad en explotación (Zamora-Pedralba) y pasó directamente al tramo en pruebas Pedralba de la Pradería-Taboadela-Ourense. Las auscultaciones se han realizado por ambas vías en todo su recorrido, entre Pedralba de la Pradería y Ourense y viceversa. Auscultación geométrica La auscultación geométrica de vía comprueba la idoneidad de los diferentes parámetros de la vía: nivelación, alineación, anchos, peraltes y alabeos, fundamentalmente. Estas comprobaciones son el paso previo a la entrada de otros trenes en vía para las siguientes fases de prueba. La auscultación geométrica de vía del tramo Pedralba de la Pradería-Ourense se efectúa mediante un auscultador láser Plasser EM-SAT. Este vehículo ferroviario permite la auscultación geométrica continua de toda la línea, como complemento a los sistemas de comprobación empleados en la fase previa de obra mediante elementos manuales y topografía clásica. Los resultados obtenidos por la lectura continua del vehículo auscultador son sometidos posteriormente a análisis, comprobación y corrección, en su caso. Una vez realizada la primera auscultación, el vehículo auscultador volverá a realizar comprobaciones milimétricas hasta alcanzar la adecuada calidad de la vía. Avance de la fase de pruebas Además de esta auscultación geométrica, se realizan otras pruebas previas a la puesta en servicio comercial del tramo. De ellas, se encuentran ya ejecución las pruebas de carga con trenes en las estructuras, así como la activación de equipos de señalización y comunicaciones y las pruebas de funcionamiento de los mismos, aún sin circulación de trenes.

Una vez validada la actual auscultación geométrica, se continuará con la auscultación dinámica de vía y catenaria a mayores velocidades, pruebas en las que se empleará el tren laboratorio BT de Adif. La siguiente fase comprende las pruebas, con trenes, del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario ERTMS nivel 2, y finalmente los recorridos de fiabilidad y la formación de maquinistas, a cargo en este caso del operador ferroviario. Esta actuación contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 9, que tiene entre sus metas desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad. Tramo Pedralba de la Pradería-Taboadela Este tramo de nueva construcción supone la entrada de la alta velocidad en Galicia, cruzando transversalmente la provincia de Ourense desde el límite con Zamora, en el sureste, con un trazado que transita al norte de la autopista A-52 hasta la capital provincial. Es el tramo más complejo de toda la línea desde el punto de vista orográfico y geotécnico. Esta circunstancia y la premisa de conseguir unos parámetros propios de alta velocidad obligan a que gran parte del trazado discorra en túnel hasta su destino final, la estación de Ourense-Empalme. Esta estación está llamada a ser un estratégico nudo de alta velocidad, ya que será el origen y destino no solo del tramo a Santiago, sino también de los que se dirigirán a Lugo, por un lado, y a Pontevedra y Vigo, por otro, dos actuaciones básicas para extender la alta velocidad en Galicia. Características Es un tramo de 103,9 km, de los que tres cuartas partes se han construido en dos plataformas paralelas independientes, una para cada vía. La accidentada orografía del terreno hace que en el trazado predominen túneles y viaductos de grandes dimensiones. En este sentido, se han construido 31 túneles con una longitud total de más de 126 km, siendo el más largo el túnel de O Corno (8,57 km). Además, se han ejecutado 32 viaductos de nueva construcción que suman 10,2 km de longitud, siendo el más largo el viaducto de Requejo para vía doble, con 1,72 km de longitud. El trazado incluye un ramal de 2 km de longitud para conectar la nueva plataforma de alta velocidad y la línea convencional en el entorno de Taboadela. En esta estación se ubica el cambiador de ancho que permitirá la continuidad de los trenes de larga distancia a partir de Ourense hacia el resto de ciudades gallegas en ancho convencional. Tramo Taboadela-Ourense Este tramo de 15,4 km de la línea convencional Zamora-Ourense, en vía única, ha sido acondicionado para permitir la llegada de la alta velocidad a la capital ourensana mientras se diseña y construye la Variante Exterior de la ciudad. Principales actuaciones de adaptación del tramo Taboadela-Ourense.- Electrificación del tramo.- Instalación de tercer carril para dotar a la vía de una configuración en ancho mixto, apta para ancho estándar (1.435 mm) y ancho convencional (1.668 mm).- Adaptación de instalaciones de seguridad y comunicaciones del tramo.- Acondicionamiento del viaducto sobre el Río Miño (longitud de 422 metros).- Acondicionamiento de 4 túneles: túnel de Áspera (153,90 metros de longitud), túnel de Corruxeiras (125,40 metros de longitud), túnel de La Marquesa (248 metros de longitud) y

túnel de San Francisco (911,8 metros). 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. “Una manera de hacer Europa

Nota de prensa