

En abril se iniciarían las pruebas de fiabilidad y se tendría visibilidad de las fechas de la puesta en servicio de la Variante de Pajares

Adif pondrá a disposición la infraestructura de Pajares en la segunda quincena de febrero para iniciar después las pruebas de fiabilidad

- La presidenta de Adif AV subraya que la entrada en servicio de la Variante de Pajares representará un salto de seguridad sin precedentes en la red ferroviaria española: Pajares dará paso a un trazado de doble vía 37 km más corto, de menor pendiente y con menor altura geográfica y, por tanto, menos expuesto a las inclemencias invernales. Asimismo, estará dotada de ERTMS nivel 2, el sistema de protección de tren más avanzado
- La nueva línea será la más versátil de España: será utilizada por trenes de mercancías y trenes de alta velocidad, rodando tanto en anchos estándar como ibérico

19 ENERO 2023

La Variante de Pajares avanza con el desarrollo de siete actuaciones en el ámbito de los sistemas de electrificación, protección civil, señalización y telecomunicaciones y obras en galerías de evacuación y pantalla, así como en las pruebas que se realizarán previamente a la puesta en servicio de una infraestructura ferroviaria. Así lo ha explicado esta mañana el Secretario General de Infraestructuras, Xavier Flores, y la presidenta de Adif y Adif AV, M^a Luisa Domínguez, en una reunión mantenida en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) con el Consejero de Medio Ambiente y Cohesión Territorial de Asturias, Alejandro Calvo, y el Viceconsejero de Infraestructuras, Movilidad y Territorio, Jorge García.

Delegación de Comunicación Noroeste

Tif: 983368124 / 987842335

presanoroeste@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

En la reunión, la presidenta de Adif y Adif AV, ha aludido a “la obra de ingeniería más compleja que se ha realizado en nuestro país -y hago esta afirmación con la perspectiva de haber ejecutado el acceso a Galicia y estar construyendo las obras de la Y vasca-, y a su contribución determinante a la conexión rápida de Asturias con el resto del país y a la seguridad en la circulación ferroviaria, tanto de ciudadanos como de mercancías”.

En estos momentos, Adif desarrolla siete actuaciones en Pajares:

- Línea aérea de contacto (catenaria) se encuentra tendida y energizada en su totalidad y, en estos momentos, se realizan los últimos ajustes con la previsión de finalizar en febrero.
- En el ámbito de la protección civil y seguridad, se ha finalizado el equipamiento de protección contra incendios, detección, energía, comunicaciones y ventilación de los túneles. Se trabaja en completar las instalaciones de galerías y salas técnicas y se están realizando ya pruebas de los sistemas. La previsión apunta a que se finalizarán en abril estos trabajos, que se desarrollan en paralelo a las pruebas.
- Control, mando y señalización, y telecomunicaciones: durante el mes de enero quedará completado el equipamiento de campo. Ahora se trabaja en pruebas internas, verificaciones e integración de sistemas.
- Galerías de evacuación de los túneles de Vega de Ciego y Pico de Siero: se ha concluido la excavación de la galería GT1, restan 40 m para la finalización de la GT3 y se está excavando el emboquille de la galería GT2.
- Actuaciones en el ámbito de la Pantalla 1: se ha completado la pantalla de pilotes situada al este de la plataforma y se va a tramitar una modificación que mejorará la estabilidad de la Pantalla 1 durante las fases provisionales contempladas en la actuación. Esta actuación no condiciona la puesta en

servicio de la línea, por lo que se espera la finalización de todas las obras, incluida la reposición del gasoducto León-Asturias, durante el primer trimestre de 2024;

- Obras civiles exteriores: se han finalizado los helipuertos del lado sur de la variante y el helipuerto del lado norte quedará concluido en el mes de febrero. Además, se trabaja en la construcción de una nueva depuradora, que sustituirá a la actual.

Nota de prensa

Pruebas del ámbito de la infraestructura al de circulación

En el capítulo de pruebas, la presidenta de Adif AV ha explicado que se encuentran finalizadas las auscultaciones geométrica y dinámica de vía y catenaria a 200 km/h en el tramo entre los PAETs de La Robla y Campomanes; en este mismo tramo, se ha realizado también ya las pruebas internas de ERTMS del tecnólogo, la asistencia técnica y la dirección de obra, rodando en modo Full Supervision. Asimismo, ha finalizado las pruebas de carga estáticas y dinámicas con tren en todas las estructuras de la variante, a excepción del viaducto de Pola de Lena y el paso inferior contiguo.

Las pruebas que se acometerán ahora serán las pruebas interiores de ERTMS en el tramo entre PAETs en la primera quincena de febrero. En la segunda quincena de febrero, se llevará a cabo la puesta a disposición de la infraestructura para pruebas y auscultaciones de los enlaces. Es decir, la variante dejará de estar en el ámbito de la obra para pasar al ámbito de la gestión de la circulación. Asimismo, se realizarán las auscultaciones pendientes de vía y catenaria en los tramos más próximos a los enlaces.

En marzo se iniciarán las pruebas de ERTMS en los enlaces y transiciones, así como las pruebas a velocidad máxima del CVM (Cuadro de Velocidades máximas) con diferentes trenes. Una vez finalizadas las pruebas anteriores -y asegurando que todo está correcto- se iniciarían los recorridos de fiabilidad.

Delegación de Comunicación Noroeste
Tif: 983368124 / 987842335

presanoroeste@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

Todas estas pruebas sobre la infraestructura -realizadas por Adif AV- se hacen con la colaboración del operador, dentro del proceso de evaluación de riesgos y gestión de riesgos compartidos especificado por la normativa europea.

Una vez superadas de forma satisfactoria todas las pruebas, se pondrá la infraestructura a disposición del operador, para que inicie la formación de sus maquinistas.

La seguridad, de especial referencia

En el caso concreto de la Variante de Pajares, tanto la seguridad operativa como la de personas o *security* (autoprotección y evacuación) cobra una especial relevancia, a tratarse de un tramo de 50 km, donde 24 km de ellos son un túnel de base, y el resto una sucesión de túneles de gran longitud, algunos de vía única y otros de vía doble. A estos efectos, y de cara a los planes de autoprotección, son los 50 km de tramo a tratar de forma unitaria.

Por ese motivo, se trabaja de forma simultánea, con la operadora y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en los aspectos de protección civil. Hasta para el simulacro que se llevará a cabo en la fase de formación de maquinistas, se están realizando visitas y reuniones, no sólo entre los agentes ferroviarios, sino también con Protección Civil de Castilla y León y del Principado de Asturias. “Se está trabajando en un plan de autoprotección específico para llevar a cabo el simulacro, una actuación sin precedentes en el mundo de las infraestructuras, al menos en nuestro país”, ha subrayado Domínguez.

Sólo cuando todas estas etapas se hayan completado y superado se cerrará el expediente, que se remitirá a la Agencia de Seguridad Ferroviaria, solicitando la autorización de puesta en servicio.

Delegación de Comunicación Noroeste

Tlf: 983368124 / 987842335

presanoroeste@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

Velocidad de circulación

En la reunión también se ha hecho referencia a la velocidad de circulación en la línea, en la que se ha apuntado que está se podrá concretar una vez concluyan los trabajos que ahora se ultiman, finalicen las fases de pruebas que se desarrollan en la línea y se determinen las características y condiciones con las que la línea se pone en servicio.

“En cualquier caso -ha explicado la presidenta de Adif AV- es importante aclarar que los tiempos de viaje en una infraestructura ferroviaria vienen determinados por los parámetros técnicos de explotación definitivos, el material empleado por las operadoras y el número de paradas que éstas planifiquen en sus servicios”. El tiempo de viaje de entorno de las 3 horas entre Madrid y Oviedo corresponde a una estimación realizada usando como referencia velocidades máximas de 300 km/h y sin paradas intermedias.

Sin precedentes en la red ferroviaria española

La entrada en servicio de la Variante de Pajares representa un salto de seguridad sin precedentes en la red ferroviaria española:

- la rampa de Pajares actual, una infraestructura del siglo XIX en vía única, dará paso a un trazado de doble vía 37 km más corto, de menor pendiente y con menor altura geográfica y, por tanto, menos expuesto a las inclemencias invernales.
- estará dotada de ERTMS nivel 2, el sistema de protección de tren más avanzado con supervisión continua.

Delegación de Comunicación Noroeste
Tif: 983368124 / 987842335

presanoroeste@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

- estará equipado con línea aérea de contacto a 25 kV y una doble línea de alta tensión a 20 kV para la alimentación de instalaciones de seguridad independiente de la catenaria.
- contará con túneles con tipología bitubo en los túneles más largos para facilitar la evacuación en caso de emergencia y dispondrá también de los más avanzados sistemas de protección civil, entre los que destacan más de 200 ventiladores de chorro instalados para el control de humos en caso de fuego.

Además de las ventajas en materia de seguridad, la nueva línea será la más versátil de España, puesto que podrá ser utilizada por trenes de mercancías y trenes de alta velocidad, rodando en cualquiera de los dos anchos, estándar e ibérico.

La obra ferroviaria más compleja desarrollada en España

La variante de Pajares salva el paso bajo la Cordillera Cantábrica y el importante desnivel que existe entre la provincia de León y Asturias. Con una inversión de 4.000 millones de euros, representa un reto sin precedentes de ingeniería y construcción: e 80% de su trazado -50 km, entre La Robla y Pola de Lena- transcurren en túnel.

El proyecto presenta una enorme complejidad técnica, tanto en la fase de obra como en las etapas previas de estudios y proyectos, por las características geotécnicas de macizo que atraviesa -hasta 40 formaciones geológicas diferentes- y por la necesidad de aunar los parámetros de alta velocidad y los del tráfico de mercancías en una misma línea -tráfico mixto-, lo que convierte a la Variante de Pajares en la obra ferroviaria más

Delegación de Comunicación Noroeste
Tif: 983368124 / 987842335

presanoroeste@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

compleja desarrollada en España. En su ejecución han llegado a participar de forma simultánea hasta 4.000 trabajadores -en las fases actuales están involucrados unos 400 profesionales- y se han empleado cinco tuneladoras para excavación en roca, 4 de ellas de tipología simple escudo y una de doble escudo.

Durante las diferentes fases de construcción se han implementado medidas de protección en un entorno natural único, entre las que se encuentran las restauraciones medioambientales y de emboquilles de los túneles; la gestión de residuos; el uso de cintas transportadoras para el traslado del material de excavación, reduciendo notablemente el tráfico pesado de camiones; la protección del río Huerna, bajo los parámetros de la Confederación Hidrográfica del Norte; y convenios para protección del oso pardo.

Financiación europea

Las obras de la LAV León-Asturias han sido cofinanciadas con fondos procedentes de la Unión Europea:

- Entre 2000 y 2006, la plataforma de los túneles de Pajares por los FEDER, a través del Programa Operativo Integrado de Castilla y León y el de Asturias por importe de 284 y 107,9 millones, respectivamente. Los estudios y proyectos han sido cofinanciados con 3,2 millones por las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte).

- Entre 2007 y 2013, las obras de plataforma de los subtramos La Robla-Túneles de Pajares y Túneles de Pajares-Pola de Lena, han sido cofinanciadas por el Fondo de Cohesión, dentro del P.O. Fondo de Cohesión-FEDER, con 126,4 millones de euros.
- Las actuaciones de adaptación al tercer carril y sistema ERTMS de las instalaciones, línea aérea de contacto, protección acústica e instalaciones de protección y seguridad en los túneles de la Variante de Pajares van a ser financiadas por la Unión Europea-NextGenerationEU con una ayuda estimada de 121,6 millones.