



La instalación de un tercer carril en el tramo permitirá la circulación de trenes de ancho ibérico y de ancho internacional

De la Serna supervisa la infraestructura del Corredor Mediterráneo entre Valencia y Castellón

- El ministro de Fomento ha realizado un recorrido a bordo de un tren laboratorio de Adif que comprueba el comportamiento de la infraestructura, vía, catenaria y sistemas de señalización
- La realización de estas pruebas representa un nuevo avance en el enlace de la capital de La Plana a la red de alta velocidad, lo que supondrá, cuando entre en servicio, un ahorro de más de 30 minutos en su conexión con Madrid

Madrid, 27 de marzo de 2017 (Ministerio de Fomento)

El ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, ha supervisado durante la mañana de hoy el estado de la infraestructura de vía en el tramo Valencia-Castellón del Corredor Mediterráneo, en el que han finalizado recientemente las obras de instalación de un tercer carril que posibilitará la circulación de trenes, tanto de ancho ibérico como de ancho internacional.

Las pruebas que se realizan actualmente en este tramo representan un nuevo avance para la llegada de la alta velocidad a la capital de La Plana, lo que permitirá, cuando entre en servicio el trayecto, un ahorro de más de 30 minutos en su relación ferroviaria con Madrid.

Durante su visita, el ministro ha efectuado un recorrido por el trayecto a bordo de un tren laboratorio de Adif, que realiza funciones de auscultación dinámica y geométrica de la vía, y que está específicamente diseñado para analizar y valorar el comportamiento de



Nota de prensa

la superestructura y su interacción con la infraestructura y la señalización.

El tren laboratorio es un elemento fundamental en los trabajos de puesta en servicio y certificación de la interoperabilidad de nuevas infraestructuras ferroviarias, ya que su capacidad de supervisión y diagnóstico permite homogeneizar y aumentar la frecuencia de los análisis y auscultaciones de las instalaciones.

Este tren realiza desde el pasado 20 de marzo las comprobaciones necesarias de funcionamiento de los sistemas, siempre en horario nocturno, para no interferir en el tráfico habitual de trenes de viajeros.

En una primera fase, Adif Alta Velocidad, desarrollará las pruebas con este tren laboratorio, continuando posteriormente con simulaciones comerciales mediante circulaciones con trenes sin viajeros para comprobar la fiabilidad de los sistemas. Durante las pruebas, los especialistas de Adif y Adif Alta Velocidad comprueban diferentes parámetros técnicos y verifican el estado de la infraestructura, los sistemas de señalización y la gestión del tráfico ferroviario.

De este modo, una vez obtenida la autorización y validación por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) podrá iniciarse la circulación comercial que conectará la capital de La Plana a la red de alta velocidad. Así, un tren con ancho estándar europeo podrá realizar el trayecto entre Madrid y Castellón en 2 horas y 25 minutos, lo que supondrá un ahorro de tiempo superior a media hora.

Fondos europeos

Esta actuación está cofinanciada por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF).

“Una manera de hacer Europa”



ANEXO

Descripción de algunas obras significativas del trayecto

La implantación del tercer carril ha supuesto actuaciones directas en el esquema de vías de las 20 estaciones y apeaderos del trayecto comprendido entre Valencia Joaquín Sorolla y Castellón.

De las 20 estaciones, 11 se encuentran en la provincia de Valencia y 9 en la de Castellón. Entre los trabajos más importantes destacan los siguientes:

- Remodelación del haz de vías accesos y enclavamientos en 12 estaciones, con sustitución de 72 desvíos.
- Creación de una nueva variante de doble vía de 1 km de longitud en la estación de Nules-Villavieja, que incrementa la velocidad de paso en curva a 170 km/h.
- Remodelación y recrecido de andenes, en las estaciones de: Valencia Fuente de San Luis, Nules-Villavieja, Burriana-Alquerías del Niño Perdido, Villarreal y Almazora.
- Las estaciones de Valencia-Cabanyal y Castellón han tenido una actuación específica por encontrarse la vía en túnel. Se ha instalado vía sobre placa de hormigón con traviesas especiales.
- Nuevos enclavamientos o remodelación de los existentes en las estaciones de: Valencia Joaquín Sorolla, Valencia Estación del Norte, Valencia Fuente de San Luis, P.B Alboraya, Masalfasar, Puzol, Sagunto, Almenara, Moncófar, Burriana-Alquerías del Niño Perdido, Villarreal, Castellón y Las Palmas. Los enclavamientos son sistemas electrónicos de accionamiento de señales y cambios de vía que posibilitan la gestión de la circulación ferroviaria.
- En las estaciones y apeaderos de: Roca-Cúper, Albuixech, El Puig, Los Valles, La Llosa, Chilches y Almazora; se ha

Nota de prensa



efectuado la sustitución de traviesas e implantación del tercer carril.

- Construcción de un paso a diferente nivel entre los dos andenes con que cuenta el apeadero de Almazora y nuevos pasos inferiores en Burriana y Valencia Fuente de San Luis. También se ha prolongado el paso inferior entre andenes de la estación de Nules-Villavieja hasta la nueva variante.

Nota de prensa