



Avances en la conexión de Cantabria a la red de alta velocidad

El Gobierno autoriza los trabajos de construcción de la plataforma del tramo Palencia Norte-Amusco, en la LAV Palencia-Aguilar de Campóo

- El contrato, con un presupuesto total superior a los 79 millones de euros (IVA no incluido), supone un destacado impulso al desarrollo de las conexiones ferroviarias entre Cantabria y la Meseta.
- La LAV Palencia-Aguilar de Campóo está diseñada para una velocidad máxima de 350 km/h, en ancho de vía estándar (1.435 mm) y electrificación a 25 kV en corriente alterna.
- El trazado objeto del contrato discurre por cuatro términos municipales pertenecientes a la provincia de Palencia: Palencia, Husillos, Monzón de Campos y Amusco, para el que se proyectan 17 estructuras: 5 viaductos, 7 pasos superiores y 5 pasos inferiores.

Madrid, 6 de abril de 2021 (Mitma)

El Consejo de Ministros, en su reunión de hoy, ha autorizado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) a licitar, a través de Adif Alta Velocidad, el contrato de la ejecución de las obras del proyecto de construcción de la plataforma del tramo Palencia Norte-Amusco, en la Línea de Alta Velocidad (LAV) Palencia-Aguilar de Campóo que está diseñada para una velocidad de 350 km/h y un tráfico exclusivo de viajeros.

Esta licitación, con un presupuesto total de 79.443.492,04 euros (IVA no incluido), supone un destacado impulso al desarrollo de las conexiones ferroviarias entre Cantabria y la Meseta y redundará en un importante ahorro en los tiempos de viaje, así como en la mejora de la calidad y confort del servicio ferroviario.



Tramo Palencia Norte-Amusco

El tramo Palencia Norte-Amusco incluye la construcción de una plataforma para alta velocidad y tráfico de viajeros que se desarrolla a lo largo de 20,79 km de longitud, de los que 18,25 km serán de vía doble, 1,98 km de vía única y 0,56 km de transición.

El trazado objeto del contrato discurre por cuatro términos municipales pertenecientes a la provincia de Palencia: Palencia, Husillos, Monzón de Campos y Amusco. Además, por ocupación de préstamos y vertederos, quedan también afectados los términos municipales de Villaumbrales, San Cebrián de Campos y Fuentes de Valdepero. En todos estos municipios afectados por esta actuación, Mitma ha sometido a información pública esta misma semana el expediente de expropiación forzosa.

El trazado de la nueva LAV atraviesa dos zonas muy distintas: una primera parte, hasta aproximadamente la mitad del tramo, donde discurre por un terreno muy llano con numerosas infraestructuras existentes (ferrocarril, autovías, acequias, servicios, pasos a nivel, etc.); y una segunda hasta el final del tramo donde se atraviesa un terreno más accidentado con tan solo afecciones puntuales a algunas infraestructuras (A67 y Canal de Pisuerga), salvadas con viaductos.

A lo largo del tramo se proyectan 17 estructuras: 5 viaductos, 7 pasos superiores y 5 pasos inferiores. Además, se han diseñado 3 muros a lo largo del trazado para evitar ocupaciones de la línea de ferrocarril existente y a la Acequia de Palencia.

En el tramo se suprimen 5 pasos a nivel, realizando su reposición por pasos superiores situados en los puntos kilométricos 104/200, 106/500 y 108/900.

Como principales condicionantes de la nueva LAV cabe destacar por el este la Acequia de Palencia, situada en el lado este entre la zona inicial y el punto kilométrico (p.k.) 107/500, y por el oeste la línea férrea existente (Palencia-Santander), que discurre de forma paralela a escasa distancia hasta el p.k. 110/000 cuya margen limita con la ZEC (Zonas Especiales de Conservación) Riberas del Río Carrión y afluentes.

Además, el trazado en la zona inicial se encuentra totalmente condicionado por la conexión con el tramo Palencia-Palencia Norte (p.k. 100/000 a 101/700), cuyas actuaciones se compatibilizan con las



descritas en el Estudio Informativo "Integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia".

Línea de Alta Velocidad Palencia-Aguilar de Campóo-Reinosa

Este tramo de alta velocidad se contempla como prolongación hasta Reinosa de la LAV que conecta actualmente Madrid con Palencia, lo que permitirá extender los servicios de viajeros de alta velocidad hasta Cantabria.

Entre los principales parámetros de diseño del trayecto Palencia-Alar del Rey/Aguilar de Campóo destacan la velocidad de diseño, de 350 km/h; el ancho de vía, que será el estándar (1.435 mm), y la electrificación de 25 kV en corriente alterna.

Por su parte, el trayecto entre Alar del Rey-Aguilar de Campóo y Reinosa está definiéndose a nivel de un único estudio informativo con una nueva alternativa de menor afección hidrogeológica que la que suponían las soluciones anteriores.

Actualmente, el corredor ferroviario entre Palencia y Santander discurre por el mismo trazado y entorno por el que se puso en servicio la línea en el S. XIX, salvo algunas rectificaciones que se han ido realizando con las diversas renovaciones de vía, lo que hace necesaria una nueva infraestructura para propiciar la conexión desde Madrid con Cantabria en un tiempo competitivo, propio de un sistema moderno de transporte.

Financiación Europea

Esta actuación podrá ser cofinanciada por el Mecanismo "Conectar Europa" de la Unión Europea (CEF).

“Una manera de hacer Europa”