

CANTABRIA

El AVE de Villaprovedo a Reinosa podrá circular a 300 kilómetros hora

El coste de los 60 kilómetros superará los 900 millones de euros, cinco veces más que los 57 kilómetros entre Palencia y Villaprovedo

13.04.2010 - I. AROZAMENA/J.L. SARDINA SANTANDER.

La dificultad del acceso a Cantabria de la vía de alta velocidad se ejemplifica en el presupuesto del tramo Villaprovedo-Reinosa, una infraestructura diseñada para admitir velocidades de hasta 300 kilómetros por hora. Serán 60 kilómetros cuyo coste final superará los 912 millones de euros, según el estudio informativo, casi cinco veces más de los 211 millones que costarán los 57 kilómetros de vía entre Palencia y Villaprovedo, ya adjudicados.

Los cálculos que fijan el kilómetro cercano a Cantabria a 15,2 millones de euros y el kilómetro de la Meseta a 3,7 millones figuran en el estudio informativo del primer tramo del AVE entre Palencia y Santander que permanece en exposición pública desde ayer y hasta el próximo 18 de mayo en el área de Fomento de la Delegación del Gobierno, en la calle Vargas, para su consulta por los ciudadanos y la presentación de alegaciones.

La prolija documentación, formada por tres cajas con doce tomos, incluye las características del trazado, los tiempos a los que circulará y el presupuesto de la obra.

En territorio cántabro, el trazado afecta a cuatro municipios (Reinosa, Campoo de Enmedio, Valdeprado del río y Valdeolea). Transcurre en su mayor parte paralelo a la A-67 y pasa al lado de la localidad de Hormiguera (Valdeprado del Río). Atravesará el monte Matanzas (Pozazal) con un túnel de 3 kilómetros para entrar en el municipio de Campoo de Enmedio. Tras salir del túnel en la vega de Fombellida, junto al actual viaducto ferroviario de Celada-Marlantes, el nuevo trazado continuará por un viaducto sobre el río Marlantes de 244 metros, para adentrarse en otro túnel en la zona de Sopeña (Cervatos) de 1,3 kilómetros y concluir con otros dos viaductos, hasta la unión sobre el río Izarilla, ya en Matamorosa, y unirse a la vía actual.

El trazado total se divide en tres subtramos: Herrera de Pisuegra, Las Tuerces y el acceso a Reinosa. El primero contempla dos alternativas, al este y al oeste de la localidad. El ámbito de Las Tuerces es el que tiene más complicaciones desde el punto de vista medioambiental por lo que se han contemplado tres variantes (este, centro y oeste) que se han convertido en dos porque una de ellas, la este, ha quedado rechazada. La preferida de Fomento es la solución oeste, la que tiene menos impacto.

El ferrocarril salvará Las Tuerces de forma subterránea y en este ámbito se construirán cinco túneles de 1.460, 700, 1.600, 460 y 620 metros. El acceso a Reinosa será al este de la autovía.

La exposición pública del estudio informativo comenzó a las nueve de la mañana de ayer y se prevé que la mayor parte de las personas que vayan a consultar la documentación sea para ver cómo afecta la infraestructura a sus propiedades.

Del total del presupuesto de la obra, 9,8 millones de destinan al pago de expropiaciones. No se contemplan muchos afectados, ya que el territorio por el que discurre el tren no es muy poblado.

Técnicos del Ministerio de Fomento consultados por este periódico destacaron la completa documentación del estudio informativo de este tramo del tren, que facilitará mucho la redacción del proyecto. «Es casi un proyecto», aseguraron

Los cálculos y las simulaciones del AVE en Cantabria contemplan unas velocidades de entre 220 y 300 kilómetros/hora, dependiendo del tipo de tren que circule. Los tiempos se han calculado teniendo en cuenta las peculiaridades de la línea, de doble vía y en la que coexistirán tráficos de viajeros y mercancías. Se ha simulado la marcha de tres tipos de trenes con diferentes velocidades máximas de circulación.

Locomotora

El tren tipo que alcanza los 220 kilómetros hora está formado por una doble composición de coches Talgo 7, remolcada por una locomotora Renfe 252, que dispone de una potencia de 5.600 kilovatios. El que alcanza 250 kilómetros/hora es el actual Alvia del trayecto Santander-Madrid, una unidad de alta velocidad S-120.



El trazado atraviesa algunos pasos complicados, como el que muestra la foto. A la izquierda, la N-611. A la derecha, la CA-741, dirección Polientes. En el centro, la vía de RENFE y, sobre ella, la autovía A-67. El nuevo trazado de alta velocidad atravesará con un túnel de 3 kilómetros el monte Matanzas, que se aprecia al fondo. :: JOSÉ LUIS SARDINA

El tren de tipo 300 es el que alcanza una velocidad mayor y se trata de una unidad de alta velocidad S-130, la que circula en el trayecto de Madrid a Valladolid. Está diseñada para una velocidad máxima de 350 kilómetros/hora, si bien ésta se ha limitado en la simulación a 300 kilómetros.

En cualquier caso, y especialmente para la simulación sobre la línea actual, la velocidad máxima está condicionada por las características geométricas del trazado.

La conexión incluida en el estudio informativo con la actual infraestructura ferroviaria se produce a escasa distancia de la estación de Reinosa, a poco más de 2 kilómetros. Las marchas tipo se han prolongado hasta dicha localidad, donde se contempla la realización de una parada comercial.

Los tiempos globales calculados se encuentran referidos al tramo comprendido entre el punto de inicio del estudio, al que se ha asignado una velocidad coherente con los criterios de diseño aplicados en el tramo anterior, una velocidad máxima de 250 kilómetros/hora y la actual estación de Reinosa, en la que parará el tren.

El estudio informativo supone una velocidad máxima de paso por el punto de inicio del trazado de 250 kilómetros a la hora, que corresponde a la velocidad de proyecto del tramo anterior, que es el de Marcilla de Campos-Villaprovedo.

Las velocidades máximas responden a los parámetros de trazado utilizados, ascendiendo a 60-80 kilómetros/hora en el ramal provisional de acceso a la actual estación de Reinosa y a 300 kilómetros el resto del recorrido.

Uno de los tomos, el más grueso, es el referido al estudio medioambiental. Estudia los aspectos relacionados con la fauna y flora de la zona afectada y se incluyen los espacios LIC (Lugar de Interés Comunitario), ZEPA (Zonas de Especial Protección de AVES) y los hábitats.