

ADJUDICADA LA CONSTRUCCION DE LA VARIANTE DE LA CAPITAL ALTOARAGONESA

Huesca unida con Madrid con trenes de alta velocidad de la serie 102

A finales del pasado mes de abril, la relación Madrid-Huesca, comenzó a estar servida por los trenes de Talgo de la serie 102 en sustitución de los Altaria que hasta entonces realizaban el servicio. Con los nuevos trenes, que mantienen los horarios de sus predecesores, se incrementa en 40 por ciento el número de plazas ofertadas.



El "Pato" en la estación de Huesca.

Desde el pasado 28 de abril los trenes Talgo-Bombardier de la serie 102 cubren los servicios entre Madrid y Huesca por la vía de alta velocidad Madrid-Zaragoza, y su continuación en nacho internacional hasta Huesca. Las 316 plazas de los trenes de la serie 102, suponen un incremento del 40 por ciento sobre las que ofrecían sus predecesores en la línea, los Altaria.

Los nuevos trenes mantienen los mismos horarios de ida y vuelta que hasta ahora estaban señalados y los mismos tiempos de viaje -dos horas y cuarenta minutos- con una velocidad máxima para el conjunto del viaje de 200 km/h. Además el cambio supone la posibilidad de disfrutar de la clase club en la relación de la capital oscense con Madrid.

Con esta puesta en servicio se incrementan los servicios de los trenes de la serie 102 iniciados el pasado mes de febrero en la relación Madrid-Zarago-

za-Lérida en la que sustituyeron a los trenes de la serie 100 que hasta entonces la servían.

Los trenes 102 utilizan en su viaje a Huesca la línea de alta velocidad entre esta ciudad y Zaragoza, inaugurada en diciembre de 2003. Las obras supusieron una inversión total de algo más de 221,5 millones de euros en sus 79,4 kilómetros de longitud. El primero de sus tramos, el Zaragoza (Miraflores)-Zuera, de 31,2 kilómetros de longitud, es en vía única en ancho en internacional.

En el segundo tramo de la línea, entre Zuera y Tardienta, de 27,5 kilómetros de longitud, la nueva vía comparte plataforma con la primitiva en prácticamente toda la longitud del tramo, con entrevías comprendidas entre los 4,3 y los 8,5 metros, lo que prácticamente supone una duplicación de vía por la cual el corredor existente pasa a tener una vía de ancho ibérico y otra de ancho internacional.

Por último en el tercer tramo de la obra, el Tardienta-Huesca, de 20,7 kilómetros de longitud, las obras consistieron en la instalación de un tercer carril en la vía a fin de poder explotar la vía adaptada a alta velocidad con una única plataforma, con dos anchos, ibérico y UIC.

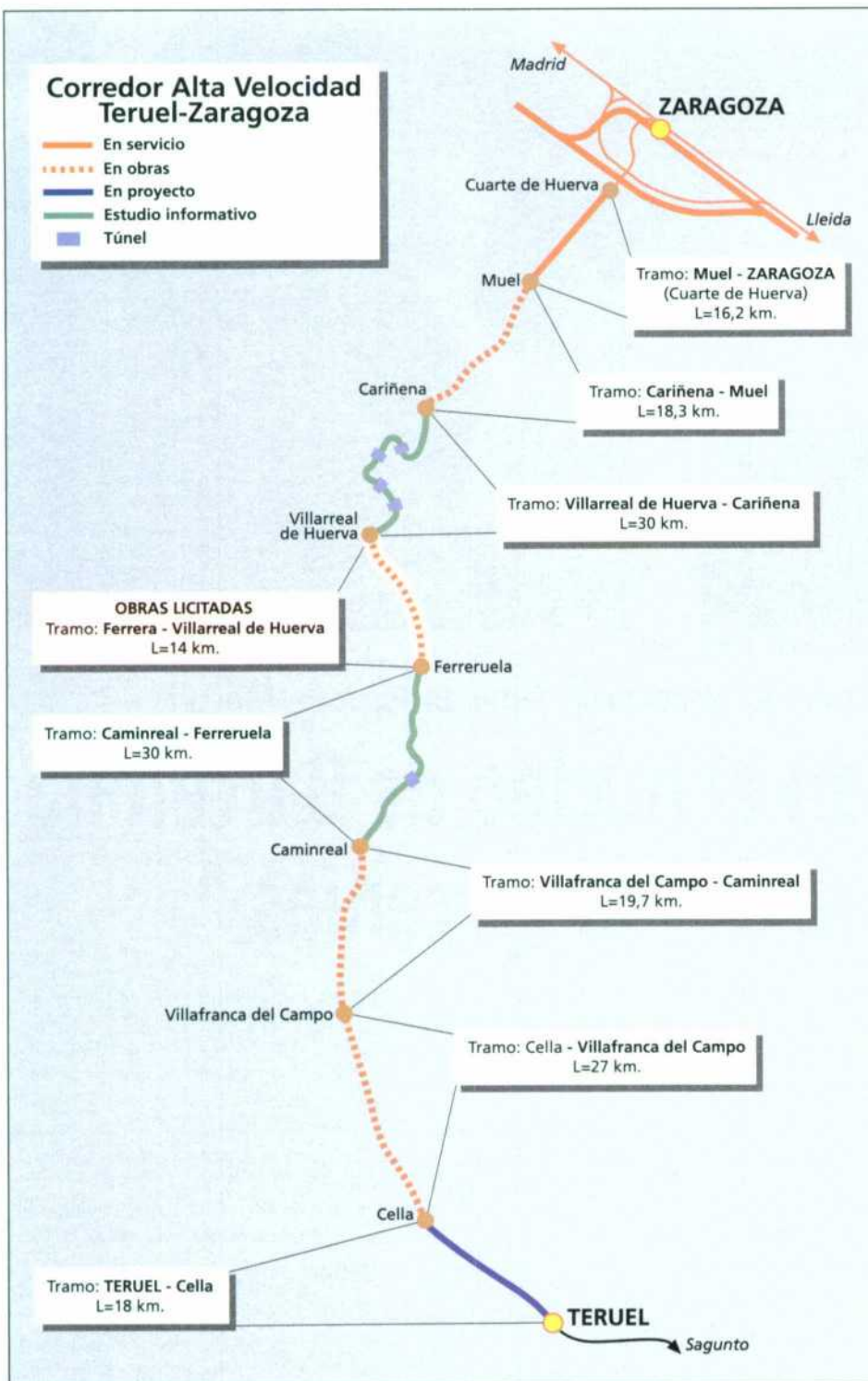
Variante. Paralelamente, y casi coincidiendo con la puesta en servicio de los Ave 102, el Ministerio de Fomento ha adjudicado a Coprosa la ejecución de las obras de la variante ferroviaria de Huesca (Ver VIA LIBRE nº 472), perteneciente a la línea Huesca-Canfranc, con un presupuesto de 22,43 millones de euros.

La actuación, en vía única, se conforma con un tramo principal que parte de la línea Tardienta-Huesca (pk 15+697) hasta alcanzar la línea Huesca-Canfranc (pk 6+604), con una longitud de unos 10.200 metros. Además, hay un ramal Huesca-Can-

franc, para evitar las actuales inversiones de marcha sobre vía general, que parte de la línea Tardienta-Huesca (pk 18+003) hasta alcanzar el tronco principal (pk 2+265), con una longitud de unos 1.700 metros.

El trazado discurre en su mayor parte por el término municipal de Huesca, estando su origen y final en los municipios de Monflorit-Lascasas y Alerre, respectivamente. Entre las actuaciones previstas destaca la necesidad de realizar un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes entre el pk 2+845 y el pk 4+031, debido a la distancia de más de 38 km. entre las dos estaciones sucesivas de Tardienta y Plazencia del Monte.

Así se crearían dos cantones de 19 kilómetros y los trenes, fundamentalmente de mercancías, no efectuarían parada en Huesca, que es uno de los objetivos de la construcción de la variante. El proyecto incluye la ejecución de 12 nue-



Avanza la línea Teruel-Zaragoza

A finales del pasado mes de abril, el Consejo de Ministros autorizó la licitación del tramo Ferreruela-Villarreal de Huerva en la línea de alta velocidad Teruel-Zaragoza, con un presupuesto de 21,5 millones de euros y un plazo de ejecución de 36 meses. Este tramo forma parte del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad previsto en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT).

En la actualidad de los 173 kilómetros que separan Teruel de Zaragoza, se encuentran en servicio los primeros 16 kilómetros entre Muel y Zaragoza y en ejecución las obras de otros 65 kilómetros, los correspondientes a los tramos Cella-Villafranca del Campo, Villafranca del Campo-Caminreal y Cariñena-Muel.

El proyecto en licitación incluye las obras de la plataforma para vía única de los 14,5 kilómetros entre Ferreruela y Villarreal de Huerva, que atraviesa los terrenos municipales de Cucalón y Villahermosa del Campo en la provincia de Teruel y Villadoz y Villarreal de Huerva en la de Zaragoza.

Las obras incluirán la remodelación de la playa de vías y andenes de la estación de Villarreal de Huerva y la adecuación de los andenes en los apeaderos de Villahermosa, Badules y Villadoz. Además se ejecutarán dos nuevos puentes sobre el río Huerva, cuatro pasos superiores y uno inferior y se ampliarán un puente y cinco pasos inferiores ya existentes. □

vos pasos superiores –seis de caminos, tres de carreteras, y uno de autovía, de paso de fauna y de vía pecuaria- y tres inferiores, además del paso inferior peatonal en el puesto de adelantamiento y estacionamiento.

Las obras de la Variante de Huesca supondrán una importante mejora de la seguridad al suprimir, por desmantelamiento de la traza ferroviaria actual, un total de seis pasos a nivel,

de los cuales cuatro se encuentran en el municipio de Huesca y dos en el de Alerre. De los que se suprimen en el municipio de Huesca, dos son urbanos y cuentan con un tráfico de vehículos muy elevado. Se trata de los pasos situados en la Avenida Martínez de Velasco y en la calle San Jorge. El único paso a nivel que se mantiene es el situado en la Ronda de la Estación, que verá reducido en gran medida su mo-

mento de circulación, ya escaso, pues tan sólo se mantendrán las circulaciones que acceden a las harineras existentes.

Asimismo, la construcción de la nueva variante mejorará la funcionalidad ferroviaria del acceso a Huesca al evitarse las actuales inversiones de marcha en vía general que realizan las circulaciones que, partiendo de Huesca, se dirigen a Canfranc y viceversa.

El proyecto comprende las obras de plataforma y vía, movimiento de tierras, obras de fábrica, pasos superiores e inferiores, obras de drenaje transversal y longitudinal, superestructura, reposición de servidumbre viales y de servicios afectados, el levantamiento de la travesía ferroviaria existente y el proyecto de medidas correctoras de impacto ambiental. A.R. □