

# Nueva línea, estaciones y talleres en Valladolid

La periferia oriental vallisoletana es el marco donde el Ministerio de Fomento ha desplegado el proyecto de construcción de una variante ferroviaria de 17 kilómetros de longitud que evitará el paso por el nuevo túnel urbano de los convoyes mercantes en tránsito por la ciudad. Complementariamente el proyecto ahora en ejecución contempla, por parte de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, la creación de un importante complejo logístico ferroviario en el corazón de esta variante, al cual se trasla-

darán las instalaciones de mercancías localizadas hoy en La Esperanza y Argales y los centenarios talleres centrales de Renfe, inscritos hoy junto a la estación de Campo Grande.

Este proyecto fue fruto del convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid, en noviembre de 2002 cuyos fines eran, por un lado adaptar las instalaciones y modernizarlas para permitir el acceso en alta velocidad a la ciudad. Esto permitiría mejorar la seguridad de la travesía, racionalizando los

La construcción del Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España (Madrid-Valladolid/Medina), ha provocado un vasto proyecto de transformación de la actual situación urbanístico-ferroviaria vallisoletana. La vieja vía del siglo XIX se soterrará y las circulaciones mercantes en ancho ibérico se derivaran a una nueva variante exterior. Apoyadas en esta variante irán las nuevas terminales de mercancías e instalaciones técnicas y los talleres centrales.



recintos ferroviarios actuales y mejorando la permeabilidad e integración de las instalaciones ferroviarias.

Hasta este momento el panorama ferroviario de Valladolid se articula sobre dos líneas ferroviarias, la Madrid-Hendaya y la de Valladolid a Ariza. Esta última, que cuenta con estación propia en el barrio de La Esperanza, está cerrada al tráfico de viajeros desde 1985 y sólo presta servicio de mercancías para Renault hasta el apartadero de Laguna. Por su parte la línea de Hendaya se mantiene en su configuración histórica pero está en fase de transición hacia un itinerario



Obras de construcción de la variante. La plataforma de la izquierda es la ferroviaria y la de la derecha es una variante de carreteras.

a una doble vía de ancho internacional, con un cambiador de ancho en Pinar de Antequera, en el extremo sur del soterramiento. En esta línea de Hendaya existe, además, una estación en el barrio de Argales, en la entrada desde Madrid, donde se ubican tres áreas de trabajo: el Centro de Alta Tecnología de Vía, las Instalaciones de Redalsa y la zona de Transporte Combinado.

### ■ Variante Este

El proyecto ahora en fase de ejecución por parte del Ministerio de Fomento y cofinanciado por Valladolid Alta Velocidad SA incluye la construcción de una variante Este en ancho ibérico exterior a Valladolid, dedicada fundamentalmente al transporte de mercancías. En el eje de esta variante se ubicará un nuevo complejo ferroviario que contará con acceso en ancho internacional. En éste se plantea la reposición del Taller Central de Reparaciones (TCR) de Campo Grande y de una nueva estación de mercancías que sustituya a la actual de Argales, a los cuales se añadiría la construcción de un nuevo Centro de Tratamiento Técnico (CTT).

El eje principal de la variante tiene una longitud de 17,5 kilómetros, desde su origen en el entorno del punto kilométrico 242,9 de la línea Madrid-Hendaya, hasta su fin en el entorno del punto kilométrico 258,4 de la misma línea. En la actualidad se

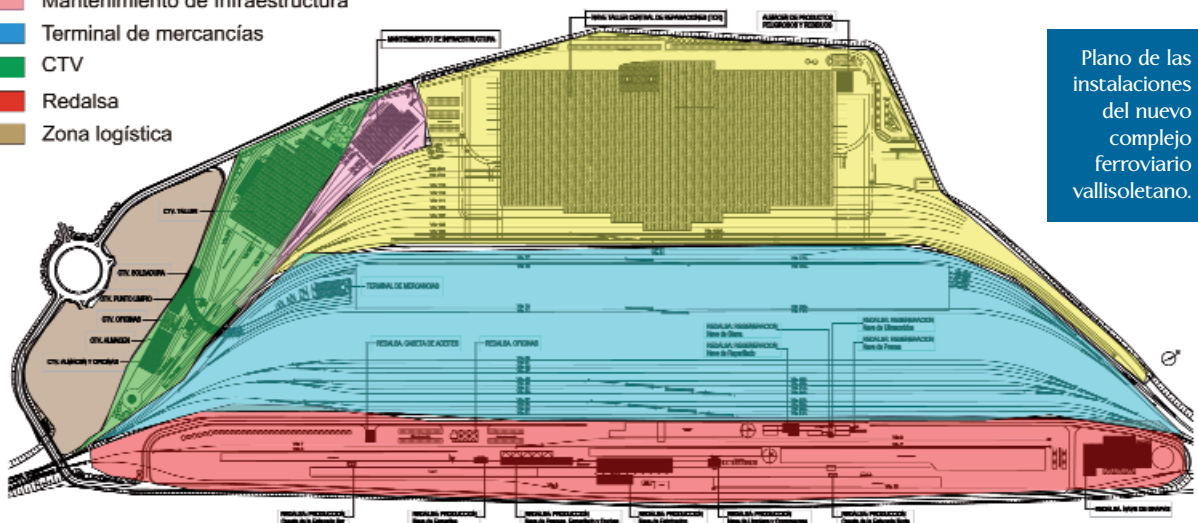
### ■ Nueva terminal de mercancías

El nuevo recinto de talleres contará con una nueva estación de mercancías, situada en la parte central del complejo, ocupando una superficie de 22,96 hectáreas. Tendrá un haz de 12 vías de recepción/expedición/ordenación de trenes, todas ellas de más de 750 metros de longitud, habiéndose previsto el espacio necesario para una posible ampliación posterior de hasta 16 vías.

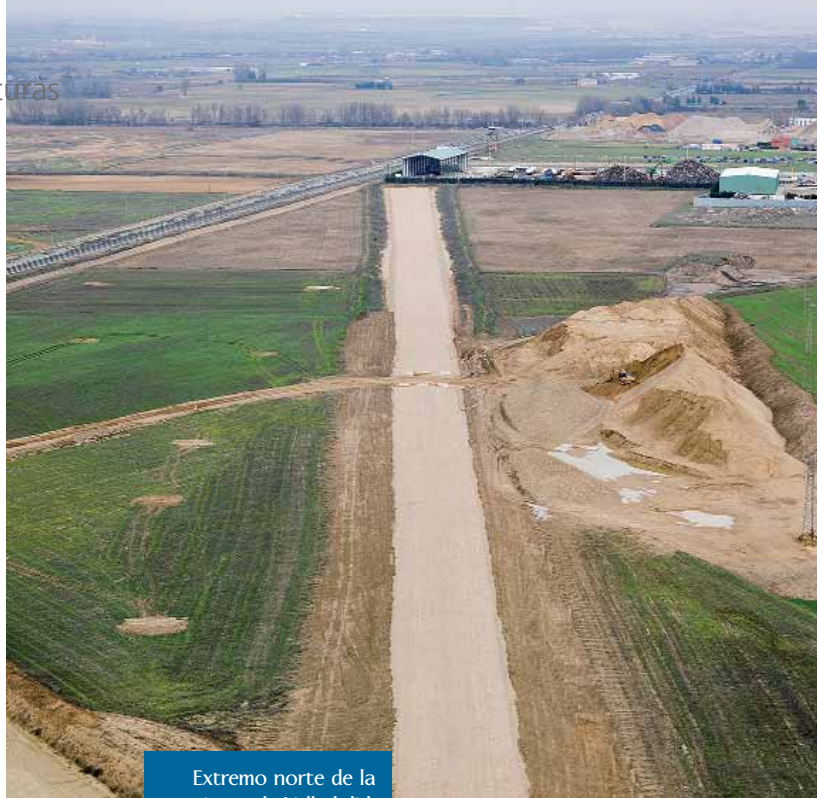
La terminal contará con un lugar de estacionamiento y formación de los trenes y otro de carga y descarga y mantendrá las instalaciones actuales de La Esperanza, a excepción de Renault. Esta nueva terminal recibirá contenedores pero con un volumen importante de graneles, especialmente cereales, cementos y clinker.

soterrado, incluyendo la estación de Campo Grande, en el cual las vías de ancho ibérico dejarán paso

- TCR
- Mantenimiento de Infraestructura
- Terminal de mercancías
- CTV
- Redalsa
- Zona logística



Plano de las instalaciones del nuevo complejo ferroviario vallisoletano.



Extremo norte de la variante de Valladolid.

están desarrollando las obras de ejecución de plataforma, con un presupuesto de adjudicación de 108.243.715 euros.

La variante, que se desarrolla por el este de los cascos urbanos de Valladolid y Santovenia de Pisuerga elevada en terraplén en un primer tramo para resolver cruces con diversos viales, cuenta con

un largo viaducto, de 1.130 metros, que vuela sobre la N-601. Superado este puente la vía se deprime para salvar otros viales, zonas industriales y el cerro de San Cristóbal. Hasta cuatro túneles, ya sea entre pantallas o en mina, jalanan un tramo con 2.192 metros de galerías.

Tras este tramo de túneles

se llega, en el km 9, a la zona donde se ha dispuesto la construcción del nuevo complejo ferroviario vallisoletano, hasta donde llegará, desde el norte, una tercera vía en ancho UIC para el acceso de material de este ancho al centro logístico de Adif y Renfe. Desde este punto la variante gira hacia el noroeste para ir hacia el encuentro del actual trazado ferroviario, elevándose de nuevo en terraplén para facilitar travesías.

Como se ha indicado, toda la traza se contempla para una doble vía de ancho ibérico, pero en el tramo final, desde el taller hasta casi el final norte de la variante, irá una tercera vía en ancho internacional. La variante contará con otros dos pequeños ramales. Uno, situado en el extremo norte, permitirá el ingreso

## ■ Túneles y viaductos

La zona soterrada de la variante este ferroviaria discurre a lo largo de 2.192 metros de túnel, entre el PK 3,900 al PK 6,092, de ellos, 1.212 metros lo hacen en túnel entre pantallas, 300 bajo falso túnel y 680 metros discurren bajo el túnel en mina del cerro de San Cristóbal. Éstos tendrán una sección libre de 81 m<sup>2</sup>, una altura libre de sección de 7,46 metros y una distancia entre los bordes interiores de las aceras de 7,47 metros.

El túnel en mina transcurre bajo el Cerro de San Cristóbal, desde el punto kilométrico 5,060 al 5,740, con monteras que van desde los diez hasta los cuarenta metros. Para su ejecución se eligió el método de Madrid mecanizado, consistente en la excavación en avance y destroza con ayuda de maquinaria y la utilización de un carro hidráulico sobre carriles para el traslado del encofrado metálico.

El viaducto más relevante es el que se ha denominado Viaducto de Los Tramposos. Tiene como objetivo disminuir la ocupación de suelo y reducir la afección al pinar situado frente al colegio de Nuestra Señora del Rosario, prolongando la estructura sobre el enlace del N-601 en una zona netamente periurbana. El nuevo viaducto se constituirá, para el viajero que llega a Valladolid por la autovía N-601, como un hito que marcará la entrada a la ciudad.

El viaducto tiene 1.130,5 metros de longitud con estructura metálica mixta, distribuidos en 45 vanos de 15, 20,5 y 51 metros. El ancho total del tablero es de 13 metros incluyendo plataforma ferroviaria y sendos paseos laterales. El canto total del tablero es de 1,40 metros, compatible con los requerimientos resistentes, de rigidez en cuanto a control de deformaciones y vibraciones, y los asociados a la fatiga de materiales.

La tipología del tablero es de sección mixta, con cajón metálico en vientre de pez, con una estructura transversal entre los arcos, disponiendo de un elemento portante cada 2,72 metros. La estructura metálica se conectará a la losa de hormigón para su funcionamiento mixto.

en ancho estándar de trenes procedentes de Campo Grande hacia los talleres. En la zona sur se prevé otro ramal de 600 metros, en ancho ibérico, que garantice el acceso a la terminal mercante de Fasa-Renault. Además de las obras indicadas anteriormente, el proyecto contempla nueve viaductos, tres pasos superiores, cinco pasos inferiores y una pasarela.

## ■ Centro logístico

Adif y Renfe disponen actualmente en Valladolid de varios espacios ferroviarios, de tipo logístico o industrial.

Todas estas instalaciones quedarán desconectadas de la red al soterrar el trazado urbano, por lo cual se ha previsto su traslado al paraje del Páramo de San Isidro, junto al Polígono Industrial de San Cristóbal, adosados al km 9 de la nueva variante. En el nuevo complejo, cuyo desarrollo pilota la Sociedad Valladolid Alta Velocidad SA, y cuyo diseño ha correspondido a Adif, se instalará un conjunto de grandes naves industriales y edificios diversos que constituirán el alojamiento de los nuevos talleres de y las instalaciones de Redalsa, dedicadas al tratamiento del carril, sin olvidar la actividad que desarrollan los Centros de Tecnología de Vía y la Base de Mantenimiento de Infraestructura.

Actualmente el taller de Integria es la instalación de mantenimiento de material autopulsado de Renfe más importante de España, donde se realizan las grandes intervenciones de mantenimiento, sobre todo el de la red de ancho ibérico, además de las transformaciones de unidades, tanto para la propia Renfe como para otros ferrocarriles que adquieren material a ésta.

Su nueva ubicación estará en el extremo oeste de la nueva parcela ferroviaria, ocupando una superficie de 17,91 hectáreas. Allí se



Uno de los túneles de la variante ferroviaria.

ejecutarán las operaciones de reparación y mantenimiento ordinario del material móvil, locomotoras y vagones, tanto en ancho ibérico como internacional. Igualmente, se desarrollará la construcción y montaje de nuevas unidades de trenes, tanto convencionales como de alta velocidad.

El espacio central será ocupado por una nave rectangular de 420,5 x 171 metros en la que se llevarán a cabo las labores de mantenimiento de primer y segundo nivel, revisiones "R" y fabricaciones, y donde quedará instalada el área de rodaje y reparación de bogies. Dentro de esta nave se sitúan también las secciones productivas de reparación de los diferentes elementos (motores, equipos de aire, interiores...). Asimismo, está previsto construir un almacén robotizado, las oficinas y los vestuarios.

Adosadas a esta nave prin-

cipal se encuentran otras tres, con una anchura de 9,5 metros, para que en cada una de ellas pueda entrar una vía que permita desarrollar en su interior diversos trabajos.

Las nuevas instalaciones de Redalsa se sitúan en el extremo oriental de la parcela, junto a la variante ferroviaria, y ocupan una superficie de 14,75 hectáreas. Éstas no sólo servirán para aumentar las líneas de producción existentes en la actualidad, en las que se realiza la fabricación de las grapas y las fijaciones para las traviesas, así como las soldaduras de carriles de hasta 288 metros de longitud, sino que absorberán las que ahora mismo se encuentran en Brihuega, Guadalajara, que serán trasladadas a Valladolid. En estas dependencias se ubicará también el área de regeneración, un lugar al que irán a parar, seccionadas en barras de 18 metros, las vías ya retiradas del entramado ferroviario.

También se alojará aquí el Centro de Mantenimiento de Vía, el cual contará con una superficie aproximada de tres hectáreas, dispuesto al oeste de la parcela, encajado entre la base de Mantenimiento de Infraestructura y el espacio destinado a las vías de mercancías. En él está previsto realizar labores similares a las de ahora: tareas de producción y regeneración de aparatos y la soldadura de cruzamientos, cursos de formación y homologación de trabajadores y almacén de todo tipo de componentes. ■

MIGUEL JIMÉNEZ