

Mejoras en la línea convencional Casetas-Bilbao Abando

Adif acomete obras de protección de la infraestructura ferroviaria entre Alcanadre y Arrubal

La actuación de tratamiento y sostenimiento del talud cuenta con una inversión de 1.933.065,75 euros (IVA incluido) y un plazo de ejecución de 10 meses. El objetivo es consolidar este punto y minimizar la probabilidad de desprendimiento de piedras sobre la vía o la catenaria, que pudieran afectar a la circulación

01 SEPTIEMBRE 2020

Adif ha iniciado las obras de mejora de la infraestructura ferroviaria para el tratamiento y sostenimiento del talud ubicado en los puntos kilométricos 52/500 y 52/700, entre las estaciones de Alcanadre y Arrubal (La Rioja), en la línea ferroviaria de ancho convencional Intermodal Abando Bilbao - Casetas. Las obras, que permitirán eliminar una limitación de velocidad existente en la zona, consisten en el tratamiento y sostenimiento del talud, garantizando mayores niveles de seguridad y calidad para la explotación ferroviaria. La actuación cuenta con una inversión de 1.933.065,75 euros (IVA incluido) y un plazo de ejecución de 10 meses. El objetivo es consolidar este punto de la infraestructura ferroviaria y minimizar la probabilidad de desprendimiento de piedras u otros materiales sobre la vía o la catenaria, que pudieran afectar a la circulación. Asimismo, estos trabajos permitirán establecer las condiciones necesarias para aumentar la velocidad de circulación de los trenes al paso por el punto de la infraestructura, con la consiguiente mejora de los tiempos de viaje. La plataforma ferroviaria presenta un perfil a media ladera, con un talud en trinchera por el lado izquierdo de hasta 100 metros de altura máxima, y un talud en terraplén por el lado derecho, por el que discurre el río Ebro muy próximo a la vía, así como caminos y cauces que discurren desde el talud hacia el Ebro. La actuación prevista incluye la adecuación de los accesos a la zona de trabajo, la protección de las instalaciones ferroviarias durante los trabajos y el estudio de la inestabilidad del terreno, para proceder a la excavación del material desprendido y acumulado en la proximidad de la vía. Posteriormente se fragmentarán los bloques inestables en la parte alta del talud y se demolerá la masa rocosa inestable con voladuras controladas (que incluirán cortes de la circulación), y se retirará todo el material desprendido en la parte baja de la ladera con maquinaria. Asimismo, se construirá una cornisa de separación de 8 metros de anchura, para mayor protección de la plataforma de vía. Además, en el pie del talud se colocará un

muro de gaviones (estructuras de malla rellenas de piedras), para terminar con la limpieza de la cuneta, y la reintegración ambiental de la zona de la cornisa y el talud, mediante el extendido de tierra vegetal, colocación de una red de coco tejida de 750 g/m², y tratamiento de la superficie tratada con hidrosiembra. Se valorará la posibilidad de realizar una actuación complementaria allí donde sea necesaria, mediante la instalación de una pantalla dinámica de 7 metros de altura, en una longitud de 80 metros, colocada en la cornisa, con el fin de eliminar en su totalidad futuras afecciones a la infraestructura y a las circulaciones ferroviarias. Los trabajos se acometerán principalmente en la banda de mantenimiento, o en intervalos a consensuar con el puesto de mando, para no interferir los servicios ferroviarios, pudiendo generarse alguna alteración puntual en las circulaciones durante el avance de la obra.