



El Consell de Ministres autoritza a Foment a licitar les obres d'electrificació de l'enllaç

## Foment destina 56,3 milions a la connexió del Corredor Mediterrani amb la línia d'alta Velocitat Madrid-Barcelona

- Foment construeix dos ramals per unir el Corredor Mediterrani amb la línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-Frontera Francesa i amb l'actual línia de Reus-Tarragona.
- Tarragona quedarà connectada amb el Corredor Mediterrani i amb la LAV Madrid-Barcelona.

Madrid, 27 de novembre de 2009 (Ministeri de Foment).

El Consell de Ministres ha autoritzat avui al Ministeri de Foment a licitar les obres d'electrificació de la connexió del corredor Mediterrani amb la línia d'alta Velocitat Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. El pressupost de licitació ascendeix a 48.516.580,18 euros sense IVA (més de 56,27 milions d'euros amb IVA).

Aquests treballs, que es localitzen a la província de Tarragona, formen part de les actuacions que el Ministeri de Foment està duent a terme per completar l'enllaç del Corredor Mediterrani d'Alta Velocitat amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona i amb l'actual línia Reus-Tarragona, mitjançant sengles ramals de connexió. L'enllaç amb aquesta última línia permetrà la connexió de la ciutat de Tarragona, tant amb el Corredor Mediterrani, com amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona.

Avui dia, estan en execució les obres de la plataforma ferroviària de tot el trajecte entre Vandellòs i la LAV Madrid-Barcelona. La plataforma ja està acabada en el tram més pròxim a Vandellòs. Durant aquest any està previst licitar les obres de via que permetran donar la necessària continuïtat a l'actuació.



### Descripció de les obres d'electrificació

L'actuació consisteix en l'execució de la línia aèria de contacte i de les subestacions de tracció necessària per a l'alimentació elèctrica dels trams d'amplada ibèrica i amplada UIC que conformen la connexió ferroviària Corredora Mediterrani – Línia d'Alta Velocitat Madrid – Barcelona – Frontera Francesa, des de la "Bifurcació Calafat" en la línia València-Tarragona fins a la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona, així com la seva connexió amb la línia Reus-Tarragona.

Amb referència als trams en amplada ibèrica, l'electrificació s'executarà en les noves vies a construir en amplada ibèrica i en el tram afectat de la línia Reus - Tarragona. En el tram inicial, on es duplica la via actual del Corredor Mediterrani, fins al punt quilomètric (P.K.) 2,92 es produiran una sèrie de situacions provisionals, per tal de mantenir en servei la línia, que hauran de ser coordinades amb les actuacions corresponents en via i instal·lacions de seguretat i comunicacions.

La línia aèria de contacte a instal·lar serà catenària tipus polivalent i s'ajustarà a la normativa i especificacions de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif).

Els trams d'amplada ibèric a electrificar s'alimentaran a 3.000 Vcc en corrent continu i per a això es construiran quatre noves subestacions:

- S/I VANDELLÒS: PK 1+960
- S/I MONT-ROIG DE L'CAMP: PK 16+360
- S/I CAMBRILS: PK 24+840
- S/I ENCREUAMENT: PK 32+940

En referència als trams en amplada UIC, la solució adoptada és la instal·lació d'un sistema de línia aèria de contacte amb catenària d'alta velocitat compensada apta, per als requeriments de la instal·lació les característiques més rellevants de la qual són les següents:

- Sistema de catenària simple, poligonal, tibada en tots els perfils, vertical, amb pèndola en I, sense fletxa en el fil de contacte i formada per un sustentador, un fil de contacte i pèndoles equipotencials,



# Nota de prensa

compensada mecànicament i apta per circular a alta velocitat, que satisfà els requeriments de normatives europees per a aquest tipus de línies.

- La línia de contacte estarà compensada mecànicament de forma independent per al sustentador i el fil de contacte.
- S'ha projectat el sistema d'alimentació a la catenària: c.a. 2x25 KV 50 Hz per coherència amb el tram anterior i posterior de la línia.
- Sistema de retorn de tracció amb cable de retorn.
- S'adopta com a gàlib, el gàlib d'Infraestructura tipus ADIF.
- La catenària és apta per al seu lloc de treball en una línia amb les següents característiques:

o Freqüència de trens cada tres minuts per sentit.

o Velocitat superior a 300 km/h.

o Potència utilitzada pel tren a través del pantògraf 10-15 MW.