



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/27599

26/01/2018

72167

AUTOR/A: JULIÁ JULIÁ, María Sandra (GCS); NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, Fernando (GCS)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que, durante el viaje inaugural del día 22 de enero, en la travesía de Sagunto hubo una incidencia con uno de los ocho motores que accionan el cambiador de hilo. Se produjo un fallo en el módulo electrónico del enclavamiento que verifica la posición de cada uno de los ocho motores que accionan el cambiador de hilo.

Al fallar la comprobación de la posición de un motor de dicho cambiador, el sistema funciona a favor de la seguridad, impidiendo el paso de circulaciones, manteniendo la señal que lo protege en parada.

Aunque la incidencia se resolvió rápidamente, el tren permaneció unos minutos más parado, para dar prioridad a los trenes de Cercanías, ya que no se trataba de un viaje comercial.

El resto de incidencias en servicio comercial han sido debidas al material rodante.

En lo referente al coste de la infraestructura, en la primera fase de adaptación al ancho estándar del trayecto Valencia – Castellón se han invertido 178 millones de euros.

El objetivo de este nuevo servicio de Alta Velocidad es mejorar los tiempos de viaje entre Madrid y Castelló, lo que se ha conseguido en 38 minutos sobre el mejor tiempo anterior a la puesta en servicio del AVE en esta relación.

La capacidad de tráfico entre Valencia y Castelló no se ha visto mermada con la instalación del tercer carril ni con la entrada en funcionamiento del servicio AVE para el que se hizo un rediseño integral del mallado de los trenes en las franjas horarias afectadas.

En cuanto a los costes de mantenimiento, como en otros muchos puntos de la red ferroviaria, y también en aquellos casos en los que se ponen en servicio infraestructuras e instalaciones nuevas, se complementa el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a cargo de técnicos de ADIF con personal de empresas especializadas en determinados tipos de sistemas, como pueden ser los nuevos desvíos mixtos, para verificar su correcto



funcionamiento y ofrecer aún más si cabe una mayor capacidad de respuesta ante cualquier posible eventualidad. A este respecto, no se trata realmente de un equipo técnico especial y/o específico.

La entrada en explotación del tramo de Alta Velocidad entre Valencia y Castellón supone un nuevo e importante impulso al Corredor Mediterráneo, además de una mejora del sistema de transporte interregional, ya que facilita la vertebración de la provincia de Castellón con Madrid y Castilla-La Mancha, e impulsa el desarrollo socioeconómico y la competitividad empresarial.

La puesta en servicio del AVE Valencia – Castellón no va a suponer ningún impacto en la circulación de la línea 6 de Cercanías, servicios de Regionales y Mercancías.

El Plan de obra para la segunda Fase de implantación del tercer carril entre Valencia y Castellón se ha diseñado para que haya una mínima afectación al servicio y transporte de viajeros y mercancías.

Los trabajos se realizarán en horario nocturno y fines de semana. De forma puntual, para actuaciones singulares, se han elegido períodos de menor oferta de trenes, para que el impacto en el servicio sea mínimo.

Los trabajos de la segunda fase de las obras para la implantación del tercer carril en ambas vías han comenzado. La adaptación al ancho estándar de este tramo supondrá una inversión total de 335 millones de euros.

Madrid, 06 de julio de 2018

