



ANEXO

Algunos datos significativos

Infraestructuras singulares

- Un túnel (Peña Rayada, 1.998 m) y un falso túnel (Villamuriel de Cerrato, 350 m).
- 48 viaductos / pérgolas, para salvar otras infraestructuras a distinto nivel. Destacan por su longitud los viaductos del Río Pisuerga (1.331 m) y Río Esla (660 m), o la pérgola de Torneros (León), con 606 m de longitud.
- Una Base de Mantenimiento de la línea en Villada (Palencia).

Otra infraestructura destacada es el Triángulo de Venta de Baños, que permitirá todas las conexiones directas posibles entre Valladolid, Palencia, León y Burgos. La conexión entre Valladolid-Venta de Baños-Palencia-León que ahora se pone en servicio tiene una longitud de 7.740 m, y en ella destacan los viaductos sobre el Río Pisuerga (610 m), línea férrea convencional Madrid-Hendaya (179 m), carretera N-620 (139 m) y autovía A-62 (319 m); así como el túnel artificial de Villamuriel de Cerrato 350 m).

Cambiadores de ancho

La línea cuenta con tres cambiadores de ancho a lo largo de su recorrido: uno en Villamuriel (al sur de Palencia), para permitir la continuidad de las circulaciones hacia Cantabria en ancho ibérico, y dos en el entorno de la estación de León, para garantizar la continuidad de las circulaciones hacia Asturias y Galicia en ancho ibérico.

De los cambiadores de ancho de León, el primero está situado entre la estación de Torneros y la Bifurcación del Río Bernesga (by-pass Sur de León), a unos 6 km al sur de la estación de León, concretamente en el punto kilométrico 116/652 de la actual línea férrea de ancho convencional Venta de Baños-Gijón Cercanías.

Por su parte, el segundo cambiador está instalado en el punto kilométrico 121/007 de la citada línea férrea, a la altura de León-Clasificación y a un kilómetro de la estación leonesa.



Las instalaciones de los cambiadores de ancho constan de un foso de 16 m de largo por 7,4 m de ancho en el que se colocan los cambiadores. Estas instalaciones quedan en el interior de una nave. La instalación se completa con fosos de observación que permiten el control de los ejes de las composiciones de trenes que realizan el cambio de ancho.

Integración en las ciudades

La Línea de Alta Velocidad Valladolid-Venta de Baños-Palencia-León se compone, en líneas generales, de una plataforma de nueva construcción según los parámetros de diseño de alta velocidad. Sin embargo, por razones de espacio y desarrollo urbano, en el entorno de las ciudades de Valladolid, Palencia y León el trazado de la LAV se adapta al de la línea ferroviaria existente.

Además, la llegada de la alta velocidad también ha requerido obras de adaptación de diversas infraestructuras e instalaciones, como son la estación de Palencia o el entorno ferroviario de la estación de León.

Adaptación de la estación de Palencia

La adaptación ha consistido en la renovación integral de los andenes, que han sido ampliados, recrecidos, repavimentados y dotados de marquesinas. Además se ha mejorado la accesibilidad, resolviéndose el acceso al andén central mediante la instalación de ascensores anexos al paso subterráneo existente que también ha sido remodelado.

La nueva configuración de la estación de Palencia incluye dos vías de alta velocidad en ancho estándar o UIC, las más próximas al edificio de viajeros, y dos vías en ancho convencional.

Estación de León

Adaptación a Alta Velocidad de la doble vía de Red Convencional entre Onzonilla y la estación de León, incluyendo renovación de plataforma, superestructura, electrificación e instalaciones de seguridad, y la construcción de dos cambiadores de ancho. Además, se han construido dos nuevas vías de apartado en la estación leonesa, que queda configurada con dos vías de ancho estándar (alta velocidad) y dos vías de ancho ibérico.