

Infraestructuras y Servicios Ferroviarios en Ourense 2010

Presentación del Libro

El Ferrocarril en Galicia - 2

Xosé Carlos Fernández Díaz

Editorial IR INDO

Ourense 26 de marzo de 2010

Indice

1. Servicios

2. Nuevas Infraestructuras

3. Ourense ¿Estación central de Galicia?

4. Ourense-Empalme y el urbanismo de la ciudad

1.1 - Problemas de Servicios

LARGA DISTANCIA

Un solo viaje diurno a Madrid: Vespertino, llega a Madrid a las 21:10

No se puede aprovechar la tarde en Madrid

No es posible continuar en el día a Barcelona / Zaragoza,
ni a Valencia, ni Alicante
ni a Sevilla, ni a Málaga ...

No es posible combinar con vuelos nocturnos para Sudamérica...

Para todos estos destinos **“hay que hacer noche”** en Madrid

Se necesita un Servicio matinal que llegue a Madrid a primera hora de la tarde

1.2 - Problemas de Servicios:

REGIONALES

A Vigo: **No se puede ir antes de las 9 de la mañana**, que llega a las 10:50
“se premia” a los viajeros con 13 paradas...
Falta un servicio sobre las 12:30, para llegar a comer.

A Santiago: **Falta un servicio sobre las 12:30**, para llegar a comer
El de primera hora de la tarde sale muy temprano: a las 14:30
y **no combina para Coruña** ->Hay que esperar 1 hora...
El ultimo sale muy tarde 20:22 y ya no combina para A Coruña

A Lugo: **No hay ningún servicio**. Sería competitivo 1 hora y 35 minutos
Tendría paradas en Monforte,y Sarria
Debería haber servicios a las 7:00, (12:30) , 15:00 y 20:00

2.1 Infraestructuras: LAV de la Meseta a Galicia

Felicitar a Fomento por modificar y mejorar la línea para 300 km/hora

Siguen sin Proyecto

- Paso por la zona de Padornelo (en Zamora) (12 km)
- Tramos entre Lubian y Porto (62 km)
- Estudio Informativo de la Variante de Ourense (17 km)

-

La obra entre Requejo (ZA) y Porto (OU) es muy complicada y difícil

Hay que excavar, perforar, rellenar, revestir, hormigonar, compactar, montar la vía, llevar la línea eléctrica, electrificar, instalar las señales, las comunicaciones, las instalaciones y sistemas de seguridad...

Con muy malas condiciones de entorno: Sin accesos, mal clima en 6 meses, zona con geología compleja, muy difícil orográficamente

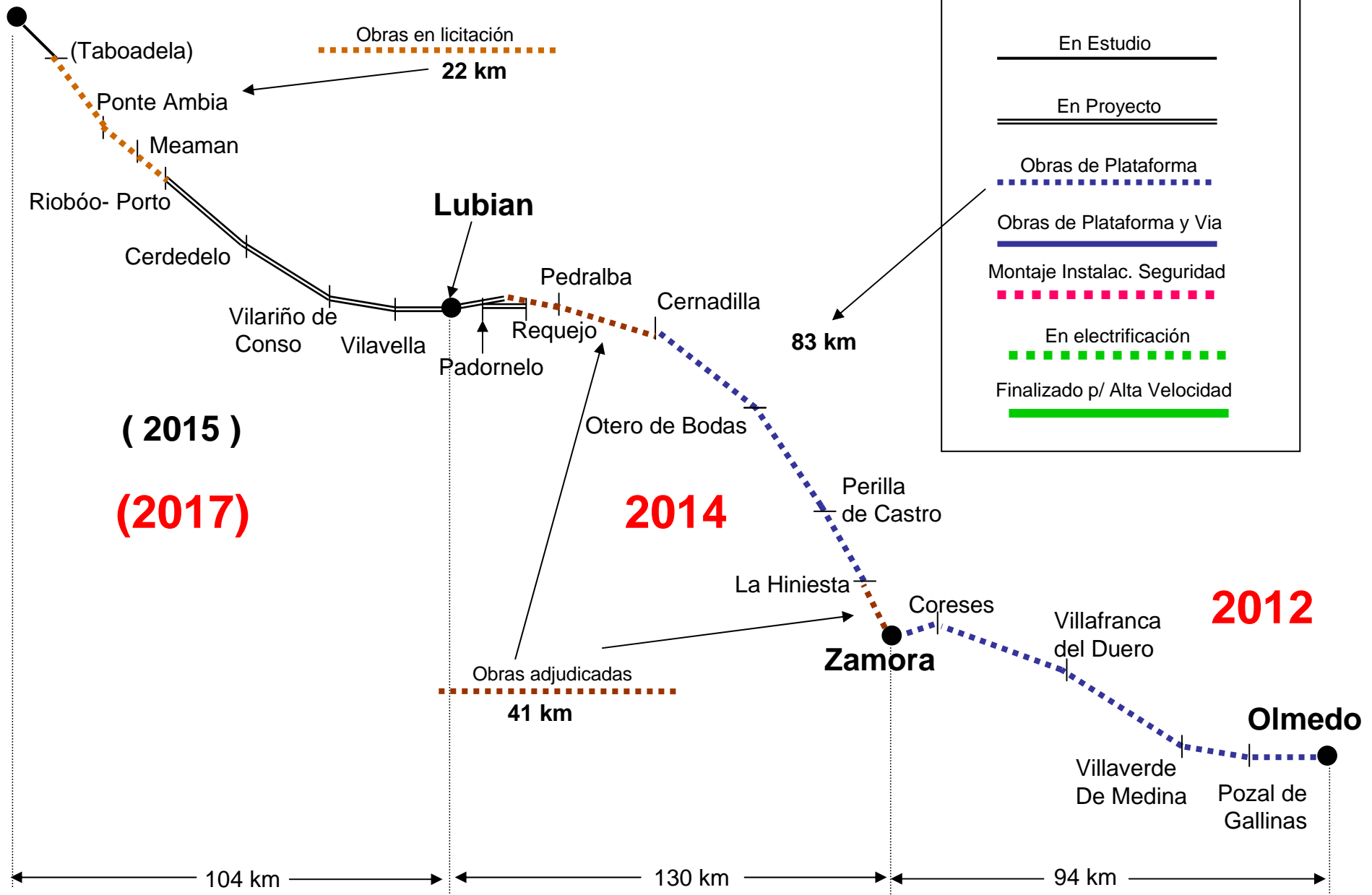
Exige 6 ó 7 tuneladoras: será record de España en obras ferroviarias

Ha empezado **de nuevo la “huida hacia delante” en plazos**

Se promete el 2015 -> No será posible hasta fin de 2017 o inicios del 2018

No es sólo cuestión de dinero -> **Se perdieron 3 años en “el cajón” (2005/08)**

Ourense



2.2 Infraestructuras: LAV Ourense a Santiago 87 km

Es la línea mas avanzada. Se podrá inaugurar a fines de 2011 o inicio 2012

Es la de **mejor calidad de diseño y mejores prestaciones: 350 km / hora**

Empezaron las obras en 2005, tras ser adjudicadas en 2004.

Finalizando en diciembre 2011, **las obras duraran -> 7 años**

Esta obra es mucho más fácil que Lubian-Ourense

Hay **retraso en adjudicación de la alimentación eléctrica**

Pendiente desde que se licito en marzo de 2009

Tiempo de viaje de Ourense a Santiago

Hasta 2017 / 2018: +/- 35 minutos en Alvia o Regional Avant

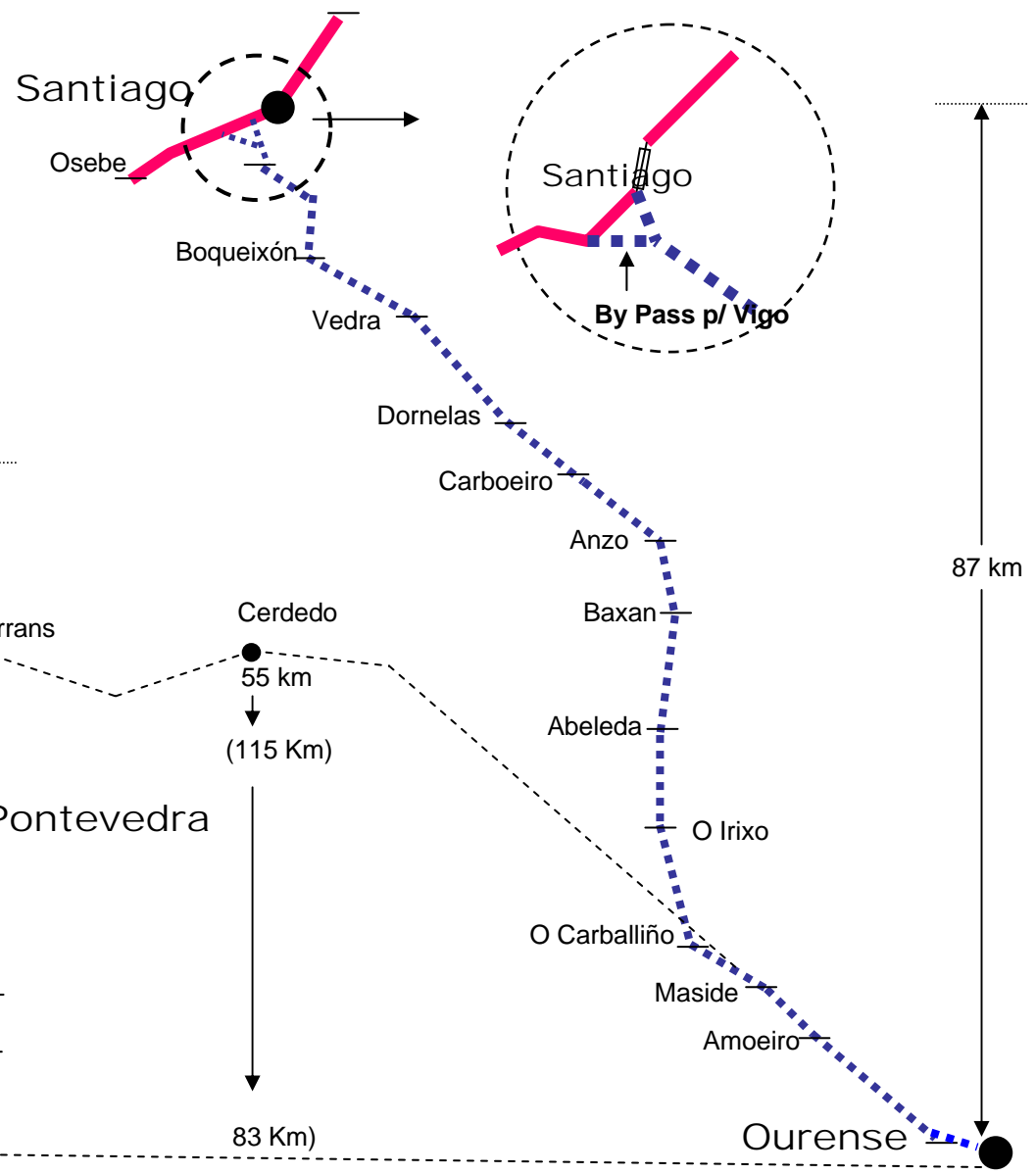
Desde 2017 / 2018: 23 minutos en AVE

G - 5.1

Situación de las Obras de A.V.

Estado al 10.03.25

En Proyecto
Obras de Plataforma
Obras de Plataforma y Via
Montaje Instalac. Seguridad
En servicio p/ 160 km/h
En electrificación
Finalizado p/ Alta Velocidad.



2.3 Infraestructuras: LVA Ourense a Lugo 104 km

Retraso debido a una **deficiente planificación**

Estudio iniciado en 2001 - > Información pública en enero 2003
“3 / 4 años en el cajón” -> D.I. A . en enero 2009

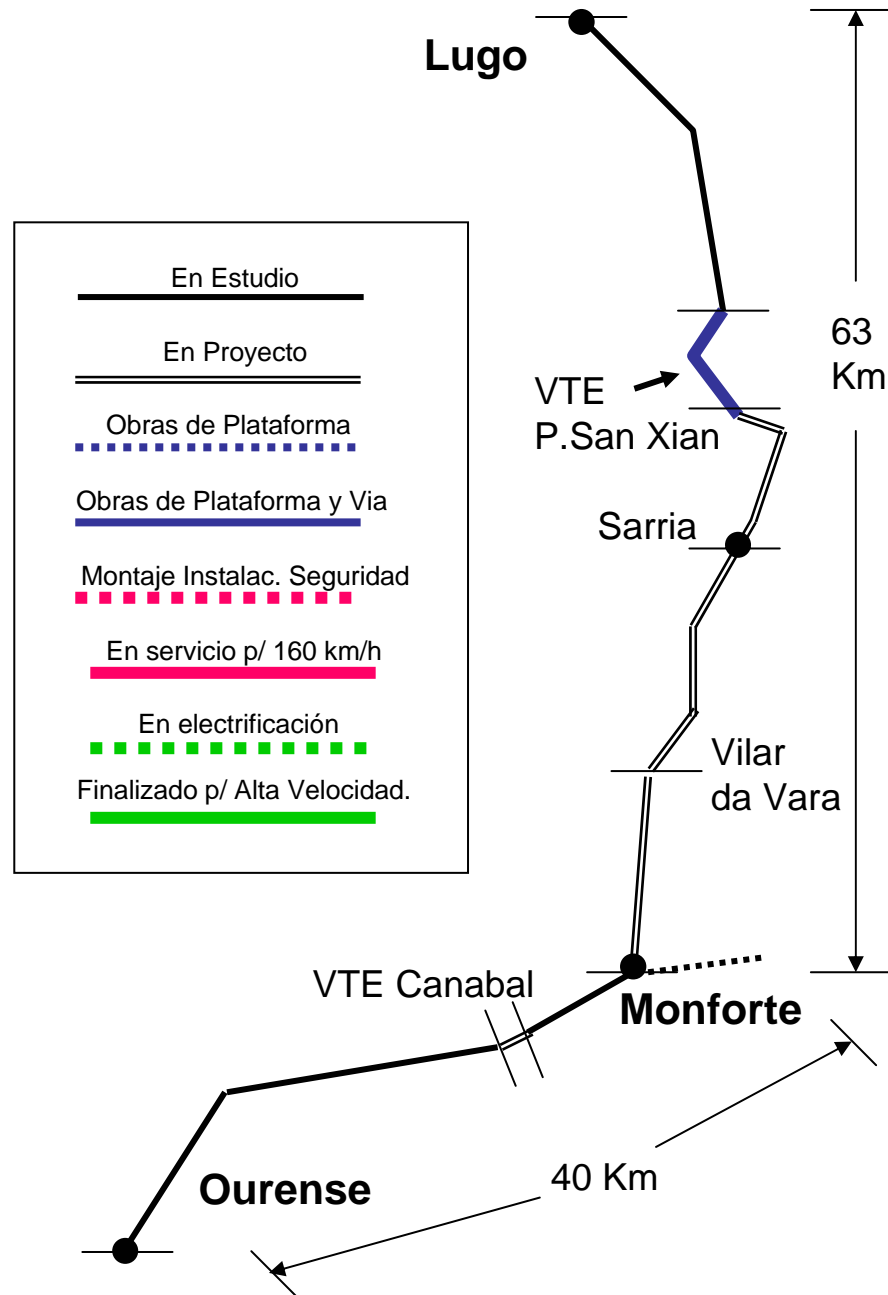
En Obras, sólo hay un tramo: Variante de Pobra de San Xulian 7,5 km

En julio 2009 Fomento decide cambiar el Estudio/proyecto,
debido a las pésimas prestaciones previstas

En Proyecto desde Monforte a Sarria 31,5 km

En Estudio desde la VTE de Pobra de S. Xulian a Lugo 24,5 km

Nuevo Estudio Informativo: Ourense-Monforte desde enero 2010 40,5 km



2.4 Infraestructuras: O Carballiño(OU)-Barro(PO) 54 km

No hay planificada ninguna línea “directa” de Ourense a Vigo:

“Fomento vende un fraude”

Para ir desde Ourense a Vigo **será necesario:**

Aprovechar un trozo de la LAV Ourense a Santiago	20 km
Usar un nueva línea entre “O Carballiño y Barro”	55 km
Aprovechar otro trozo del Eje Atlantico “Barro-Pontevedra-Vigo”	40 km
	total 115 km

Entre Ourense-Santiago, que está más lejos, la LAV tendrá 87 km

Un trazado Ourense-Vigo directo sólo tendría 82 kilómetros

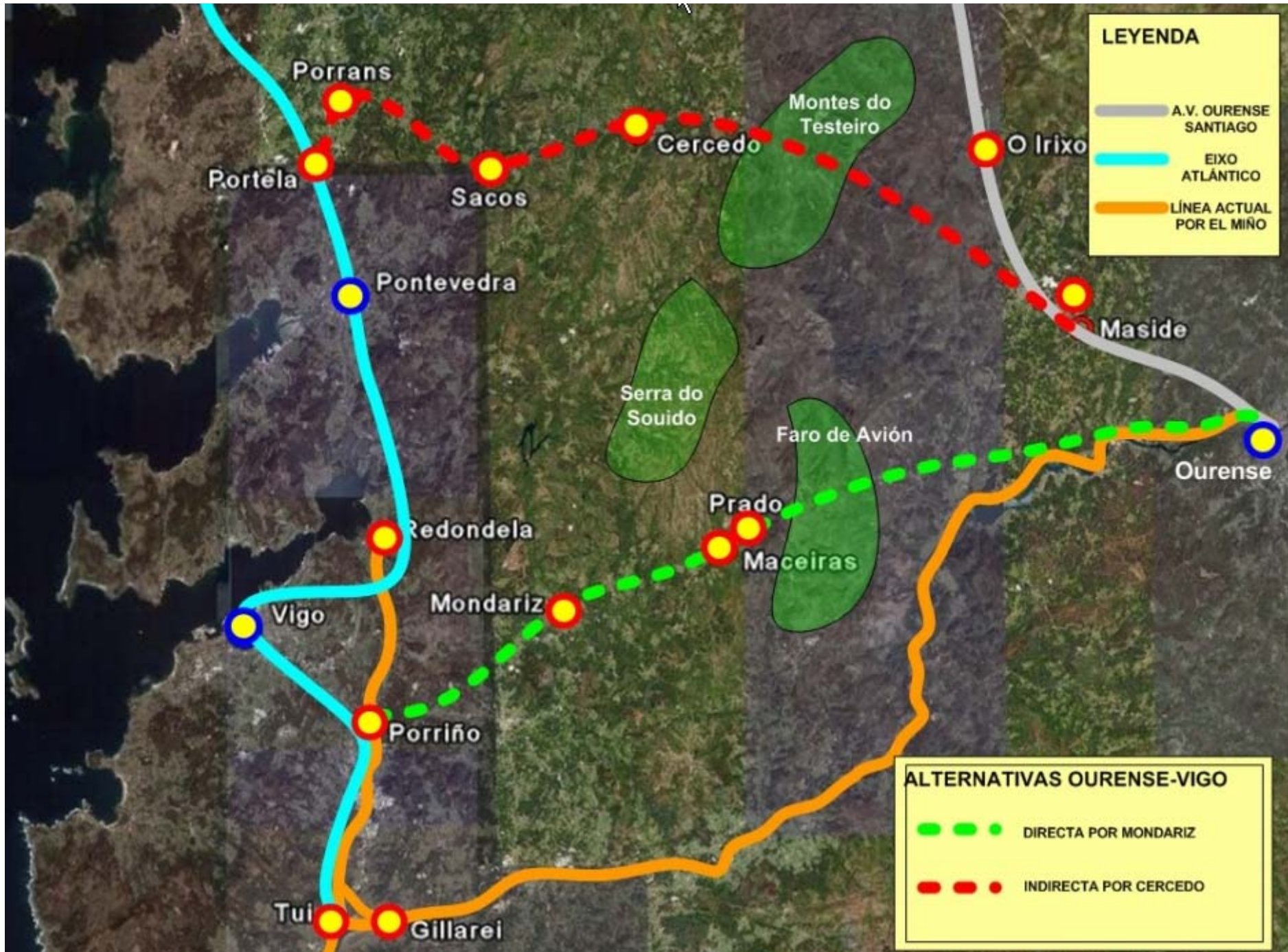
El recorrido será de **mayor duración que por la Autovía:** sobre 1 hora y 15 m

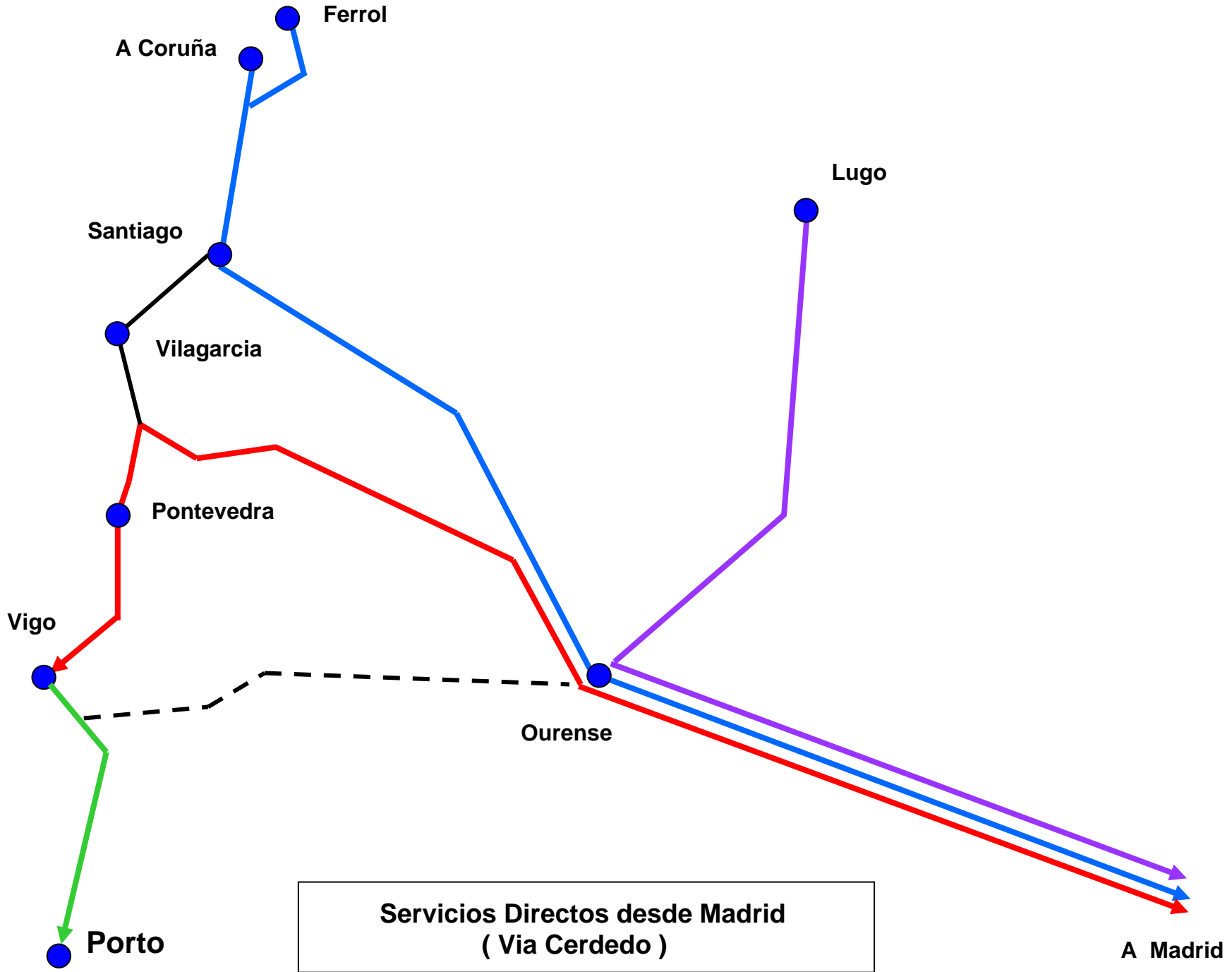
El coste será un 40 % mayor que por una línea directa (50 / 100 años)

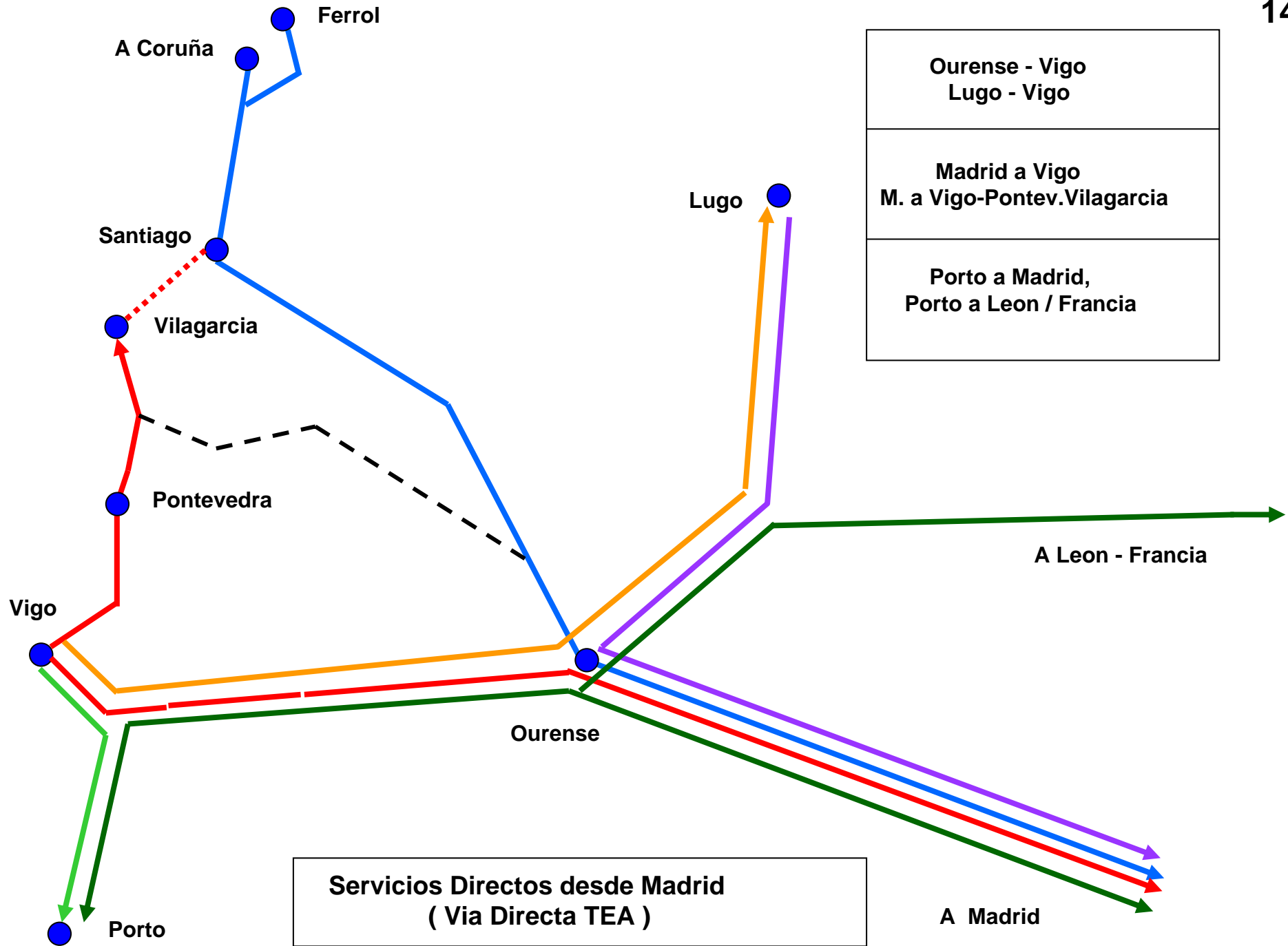
Ourense “se queda” sin tren a Vigo,

y tampoco lo habrá a Portugal, si se llega a construir Vigo a Porto

Todo esto ¿por qué? - > **Capricho del Alcalde de Vigo** y de Entidades de Vigo







2.5 Infraestructura: LVA de Monforte-O Barco-Ponferrada 110 km

El PEIT prevé transformar la línea para ser de Altas Prestaciones

Es decir, **viajeros a 240 km** / hora y mercancías a 120 km / hora

Las últimas declaraciones del Delegado del Gobierno en O Barco:

“Esta línea se queda como está, con algunas mejorillas locales”

No se podrá viajar a Ponferrada, ni a León, ni al país Vasco, ni a Barcelona
al no poder competir con la Autovía A76, en fase de proyectos

Las **mercancías seguirán**, como hasta ahora, **con fuerte reducción de capacidad**

Línea con **fuertes pendientes del 2,3 %** . No aconsejable superar el 1,5 %

Línea con **curvas muy cerradas**. Limitan la velocidad

Estaciones muy cortas y encajonadas, que no permiten trenes competitivos

3.- Infraestructuras y tráficos:

MERCANCIAS

Renfe suspendió en los 80s el tráfico de mercancías por Zamora

Desplazó los tráficos a la línea de Monforte–León-Palencia

Ourense perdió las operativas de los trenes (formación y distribución)

Desde entonces, **las mercancías de Galicia** hacia Madrid, centro, este y sur dan un rodeo por León, y **abonan un sobre-coste de 160 Tm-Km**

Y la estación de **Ourense, en mercancías, sólo es de paso.**

Hoy la mayor parte de vías en Ourense-Empalme no son necesarias.

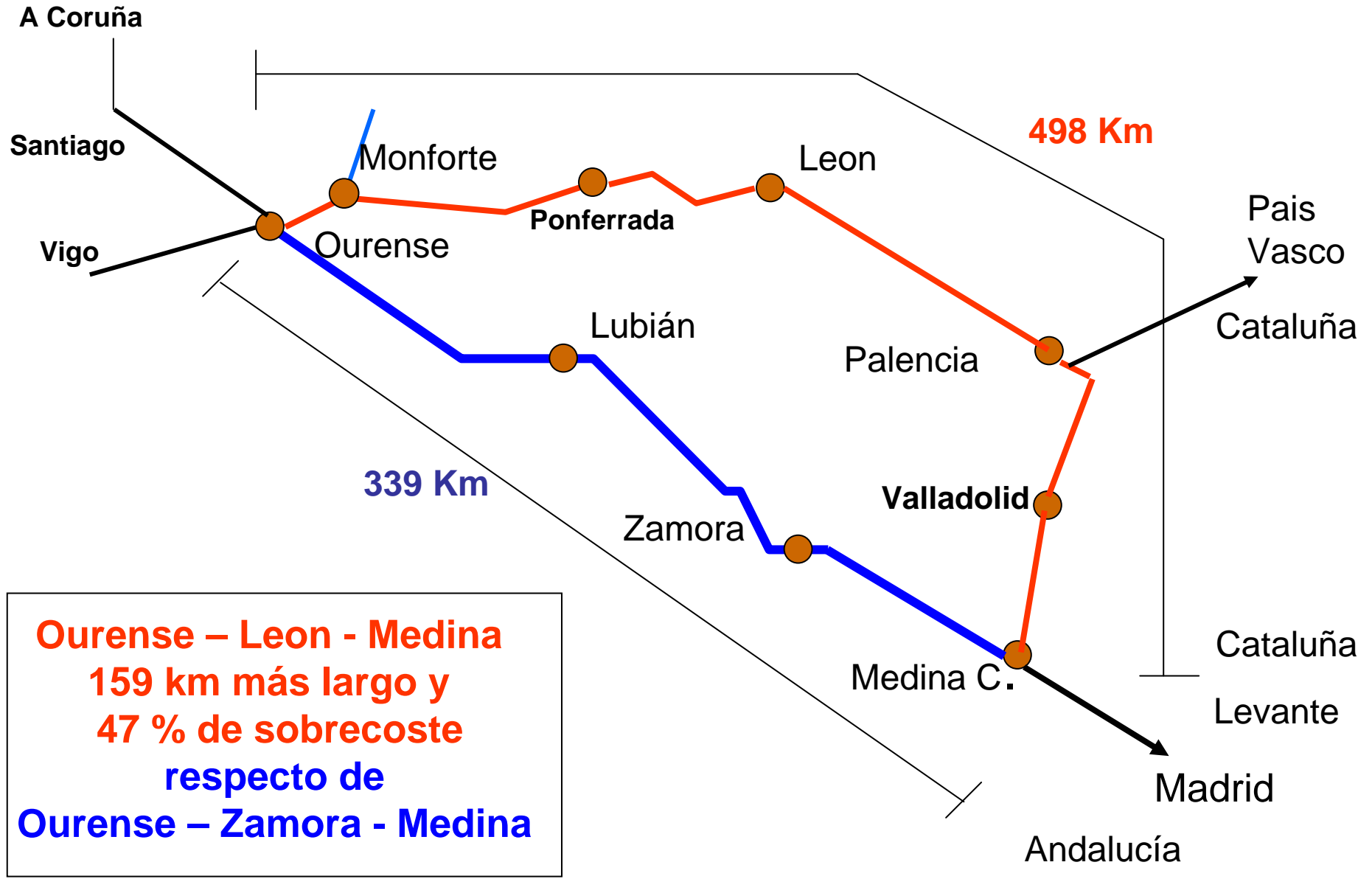
Hay que **recuperar las mercancías en la línea de Ourense a Zamora**

Permitirá disponer de una **Estación que se puede ubicar en el Polígono...**

Monforte seguirá teniendo los tráficos del norte y nordeste de España.

No se le saca nada. Siempre fue así, hasta que Renfe los desplazó por León.

Comparación de corredores de acceso de mercancías



Pérdida de competitividad en mercancías

4.- Ourense “Estacion central” de Galicia: ¿Qué significa?

El Alcalde debe explicar este slogan. **¿En qué se traduce prácticamente?**
Yo no consigo averiguarlo.

Los AVEs llegarán juntos desde Madrid, como hoy.

En Ourense se dividirán hacia Santiago-A Coruña y hacia Pontevedra-Vigo
Tal vez haya un par de AVEs directos Madrid-Ourense–Lugo

Ourense tendrá servicios rápidos (Avant) a Santiago/ A Coruña, y a Lugo

No habrá servicios rápidos regionales a Vigo (por Santiago son 180 km)
Por Cerdedo serían 115 km, tardaríamos 1 hora y 15 (vía Pontevedra)
y costaría vez y media, o más que el autobús

Resumen: El papel y funcionalidad de Ourense no va a cambiar mucho.

Turismo: Aumentarán los visitantes. Vendrán de Madrid en 2 horas / de Valladolid...
pasarán el día, y se volverán por la tarde / noche

5.- Ourense-Empalme:

Estación y urbanismo

La postura del Alcalde sobre la petición el soterramiento de las vías en Ourense-Empalme (no de la estación) parece absurda. Y no razonada

Decían **los Ingenieros de Caminos en 1942**, en plena época de censura franquista

“” Y Orense, en la que el ramal de Zamora a Coruña, de reciente construcción, va a hacer muy difícil el estudio y ejecución de su ensanche, que ha de verse separado del casco actual por el anillo ferroviario, que, con una política urbanística previsoramente pudo ser evitado, o reducidos al mínimo sus perjuicios. (ROP-Noviembre 1942) “”

Estos ingenieros **hoy callan y deberían pronunciarse**. Por responsabilidad social.

La **LAV debe llegar radial, no en anillo. Entrar soterrada** (bajo Peliquin) **y salir soterrada** (por O Pino), para no convertirse en un nuevo cinturón.

La carretera de Santiago a Velle nos ha dado la pista: por encima de la Presa

Soterrar las vías de la Estación es una obra muy barata:

Una zanja, unos muros, una solera y una losa al nivel del suelo.

Hay mucho terreno y no se afecta a los tráficos actuales

Elimina la barrera actual entre los barrios de A Ponte

Libera superficie para los ciudadanos.