



Nuevas infraestructuras para Ourense.

El Ministerio de Fomento impulsa la integración del ferrocarril en Ourense

- El nuevo trazado en variante con parámetros de Alta Velocidad acabará con la ruptura actual del territorio.
- La solución propuesta consigue una estación perfectamente integrada y permeable.

Madrid, 24 de febrero de 2011 (Ministerio de Fomento).

El secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán, ha presidido hoy la presentación de la solución que contempla el estudio informativo para la integración ferroviaria en Ourense, en un acto al que también ha asistido el alcalde de Ourense, Francisco Rodríguez, y cuya exposición ha estado a cargo del director general de Infraestructuras Ferroviarias, Carlos M^a Juárez.

Morlán señaló que esta solución es la única viable en el estado actual de las actuaciones ferroviarias planificadas y en ejecución. Por ello el Ministerio de Fomento estima necesaria la participación de todas las administraciones competentes en el protocolo de colaboración una vez iniciadas las negociaciones para definir la reordenación urbana necesaria y la financiación de las actuaciones resultantes.

Según explicó el director general, la solución opta por el corredor que permite liberar los terrenos entre Seixalbo y la estación, mejorando la permeabilidad. La solución propuesta por el Ministerio permite además liberar el corredor ferroviario actual, al plantear un trazado en variante con parámetros de alta velocidad ferroviaria -acabando con la actual ruptura que la infraestructura ferroviaria provoca en el territorio-, y da servicio a los tráficos de viajeros y de mercancías, que circularán por vías independientes, lo que potenciará el uso de la vía existente para dar circulación a las mercancías.



La alternativa seleccionada también incluye tres ramales de enlace con la línea Ourense-Monforte-Lugo, dos correspondientes a la vía doble de ancho UIC y que permiten que las circulaciones entre Ourense y Lugo por la LAV no provoquen cruces en vía general, y un tercero para la vía única de ancho ibérico existente. También, la vía de ancho ibérico mantiene el acceso al apartadero de la empresa COREN y a la estación de Taboadela.

Integración Urbana de la estación de Ourense-Empalme

Por otro lado, Juárez destacó que el estudio informativo incluye una propuesta de racionalización de actividades y espacios que permitiría adelgazar en gran medida el espacio ocupado actualmente, de modo que se pueda utilizar el espacio sobrante a ambos lados de la futura playa de vías para integrar la estación en la ciudad de un modo efectivo.

Además, y aprovechando la diferencia de niveles actuales al norte y al sur de la estación, se puede conseguir una estación perfectamente permeable, estableciendo nuevos viales sobre la misma, con coberturas parciales, sin tener que recurrir a costosas actuaciones de depresión de vías.

El director general aprovechó la ocasión para explicar que la solución presentada es óptima en todos los sentidos y señaló los motivos por los que se desechó la posibilidad del soterramiento. Entre los mismos se encuentran:

- La depresión de las vías en la estación supondría modificar el acceso de la línea de AV Ourense-Santiago, afectando a las obras ya ejecutadas.
- La puesta en servicio de la línea de AV Ourense-Santiago prevista para 2011 se retrasaría. La imposibilidad de la llegada a Ourense, entendida como la puerta a Galicia, imposibilitaría todos los compromisos establecidos para la red de alta velocidad en el resto de la Comunidad Autónoma.



Nota de prensa

- Redacción de un nuevo estudio informativo que supondría la vuelta a la fase inicial de tramitación, suponiendo un retraso de dos o tres años sobre la fecha estimada de finalización en 2015.
- Supondría no incluir el tramo desde Taboadela hasta la integración de Ourense propiamente dicha en la licitación de la línea de AV Olmedo-Zamora-Ourense prevista en el marco del Plan Extraordinario de Infraestructuras por colaboración público-privada y ya remitida al DOUE.
- La solución de soterramiento no supone mejoras a la permeabilidad e integración urbanística en la zona de la estación debido a la diferencia de altura de ambos lados de la estación.
- Situaciones provisionales de obra complicadas con graves afecciones al tráfico ferroviario, especialmente en los corredores de acceso a la estación por ambos lados.
- Merma de la calidad del servicio ferroviario al ser necesaria la ejecución de una estación provisional deprimida mientras se ejecutasen las obras.
- El soterramiento obligaría a desarrollos de mayor longitud desde la estación de Ourense-Empalme hasta Seixalvo para conseguir la depresión de la línea que encarecerían el proyecto, aparte del elevado coste económico de la propia actuación soterrada.