

DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANES Y PROYECTOS
PLAZA DE LOS SAGRADOS CORAZONES, número 7
28071MADRID

Asunto: Alegación a la Salida Sur del Ferrocarril en Vigo en su periodo de información pública.-
tramo correspondiente al Eje Atlántico.

INTRODUCCIÓN

Desde UGT hemos promovido la “Salida Sur” del Ferrocarril en Vigo con el objetivo de dar una respuesta eficaz a las necesidades que, en materia de infraestructuras ferroviarias, tiene Vigo y su área metropolitana. Estas carencias las podemos concretar en que, el puerto de Bouzas y el polígono industrial de Balaidos con Citroën a la cabeza, no tienen acceso al ferrocarril, el aeropuerto y la universidad están alejados del ferrocarril o de un medio de transporte público de calidad, el área metropolitana de Vigo siendo la novena más poblada de España no tiene servicio de cercanías, y el puerto de Bouzas está incomunicado por ferrocarril con el puerto seco de Salvatierra.

Cualquier propuesta para la implantación de esta infraestructura ferroviaria en la zona debe resolver estas necesidades, si no perdería su razón de ser.

ALTERNATIVAS DEL MINISTERIO

En el Estudio Informativo de la Salida Sur sometido a información pública al cual se presenta esta alegación, se presentan dos alternativas de trazado para unir Vigo con Porriño, la nº 1 que en término municipal de Vigo se compone de dos túneles y tres viaductos, y la nº 2 de un túnel único bajo la avenida de Madrid. De las dos opciones, únicamente la primera (ver opción 1 del Ministerio de Fomento) permite dar respuesta a las necesidades de Vigo, pues al transcurrir parte del trazado en superficie facilita el enlace con Citroën y Bouzas, además, permite construir una segunda estación en Sardoma especializada en trenes regionales y metropolitanos, punto este muy importante si queremos poner en marcha un plan de transporte metropolitano o metrotren (ver esquema del plan integral de transporte metropolitano y provincial), ya que sobre esta nueva estación pivotaría el servicio de cercanías y además, se accede a la universidad y aeropuerto sin las dificultades del tráfico urbano, bien con lanzaderas de bus o metro ligero. No olvidemos que en el futuro los estudiantes que hoy se mueven en fin de semana pasaran a ser usuarios diarios, por lo que podrían alcanzar el 30% de los clientes.

Pero la opción nº 1 tal como la presenta el Ministerio, aun siendo la menos mala, no es aceptable para la ciudad de Vigo ya que transcurre en superficie por medio de terraplenes en pleno casco urbano, lo que genera un efecto barrera grave el cual se debe evitar diseñando un viaducto de 1500 m., además no incluye el enlace con Citroën y Bouzas motivos por los cuales se hace la segunda petición de esta alegación.

Por lo que se refiere a la opción 2 del Ministerio, al desarrollarse toda en túnel, no le ofrece a Vigo las infraestructuras que necesita y por este motivo, se debe descartar sin duda alguna.

PROPUESTA UGT

Independientemente de las dos soluciones que aporta el Estudio informativo del Ministerio de Fomento, desde UGT hemos estudiado otras posibilidades de trazado que pudieran mejorar desde distintos análisis la alternativa uno del Ministerio. Fruto de esta búsqueda resulta una tercera alternativa que en adelante denominaremos “Propuesta de UGT” (ver plano nº 11). Esta propuesta de UGT se caracteriza por dar una solución eficaz a las necesidades de Vigo y su área metropolitana pero en condiciones más ventajosas:

- Transita por una zona prácticamente despoblada y monte común por lo que las expropiaciones son más fáciles, siendo mínimos los particulares afectados.
- El viaducto necesario se orienta de forma que en la ciudad resulta más discreto, pasando de 1500 m. de la alternativa nº 1 mejorada del Ministerio, a 800 m.
- El enlace con Bouzas y Citroën resulta más económico al acortarse en 700 m.
- El túnel de 5800 m. con Porriño de la alternativa uno del Ministerio, se acorta en 1 Km., lo que disminuye los costes de forma sensible, pues al no exceder de 5000 m. se puede construir con un solo tubo de vía doble.
- En el tramo que transcurre en superficie se puede provocar una trinchera de 8 a 10 m. de alto, por lo que cuando sea necesario, se puede soterrar con poco coste y mientras tanto, los taludes actúan como pantalla y elementos de integración con el entorno.
- La estación de Sardoma, especializada en tráfico metropolitano y regional quedaría situada en plena ronda urbana, por lo que se facilitaría el acceso a la universidad y aeropuerto.
- Es de significar que con la diferencia de coste entre la alternativa dos del Ministerio (9 Km. de túnel doble) y la propuesta de UGT se financiaría el acceso a Citroën y Bouzas.

Esta propuesta de UGT nacería en la estación de Vigo-Casablanca y mediante un túnel de 1260 m. bajo la calle Vázquez Varela, coincidente con la alternativa uno del Ministerio, llegaría al barrio de la Salgueira, continuando por medio de un viaducto de 850 m. hasta el monte da Serra, donde se ubicaría la segunda estación para enlazar con la universidad, el aeropuerto y centralizar el transporte metropolitano (es de significar que no afecta a ninguna urbanización actual ni prevista en el nuevo PXOM), prosigue con un túnel de 500 m. para encontrarse con el enlace de Citroën y Bouzas. Desde este punto y en superficie se encamina al túnel de 4800 m. que nos situaría en Porriño.

POR TODO LO EXPUESTO DESDE UGT REALIZAMOS ESTA ALEGACIÓN PARA SOLICITAR:

PRIMERO.- Que por todas sus ventajas y después de su análisis se considere a la propuesta de UGT como la alternativa elegida para su construcción, incluyendo el acceso a Citroën, Bouzas y la estación de Sardoma necesaria para implantar la futura red de transporte metropolitano (ver plano 11 propuesta UGT y esquema de plan integral).

SEGUNDO.- Que si la propuesta de UGT no fuera la seleccionada se opte por la alternativa nº 1 del estudio informativo sometido a información pública, pero sustituyendo los terraplenes y los tres viaductos del casco urbano de Vigo por un único viaducto de 1500 m., incluyendo también el acceso a Citroën, Bouzas y la estación de Sardoma.

Nota: Los planos 5, 6 y 10 son comunes a la propuesta de UGT y alternativa uno del Ministerio. El nº 11 se adjunta en duplicado, uno con la propuesta de UGT y otro con la alternativa nº 1 del Ministerio, incluyendo el acceso a Bouzas y la estación de Sardoma.

Fdo: Cándido Rodríguez Graña
Responsable Sector Ferroviario
UGT-Galicia