PUESTA EN SERVICIO DEL TRAMO PEDRALBA DE LA PRADERÍA-OURENSE

(LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-GALICIA)

Dossier de Prensa

20 de diciembre de 2021

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

AGENDA 2030

renfe

adif ALTA VELOCIDAD

LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A GALICIA

- La línea de alta velocidad a Galicia es la próxima gran línea de alta velocidad en España. Una línea en la que hemos invertido más de 10.060 millones de euros y que el próximo 21 de diciembre acercará Madrid a todas las provincias gallegas.

- Hace un año (en octubre de 2020) pusimos en servicio el tramo entre Zamora y Pedralba de la Pradería, el primer gran hito que supuso el mayor ahorro de tiempos de viaje (50 min de media) entre las ciudades gallegas y el centro peninsular desde que, en 2007, se pusiera en servicio el túnel ferroviario de Guadarrama. Pasaron 13 años desde aquel gran hito hasta la puesta en servicio que hicimos el pasado 26 de octubre de 2020.

- El tramo que ahora inauguramos, Pedralba de la Pradería-Ourense (más de 119 km), cuenta con una treintena de túneles y otra treintena de viaductos, que dan cuenta de la accidentada orografía gallega y que convierten a éste en el tramo más complejo de la línea.

- Una puesta en servicio que supondrá, a partir del día 21, el inicio de las circulaciones comerciales y una nueva oferta de servicios Ave y Alvia que mejoran la conexión de Madrid con todas las provincias gallegas.

- La nueva oferta de servicios que, para la que está disponible la compra de billetes desde el pasado 23 de noviembre, reduce los tiempos de viaje de los servicios de Renfe entre 54 minutos y 1 hora y 28 minutos.

  Ourense pasa, así, a ser el centro clave de distribución de la Alta Velocidad Gallega, quedando conectada con la capital madrileña en 2 horas y 15 minutos. Y desde allí, y gracias a la puesta en servicio de este nuevo tramo, los trenes mejorarán sus tiempos de viaje al resto de localidades gallegas. Además de estos ahorros de tiempo de viaje, la nueva oferta de conexiones viene acompañada de un aumento muy significativo del número de servicios a Galicia, lo que permitirá a todas las gallegas y gallegos una mayor conectividad con el centro peninsular.

Descripción de la LAV Galicia y el Eje Atlántico

La línea de alta velocidad de Galicia arranca en la bifurcación de la línea Madrid-Valladolid en Olmedo y finaliza en Santiago de Compostela (unos 418 km), donde enlaza con el Eje Atlántico gallego (Ferrol-Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo-frontera portuguesa, 241 km, en servicio 155 km Coruña-Vigo). Está diseñada para una velocidad máxima de 350 km/h.

La inversión total prevista en esta línea junto con el Eje Atlántico es de 10.950 M€ de los que llevamos invertidos más de 10.060 (casi el 92%). Considerando la inversión realizada entre Olmedo y Madrid (4.180 M€) supondrá 15.130 M€ para llevar la alta velocidad de Madrid a las principales ciudades gallegas.

Cronología de los tramos inaugurados

- El 10 de diciembre de 2011 fue inaugurado el tramo Ourense-Santiago en ancho ibérico (87 km, 2.100 M€), junto con la electrificación y mejora integral (duplicaciones de vía, variantes de trazado) en Santiago-Coruña del Eje Atlántico (61 km, 844,5 M€). Supuso ahorrar 56 min en esa relación Ourense-Santiago (pasando a 38 min) y 1h 7min en Ourense-Coruña (pasando a 1h 8min). 53 min en Santiago-Madrid y 58 min en Coruña-Madrid. Desde 2012 operan trenes Alvia híbridos de rodadura desplazable para circular sin cambiar de locomotora a diferencia de los Talgo.

- El 17 de diciembre de 2015 entró en servicio el tramo Olmedo (Medina del Campo en la figura)-Zamora en ancho estándar (99 km, 731 M€), junto con el Santiago-Vigo del Eje Atlántico. Supuso ahorrar 30 min entre Zamora y Madrid (1h 30min). El 18 de enero de 2016 circularon los primeros Alvia desde Galicia a Madrid ahorrando entre 25 y 30 min.

- **El 26 de octubre de 2020 pusimos en servicio el tramo Zamora-Pedralba** en ancho estándar (110 km, 1.098 M€), ahorrando en las relaciones a Madrid: 1h 26 min desde Pontevedra, 1h 2 min desde Lugo, 41 min desde Santiago, 39 min desde Ourense, 31 min desde Vigo y 24 min desde Coruña.

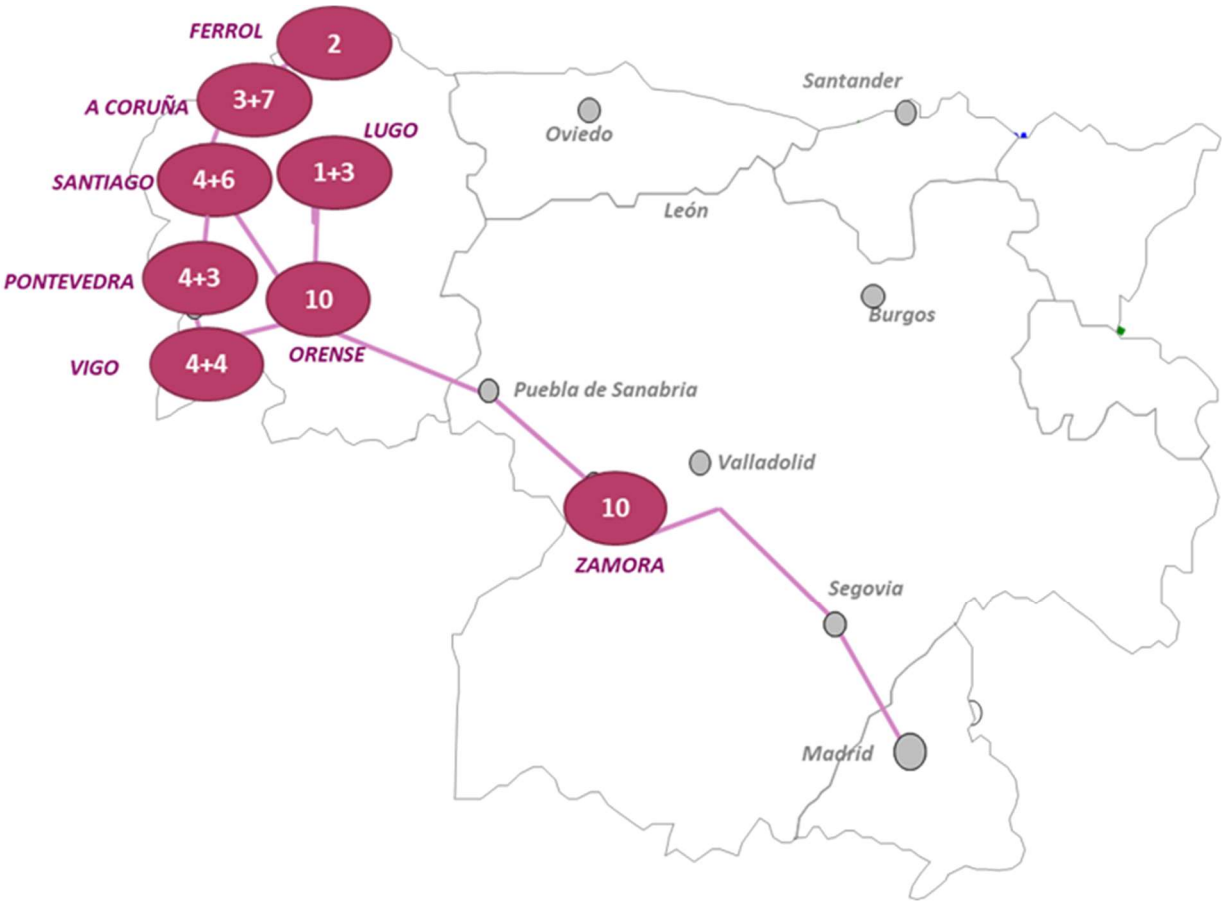
- **El 20 de diciembre de 2021 inauguraremos el tramo Pedralba-Ourense en ancho estándar hasta Taboadela (103 km, 2.885 M€) y con tercer carril para ancho estándar en la línea convencional actual de ancho ibérico hasta Ourense (16 km, 79 M€), ahorrando en las relaciones a Madrid: entre 54 minutos y 1 hora y 28 minutos.**

Reducción de tiempos y nuevos servicios

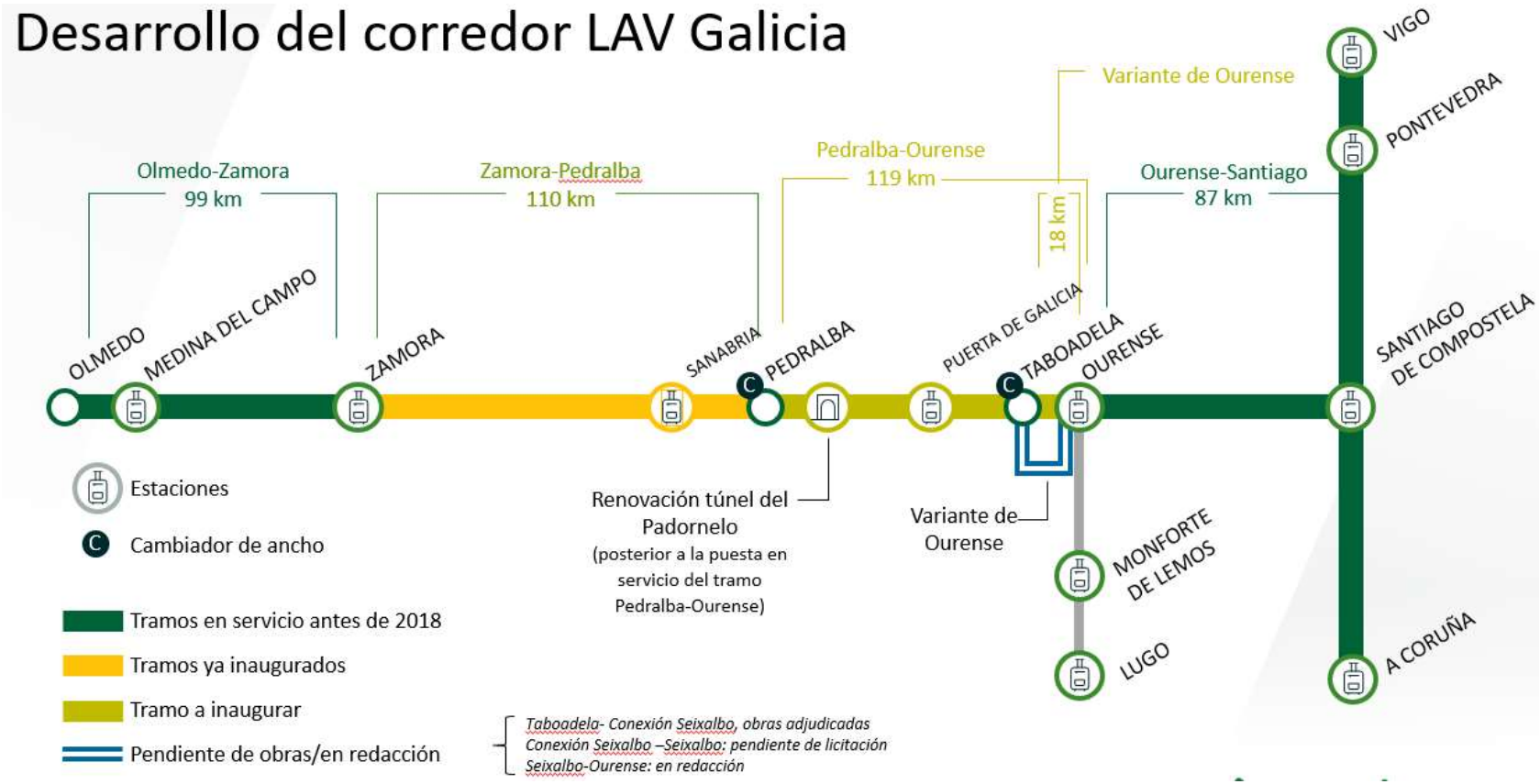
Desde el 23 de noviembre pueden comprarse los billetes para viajar desde el 21 de diciembre:

- A Coruña-Madrid pasa de 5 a 10 servicios diarios por sentido (3 directos y 7 con enlace). Mejor tiempo de viaje 3:51 h (-1h 3min). Mejor tiempo de viaje con enlace 3:30 h (-1h 24min).
- Santiago-Madrid pasa de 5 a 10 servicios diarios por sentido (4 directos y 6 con enlace). Mejor tiempo de viaje 3:20 h (-1h 4min). Mejor tiempo de viaje con enlace 3:00 h (-1h 24min)
- Ferrol-Madrid mantiene 2 servicios diarios directos por sentido, mejor tiempo de viaje 5:08 h (-1h 22min).
- Vigo-Madrid pasa de 4 a 8 servicios diarios por sentido (4 directos y 4 con enlace), mejor tiempo de viaje 4:16 h (-54min).
- Pontevedra-Madrid pasa de 5 a 7 servicios diarios por sentido (4 directos y 3 con enlace), mejor tiempo de viaje 4:00 h (-54min).
- Lugo-Madrid pasa de 3 a 4 servicios diarios por sentido (1 directo y 3 con enlace). Mejor tiempo de viaje 4:46 h (-57min). Mejor tiempo de viaje con enlace 3:59 h (-1h 44min).
- Ourense-Madrid pasa de 6 a 10 servicios diarios directos por sentido con 2:15 h (-1h 28min).

A estos ahorros de tiempo se añadirán unos **20 min** de ahorro más con la entrada en funcionamiento de los trenes Ave de la serie 106 (salvo en el servicio directo Ourense-Madrid, que ya se sitúa en esas 2:15 h.).

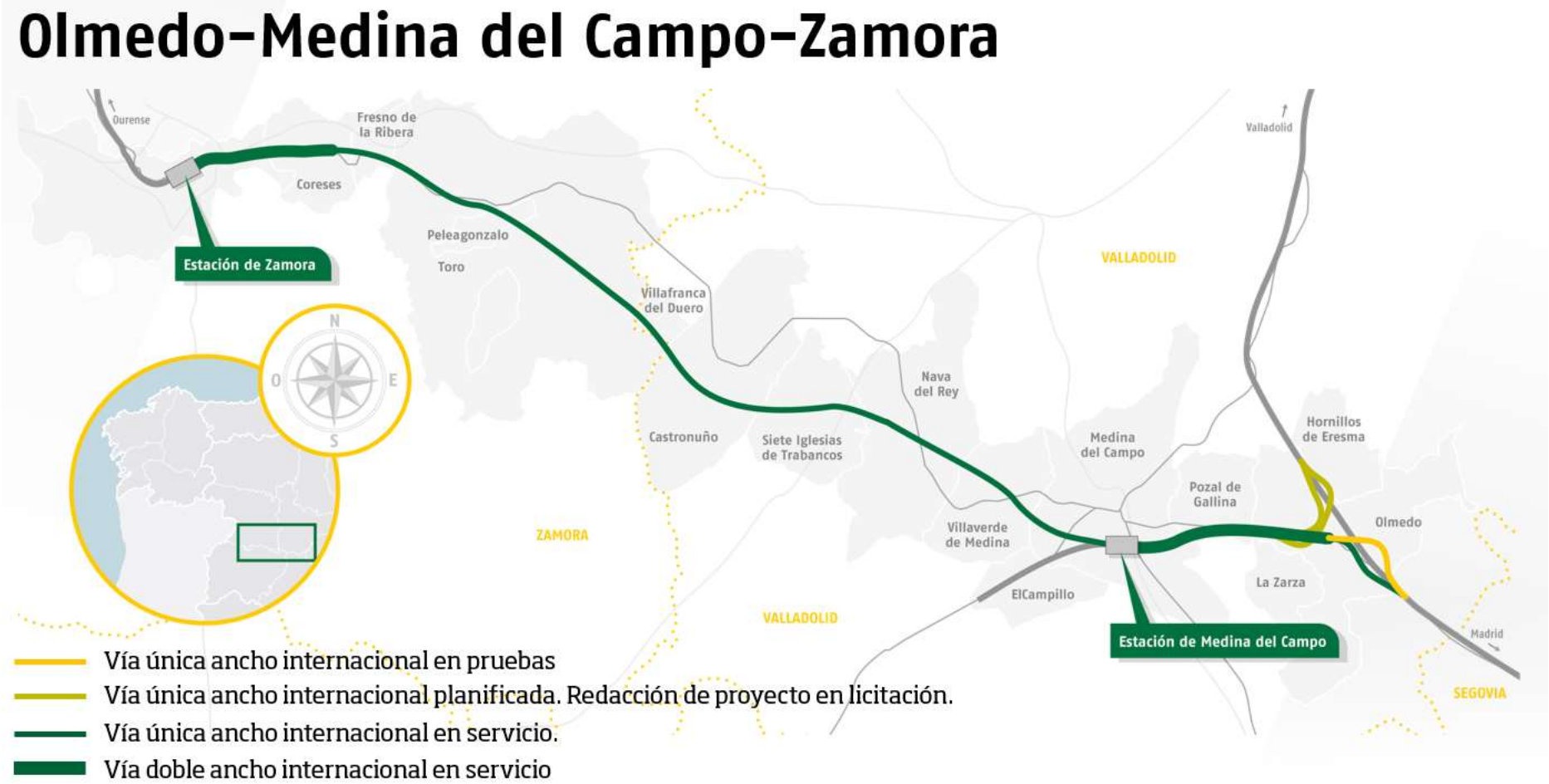

FERROL
2
A CORUÑA
3+7
LUGO
SANTIAGO
4+6
1+3
PONTEVEDRA
4+3
10
VIGO
4+4
ORENSE
Oviedo
Santander
León
Burgos
Puebla de Sanabria
Valladolid
10
ZAMORA
Segovia
Madrid

Descripción de los tramos que componen la alta velocidad a Galicia

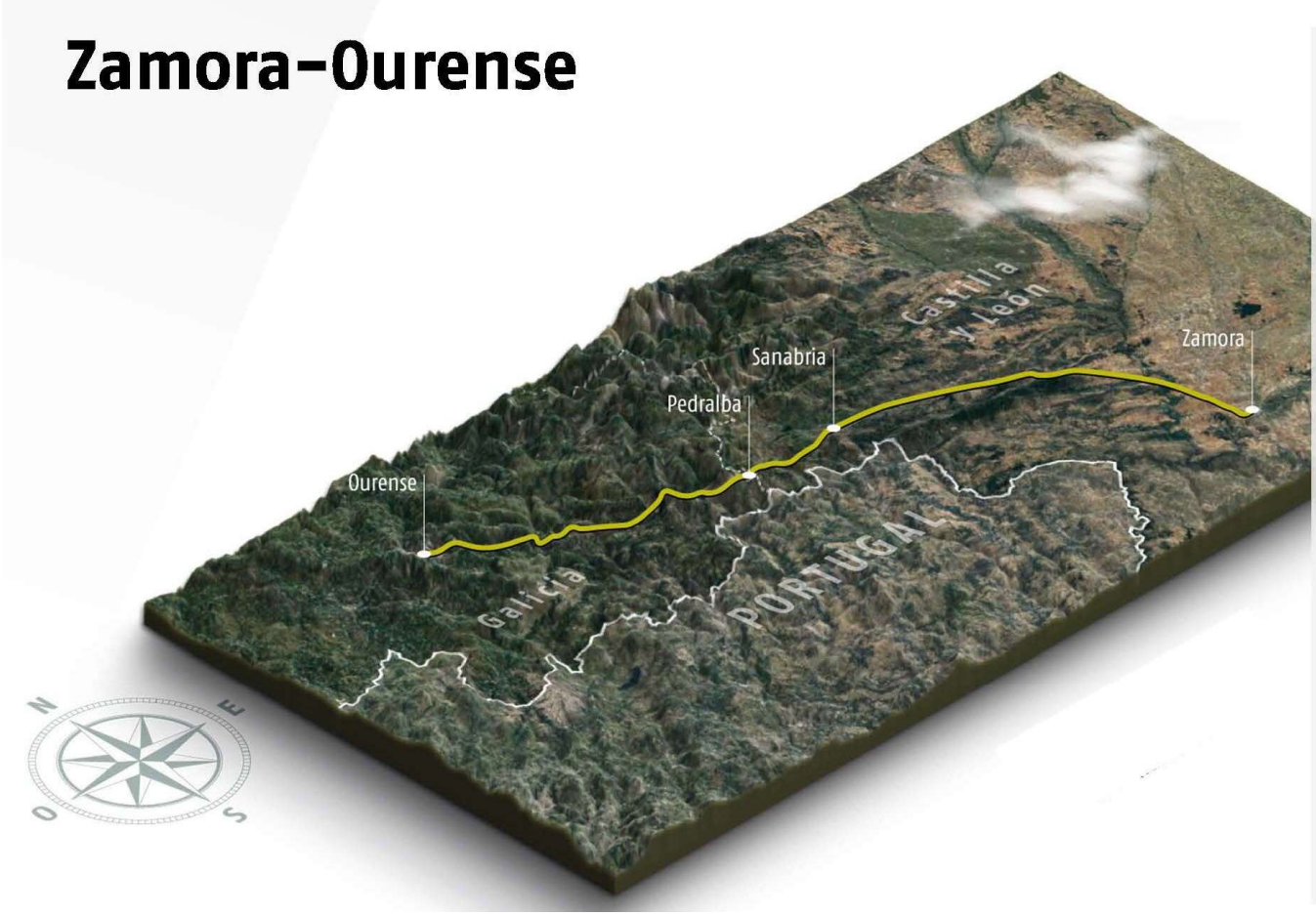


Entre Taboadela y Ourense, en esta primera fase, hasta la ejecución y posterior puesta en servicio de la Variante de Ourense, la entrada a Ourense se realiza aprovechando el corredor actual desde Taboadela (16 km), mediante la adaptación de la vía convencional a 3 hilos.

Olmedo-Medina del Campo-Zamora



Zamora - Ourense



DATOS DE INFRAESTRUCTURA

Longitud
229 km

Viaductos
46/ 14,13 km

Túneles
40 / 131,07 km

Inversión ejecutada
Olmedo - Ourense
4.678 M€ (96%)

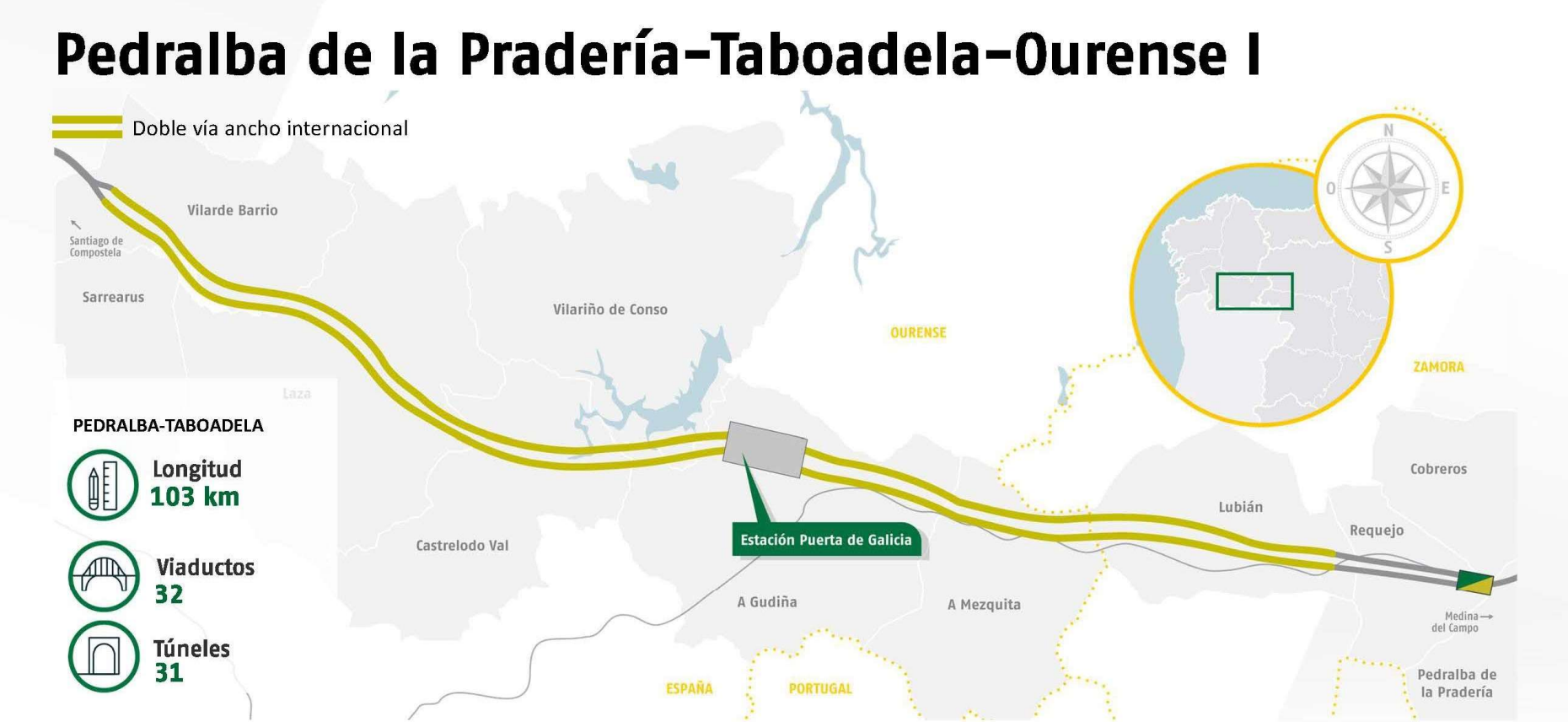
Inv. Prevista (sin variante)
Olmedo – Ourense
4.894 M€

Fecha finalización
Diciembre 2021

Zamora – Pedralba de la Pradería

Con la puesta en servicio del tramo Pedralba de la Pradería-Ourense, las circulaciones dejarán de usar el cambiador de ancho de Pedralba.

Pedralba de la Pradería- Taboadela-Ourense I



Sistemas de control de tráfico
ERTMS nivel 2 y ASFA.

Pedralba de la Pradería- Taboadela-Ourense II

Para la llegada de la alta velocidad a Ourense se aprovecha el corredor actual desde Taboadela (en una primera fase).

Variante de Ourense

En una segunda fase, el acceso a Ourense se realizará por la variante exterior de la ciudad, futuro trazado en ancho estándar de aproximadamente 18 kilómetros dividido en cinco subtramos. De ellos, Adif AV ya ha adjudicado la obra de plataforma de los dos primeros, Taboadela-Túnel de Rante (5,6 km) y Túnel de Rante-Conexión Seixalbo (2,26 km) que suman casi 8 km de la nueva variante, por un importe global superior a los 112 millones de euros (IVA incluido).

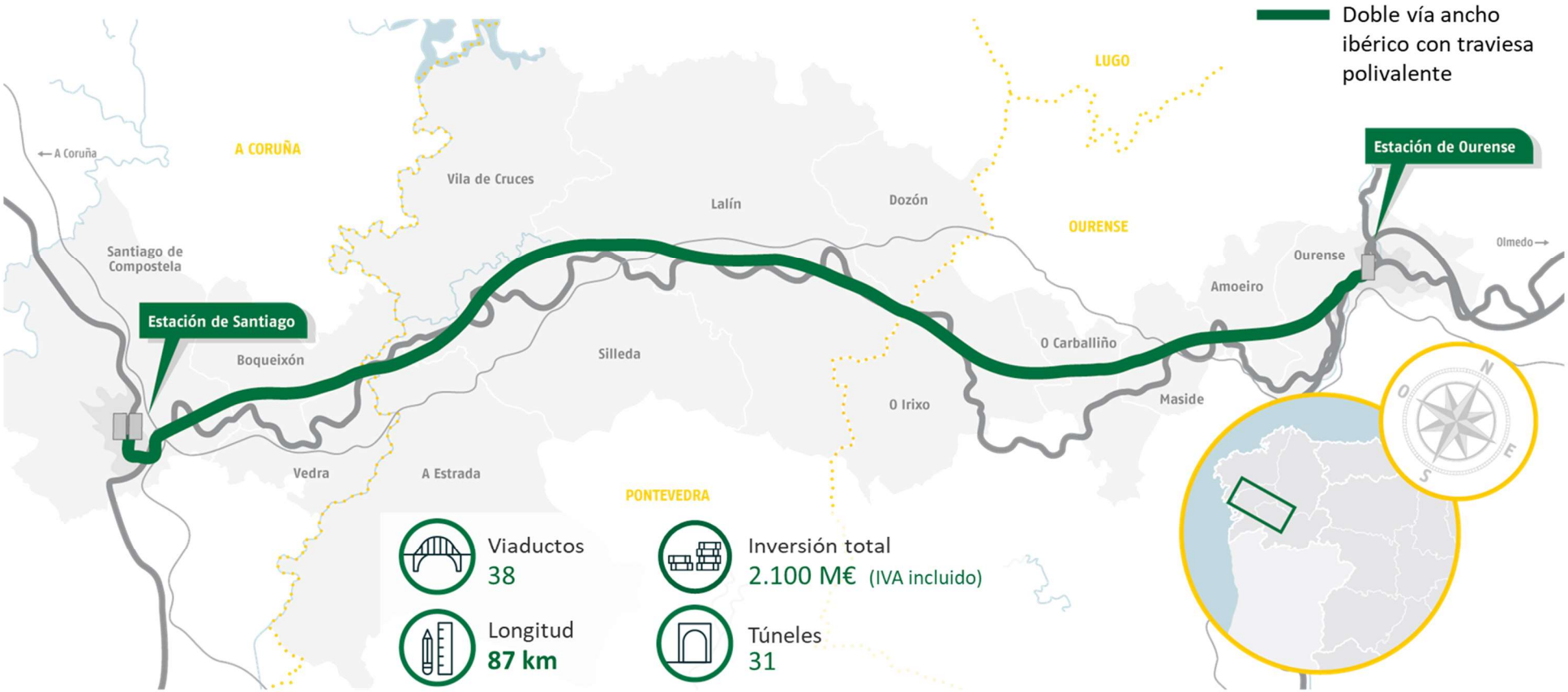
Las del tercero se encuentran pendientes de licitación. Estos tres primeros tramos, entre Taboadela y Seixalbo, permitirán la conexión con el actual túnel de acceso a Ourense.

Los proyectos de plataforma de los dos últimos, entre Seixalbo y la estación de Ourense, se encuentran en redacción.

La inversión total prevista es de 475 millones de euros.

Ourense-Santiago

En servicio desde diciembre de 2011



Estaciones intermodales

OURENSE

A principios de 2021 aprobamos el estudio informativo, lo que ha permitido finalizar el **proyecto de la estación y pasarela**, **que estamos acabando de supervisar,** con un coste estimado de más de 70 M€. También estamos supervisando los proyectos de las dos losas (21 M€) y el vial rodado (13 M€).

Además, **suscribimos Convenio con la Xunta y el Ayuntamiento para integrar todas las actuaciones con el planeamiento urbanístico** que contempla un aparcamiento subterráneo, ejecutado ya por Adif AV, y la estación de autobuses, ejecutada por la Xunta y en servicio desde febrero de 2021.

VIGO-URZÁIZ/VIALIA

Vialia ya es una realidad desde el 29 de septiembre y un buen ejemplo de colaboración público-privada y de entendimiento entre la administración central, autonómica y local, pensado para mejorar el día a día de las viguesas y vigueses y la experiencia de todos los visitantes que lleguen a Vigo en tren.

Y dentro del Convenio de accesos suscrito con la Xunta y el Concello están **avanzadas las obras para mejorar el ramal de acceso desde la AP-9V.**

SANTIAGO DE COMPOSTELA

Acabamos de adjudicar la obra del nuevo edificio de viajeros por más de 30 M€. Y seguimos a la espera de que la Xunta licite las rampas adosadas a la pasarela peatonal que ya está en uso.

A CORUÑA

La suscripción en mayo **del "Convenio Marco"** para el desarrollo del Área de Intermodalidad de Transporte de Viajeros de A Coruña-San Cristóbal **fue todo un hito** ya que **permitirá la ejecución de las actuaciones previstas de forma coordinada**, que incluyen la remodelación de la **estación ferroviaria**, la construcción de una **terminal de autobuses y mejora de la permeabilidad** urbana.

Así, **estamos redactando la adaptación a la nueva normativa vigente del proyecto de construcción de la remodelación de la estación** de A Coruña-San Cristóbal (66 M€), para la llegada de la alta velocidad a la actual estación ferroviaria, facilitando la correcta coordinación con el proyecto de construcción de la nueva estación de autobús redactado por la Xunta.

Y hemos sometido a **información pública el proyecto de elementos comunes entre estación y terminal** (10 M€) a efectos expropiatorios.

Además, **estamos trabajando sobre el borrador de "Convenio de Desarrollo"** que nos remitió la Xunta en agosto **para ejecutar de forma integrada la terminal de autobuses, un aparcamiento y los elementos comunes de la remodelación de la estación**, cofinanciada por el fondo europeo de recuperación, según lo acordado en jul-21 por la Comisión de Seguimiento del convenio suscrito en may-21.

LUGO

Vamos a firmar un nuevo Convenio de desarrollo del Protocolo suscrito hace más de una década entre ADIF, Xunta de Galicia y Ayuntamiento de Lugo **que dé cobertura a todas las actuaciones contempladas**. Establecerá la construcción y funcionamiento independientes de las estaciones de tren y autobús, con recorridos cortos entre ellas **para garantizar la intermodalidad**.

En paralelo, **seguimos redactando los proyectos que permitirán acometer de forma independiente las estaciones de ferrocarril y de autobús y el aparcamiento de vehículos privados**, sin que formen parte del mismo edificio, asegurando la intermodalidad con recorridos cortos y a nivel.