



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/13208

07/06/2017

37163

AUTOR/A: GARAULET RODRÍGUEZ, Miguel Ángel (GCS)

RESPUESTA:

El día 10 de octubre de 2017 se ha celebrado la primera reunión de la Comisión Social de Seguimiento de las obras de soterramiento del ferrocarril en Murcia, cuyo objetivo es velar por el cumplimiento puntual de las obras de soterramiento, impulsando la ejecución de esta obra en el menor tiempo posible, a través de la participación de todas las Instituciones, Entidades y Sectores afectados. En esta Comisión participan representantes del Gobierno de Murcia, del Ayuntamiento de la ciudad, RENFE, de los grupos políticos con representación en el Consistorio, del Consejo Social de Murcia, de la Plataforma Pro-soterramiento, así como de organizaciones empresariales y colegios profesionales.

Con el inminente inicio de las obras, se reafirma el compromiso de abordar el proyecto de soterramiento de la forma más rápida y consensuada posible, una vez verificado que se dan los requisitos y condicionantes técnicos necesarios.

ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) Alta Velocidad adelantará durante la primera quincena de noviembre las obras del proyecto de soterramiento de la línea de Alta Velocidad en Murcia. Los primeros trabajos, de acuerdo con la replanificación prevista, se acometerán en la zona situada frente a la estación del Carmen, en el sector donde se despliega la playa de vías, y comprenderán la construcción con las estructuras definitivas de contención. La continuidad de las obras de soterramiento, en cualquier caso, está condicionada a la ejecución en paralelo de la vía provisional para poder liberar el espacio ocupado por las actuales.

En este sentido, ADIF Alta Velocidad ha analizado la existencia de algún espacio físico que permitiera la colocación de máquinas para iniciar los trabajos sin perjudicar la capacidad de la explotación y del servicio ferroviario, aun contemplando la supresión temporal de alguna vía y teniendo en cuenta que los rendimientos de estos trabajos no serán los deseables.

De este modo se adecua el plan de obra previsto, que planteaba acometer todo el trazado de la primera fase y con el desplazamiento de vías ya realizado, a las condiciones actuales, una vez que la empresa adjudicataria también está en disposición de disponer de la maquinaria necesaria para iniciar los trabajos y agilizar el soterramiento todo lo posible.



Asimismo, la empresa adjudicataria ya tiene comprometidas las empresas que realizarán los trabajos de excavación y ha valorado la disponibilidad para colocar los sistemas auxiliares de extracción de lodos, previendo un rendimiento de avance de 5 m diarios y 20 m de profundidad.

En el sector en el que se iniciarán las obras, se estima, teniendo en cuenta que el gálibo mínimo necesario es de 11 m, que se podrá actuar en una longitud de 200 m en un plazo inferior a 3 meses.

La voluntad reiterada por ADIF Alta Velocidad es cumplir con este cronograma conjunto de obras, así como seguir informando del desarrollo de los trabajos en el marco de la comisión de seguimiento con total transparencia, con otra reunión en las próximas semanas.

Asimismo, se aprobará en su Consejo de Administración el proyecto complementario para prolongar el soterramiento de la fase de obras comprendida entre la Senda de los Garres y Santiago el Mayor, avanzando en alcanzar y consensuar la mejor solución para la integración del ferrocarril en Murcia, una vez se han retomado las obras tras el intenso esfuerzo técnico y administrativo que ha permitido desbloquear los contratos adjudicados.

Por otro lado, durante la reunión de la Comisión de Seguimiento, se ha reiterado el compromiso de garantizar total y plenamente la permeabilidad entre ambos lados de las vías con la construcción de la nueva pasarela, contemplada en el citado proyecto complementario.

La nueva pasarela estará situada en el mismo emplazamiento que el paso a nivel de Santiago el Mayor, que no se cerrará mientras no esté construido y en servicio el paso superior, y tendrá las mismas características que las pasarelas definitivas.

De este modo, se garantizará un tránsito de peatones en plenas condiciones de seguridad y capacidad, superiores a las que se registran ahora con las esperas en el paso a nivel generadas por la circulación de trenes, que una vez se ponga en servicio el acceso de alta velocidad se estiman en 90 trenes al día.

Por otro lado, ha propuesto mejorar la permeabilidad entre ambos lados de las vías con la construcción de un paso inferior para que los representantes de la Comisión valoren su conveniencia.

Madrid, 08 de noviembre de 2017

