

## ÍNDICE

---

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. ESTACIÓN DE UXES.....	1
3. TERMINALES FERROVIARIAS PREVISTAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA .....	3



## 1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es describir y analizar la Estación de Uxes existente en el Eje Atlántico de Alta Velocidad y, también, las futuras terminales ferroviarias previstas por la Autoridad Portuaria en la explanada del nuevo Puerto Exterior

La Estación de Uxes es el punto final de las alternativas 1 y 3. Las futuras terminales ferroviarias condicionan el punto inicial de todas las alternativas.

## 2. ESTACIÓN DE UXES

Inicialmente, la estación ferroviaria de Uxes daba servicio a la línea antigua Zamora - A Coruña (tramo Santiago – A Coruña) de vía única, contando para ello con una configuración de vía general única más otras dos de apartado por la margen izquierda en el sentido creciente de la kilometración.

Esta configuración de estación tuvo que ser remodelada para adaptarla a las necesidades que generó la implantación de la nueva vía doble a lo largo de este tramo del eje Atlántico, ejecutando para ello un conjunto de actuaciones realizadas en distintas fases o etapas. La última de estas fases fue objeto de la obra "*Eje Atlántico de Alta Velocidad. Tramo Uxes – Pocomaco (A Coruña)*".

Como actuaciones complementarias, y teniendo en cuenta que la denominada Estación de Uxes no presenta un carácter de estación como tal desde el punto de vista de la explotación comercial, si no que más bien se trata de un puesto de estacionamiento y adelantamiento de trenes de apoyo a la estación de San Cristóbal, se procedió a la construcción de elementos para garantizar la seguridad de las labores de explotación y mantenimiento de la misma tales como andenes laterales conectados con un paso inferior a distinto nivel y dotados de núcleo para la instalación de ascensores. Además se realizaron obras de acondicionamiento del edificio existente para mejorar su aspecto estético dado que se trata de un elemento arquitectónico de cierto valor que debe preservarse.

En la actualidad la Estación de Uxes presenta la siguiente configuración:

- Doble vía general (vía I + vía II) con una distancia entre ejes de 4,30 metros.
- Dos vías de apartado (vía III + vía IV), una en cada margen de la estación.  
La vía de apartado derecha o vía IV se sitúa a una distancia de 5,10 metros respecto al eje de la vía derecha (vía II), mientras que la vía de apartado izquierda (vía III) está a 5,36 metros con respecto a la vía general izquierda (vía I). Ambas vías de apartado se conectan con aparatos de vía del tipo DSH-P-60-318-0,09-CR a las vías generales, teniendo una longitud total de 533,45 metros en el caso de la vía IV (medidos entre los centros matemáticos de los desvíos extremos) y de 616,88 metros para la vía III (entre centro matemático y final de vía).
- Además de los dos desvíos de tg 0,09 que sirven para conectar la vía de apartado derecha con la vía general derecha y, los de los dos desvíos de tg 0,09 para conectar la vía de apartado izquierda con vía general izquierda, también están instalados dos escapes de tipo ESH-P-60-318-0,09-CR-D/I-TC-400 entre vías generales, uno de ellos en la cabecera norte (lado A Coruña) y el otro en la cabecera sur (lado Santiago).
- Dos andenes laterales dispuestos en las márgenes exteriores de las vías de apartado. Tienen una longitud de 200 metros y una anchura de 3 metros en el caso del derecho y 4 metros para el izquierdo. Están dispuestos a una altura relativa de 0,55 metros respecto a la cabeza del carril de la vía de apartado adyacente y con su borde situado a una distancia horizontal de 1,62 metros respecto al carril más exterior.

Los andenes se comunican entre sí mediante un paso inferior bajo las vías para evitar que se crucen por superficie, aumentando así la seguridad de las personas que utilicen las instalaciones. Dicho paso cuenta con unas dimensiones interiores de 2,50 x 2,50 metros y su acceso se realiza mediante sendos tramos de escaleras de 1,20 metros de anchura. Se ha realizado también la obra civil necesaria para posibilitar la instalación de un ascensor con capacidad para 6 personas.

Las alternativas 1 y 3 planteadas en el presente Estudio Informativo finalizan en la Estación de Uxes; concretamente, enganchan en planta y alzado con la Vía de Apartado III. Por tanto, es necesario proyectar dos escapes de tipo ESH-P-60-318-0,09-CR-I-TC-4300 para poder conectar con todas las vías de la Estación (I, II, III y IV) y poder realizar todos los movimientos.

Las alternativas 1 y 3, al finalizar en la Estación de Uxes, resultan ventajosas frente a las alternativas 2A y 2B, al poder contar con un apartadero antes de interferir con el Eje Atlántico (.trayectos Puerto-Santiago y Santiago-Puerto).





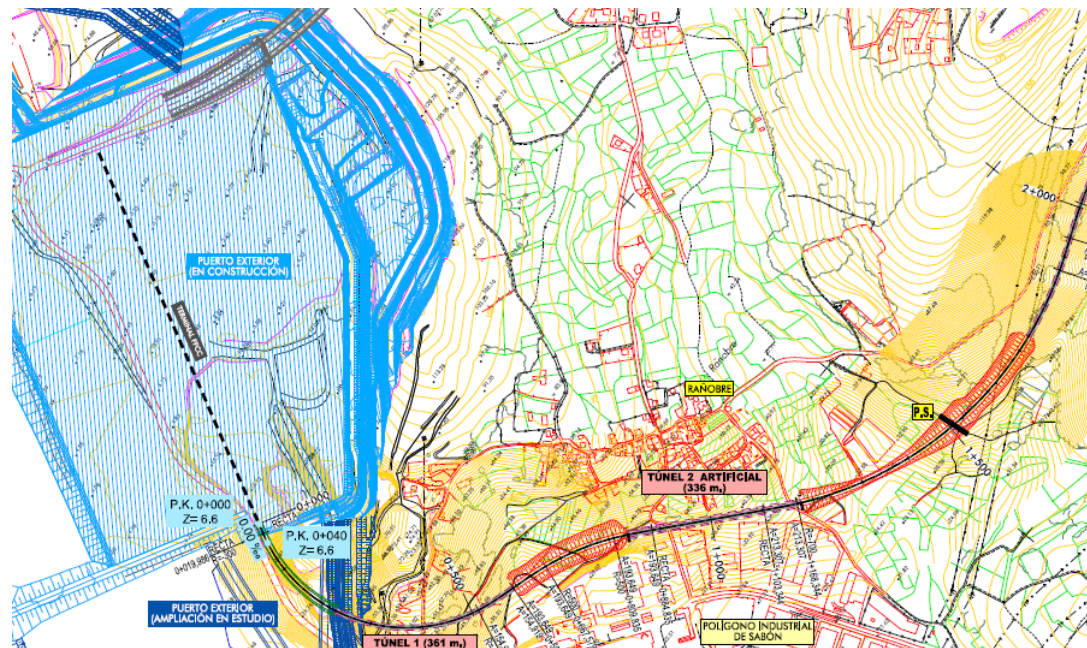
### 3. TERMINALES FERROVIARIAS PREVISTAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA

La Autoridad Portuaria tiene previstas dos terminales ferroviarias de mercancías en la explanada del nuevo Puerto Exterior. Una terminal estará situada en la explanada norte (dirección oeste-este) y, la otra en la explanada sur (dirección sur-norte).

Según el “Plan Estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España” del Ministerio de Fomento, la longitud de estas “terminales ferroviarias” debe ser de, al menos, 750 m en alineación recta para permitir el cruce o estacionamiento de los trenes.

La ubicación y longitud de estas dos “terminales ferroviarias” condiciona el punto inicial (PK 0+000) de las alternativas planteadas en el presente Estudio Informativo. Se han considerado dos posibles entradas al recinto portuario: por el Sur (alternativa 3) y por el Norte (alternativas 1, 2A y 2B), conectando el PK 0+000 de las alternativas con la alineación recta de 750 metros prevista en la explanada sur (terminal ferroviaria de dirección sur-norte). La alternativa 3 comienza en el extremo sur de esta terminal y, las restantes alternativas comienzan en el extremo norte de la misma.

La alternativa 3, al acceder al puerto por su lado sur, es la presenta una ocupación mínima de la explanada portuaria. Su punto inicial conecta con la terminal de dirección sur-norte y, desde aquí, es posible dirigirse a cualquier lugar de la explanada portuaria.



Las alternativas 1, 2A y 2B, al acceder al puerto por su lado norte, requieren la construcción de una bifurcación (triángulo ferroviario) para poder dirigirse hacia la explanada norte (terminal oeste-este). En este punto será necesario disponer un desvío de tipo Desvío DS-C-54-250-0,11-CR-D.

Este triángulo ferroviario genera una ocupación significativa de la explanada portuaria.

