

INTEGRACIÓN URBANA DEL FERROCARRIL DE ANCHO MÉTRICO EN TORRELAVEGA



Noviembre de 2013

TABLA DE CONTENIDOS

- ❑ 1. Situación Actual
- ❑ 2. Antecedentes
- ❑ 3. Solución Proyecto Básico
- ❑ 4. Otra Alternativa Analizada. Solución en Viaducto
- ❑ 5. Comparativa de Soluciones
- ❑ 6. Aspectos a Tener en Cuenta en la Comparativa de Soluciones



1.- Situación Actual

- ✓ **Edificio de viajeros**
2 plantas de altura + 1 sótano
- ✓ **Estación**
2 andenes con marquesinas
2 vías generales
4 vías de apartado y 3 vías mango
- ✓ **Pasos a nivel existentes**
Paseo del Niño: A x T = 513.176
Avenida Pablo Garnica: A x T = 490.416
- ✓ **Tipo de tráfico mixto (viajeros y mercancías)**

Santander ↔ *Vía doble electrificada* Torrelavega ↔ *Vía única electrificada* Cabezón de la Sal

- ✓ **Circulaciones semanales de viajeros**

Santander ↔ 276 circ. Torrelavega ↔ 129 circ. Cabezón de la Sal

- ✓ **Circulaciones de mercancías**
50 circulaciones semanales



2.- Antecedentes

Proyecto Básico de Soterramiento del F.C. FEVE en Torrelavega

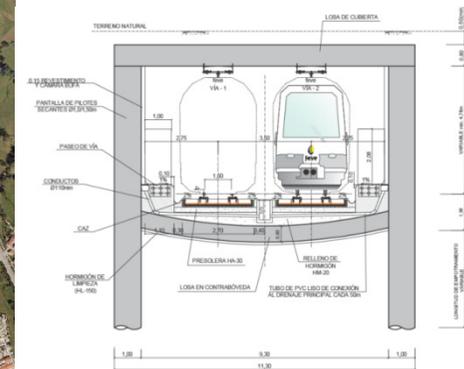
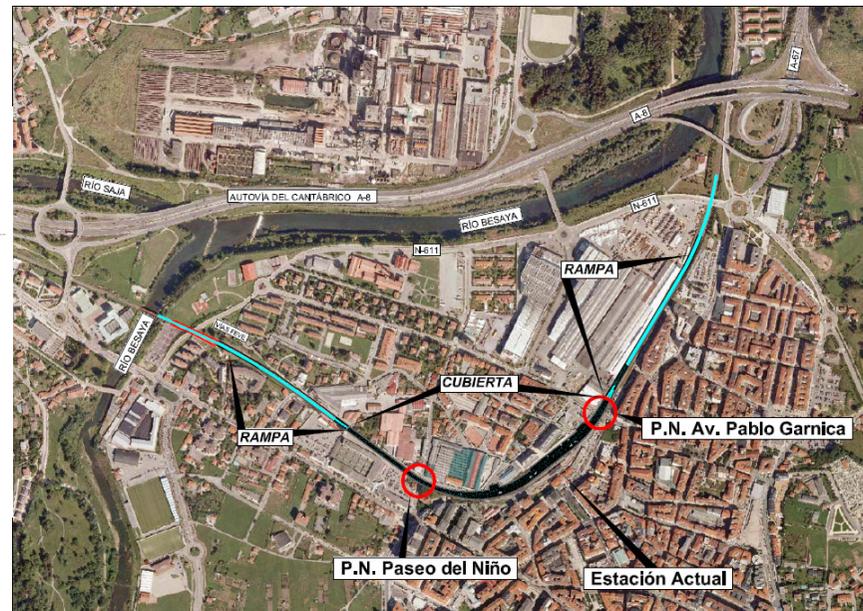
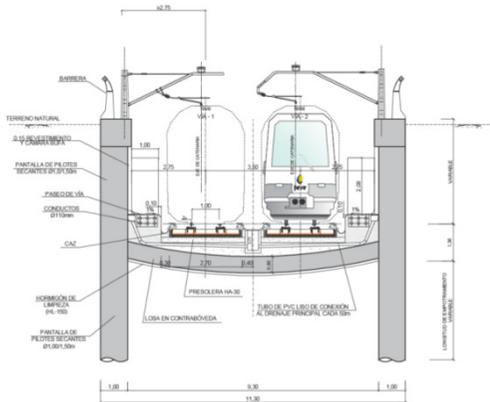
Fecha: Abril 2010

Redactado por FEVE

Objetivo: Actuaciones necesarias que permiten la eliminación de la barrera ferroviaria existente en Torrelavega mediante el soterramiento de la línea Santander – Cabezón de la Sal a su paso por la localidad

3.- Solución Proyecto Básico (1 de 2)

- ❑ Longitud total de la actuación: 1.800 m
- ❑ Supresión de los pasos a nivel del Paseo del Niño y de la Avenida Pablo Garnica
- ❑ Estación soterrada
- ❑ Túnel entre pantallas:
Longitud rampas: 825 m
Longitud Cubierta: 700 m

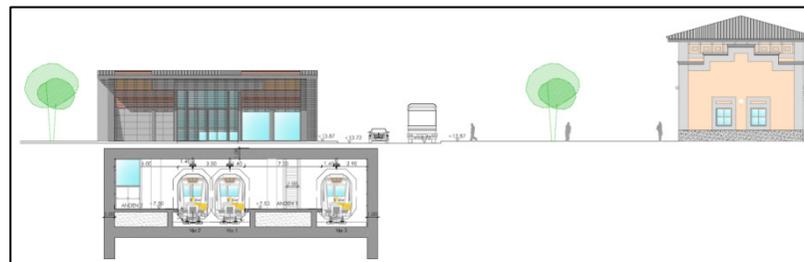
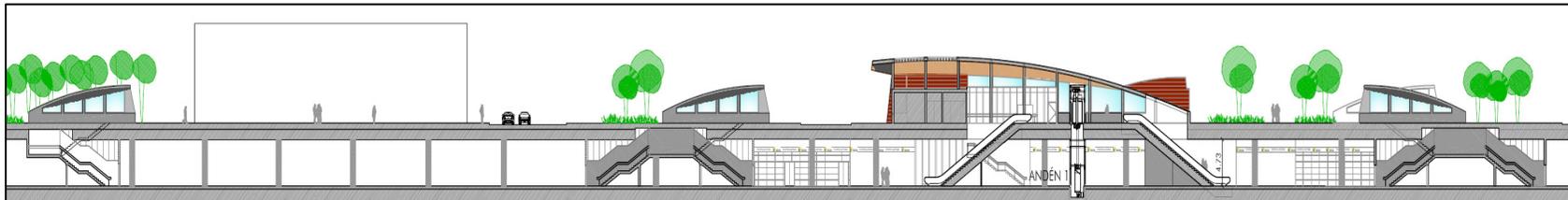


3.- Solución Proyecto Básico (2 de 2)

❑ ESTACIÓN SOTERRADA

- Explotación conjunta de trenes de viajeros y mercancías
- Posibilidad estacionamiento Transcantábrico y trenes de mercancías
- Nuevo edificio de viajeros

❑ PRESUPUESTO ESTIMADO: 80 M€ (IVA incluido)



4.- Otra Alternativa Analizada. Solución en viaducto (1 de 5)

Con el fin de hacer viable esta actuación a corto plazo, se ha realizado un nuevo análisis que solucione las necesidades de la población, facilitando la construcción, reduciendo el coste y los plazos de la operación.

En dicho análisis se ha considerado otra alternativa:

➤ Solución en viaducto

4.- Otra Alternativa Analizada. Solución en Viaducto (2 de 5)



4.- Otra Alternativa Analizada. Solución en Viaducto (3 de 5)

❑ VIADUCTO

- Longitud muros: 220 m
- Longitud viaducto: 840 m
- Disposición de pantallas acústicas
- Permeabilidad total tanto de peatones como de vehículos



4.- Otra Alternativa Analizada. Solución en Viaducto (4 de 5)

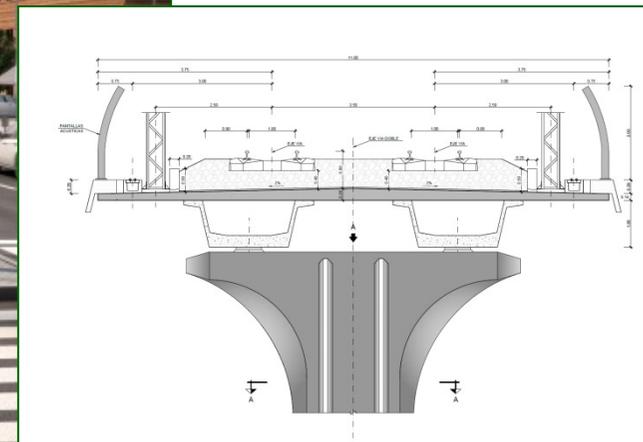
❑ ARQUITECTURA

- Nuevo edificio de viajeros bajo viaducto
- Andén central con marquesina
- Nueva urbanización del entorno



4.- Otra Alternativa Analizada. Solución en Viaducto (5 de 5)

❑ PRESUPUESTO ESTIMADO: 29 M€ (IVA Incluido)



5.- Comparativa de Soluciones

ASPECTO	PROYECTO BÁSICO	SOLUCIÓN VIADUCTO
AMBIENTAL		
PERMEABILIDAD (ELIMINACIÓN DE LA BARRERA)		
DIFICULTAD CONSTRUCTIVA		
AFECCIONES A SÓTANOS PRÓXIMOS		
PLAZO DE EJECUCIÓN		
ECONÓMICO ESTIMADO		



IMPACTO ALTO



IMPACTO MODERADO ALTO



IMPACTO MODERADO BAJO



IMPACTO BAJO

6.- Aspectos a Tener en Cuenta en la Comparativa de Soluciones

ASPECTO		DESCRIPCIÓN
AMBIENTAL	Variación nivel freático	Impactos sobre acuíferos (Cota media nivel freático: -3 m)
	Ruido	Explotación ferroviaria y durante la ejecución de las obras
	Impacto visual	Percepción visual de la infraestructura
	Tramitación ambiental	<p>Necesidad de redactar y tramitar Estudio Informativo según la Ley del Sector Ferroviario</p> <p>Necesidad de redactar y tramitar Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental para obtención de la D.I.A.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Elaboración más compleja en el caso de soluciones soterradas * Posible encarecimiento por medidas compensatorias y preventivas en el caso de soluciones soterradas <p>Plazo estimado de obtención de la D.I.A.</p> <ul style="list-style-type: none"> * 22 meses en el caso de soluciones soterradas * 16 meses en el caso de solución viaducto"
PERMEABILIDAD (ELIMINACIÓN DE LA BARRERA)		Cruce de la infraestructura ferroviaria para peatones y tráfico rodado
DIFICULTAD CONSTRUCTIVA		El nivel freático alto complica en gran medida las obras que requieren de excavaciones
AFECCIONES A SÓTANOS PRÓXIMOS		Riesgo de entrada de agua en sótanos por alteración del nivel freático
PLAZO DE EJECUCIÓN ESTIMADO		Menor en solución viaducto