ANEJO 1

ANTECEDENTES

ÍNDICE

1. Objeto 1
2. Antecedentes 2
2.1. Antecedentes Administrativos 2
2.2. Antecedentes Técnicos 2
3. Situación actual 3
3.1. Ubicación del nuevo aparcamiento subterráneo 3
3.2. Características del actual aparcamiento de la estación 4
3.3. Características de las edificaciones junto al actual aparcamiento de la estación 5
3.3.1. Edificio Cafetería 5
3.3.2. Edificio Auxiliar 5
4. Situación de Partida 6

Apéndice 1. Reportaje fotográfico

1. Objeto

En el presente Anejo se relacionan todos los antecedentes, en primera instancia, tanto técnicos como administrativos, relacionados con el "ESTUDIO COMPLEMENTARIO AL "ESTUDIO INFORMATIVO PARA EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN TORRELAVEGA" DEL APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO JUNTO A LA NUEVA ESTACIÓN EN TORRELAVEGA." promovido por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Seguidamente se determina cuál es la situación actual del ámbito de actuación, así como la situación de partida del presente Estudio.

2. Antecedentes

2.1. Antecedentes Administrativos

La antigua Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, en fecha 24 de noviembre de 2017, formaliza la Encomienda a la empresa Ineco para la asistencia técnica en la elaboración del "Estudio para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega", con un plazo inicial de 6 meses. La misma cuenta con dos prórrogas además de una Adenda, de fecha 29 de octubre de 2018, al objeto de incluir trabajos que no estaban inicialmente contemplados.

El 27 de abril de 2018, se firma Convenio entre Administraciones para desarrollar la integración ferroviaria en Torrelavega, así como la transformación urbanística derivada de esta, siendo las actuaciones incluidas en el mismo las siguientes: el soterramiento del trazado ferroviario de la línea de ancho métrico; la construcción de una nueva estación soterrada; la adecuación del Edificio de Viajeros actual al futuro planeamiento a desarrollar y a aprobar por el Ayuntamiento; la urbanización de los aledaños del nuevo edificio; y la transformación urbanística del espacio liberado en todo el ámbito de actuación del Proyecto de Integración.

El citado Estudio Informativo se aprobó provisionalmente en fecha 26 de septiembre de 2019, iniciándose el proceso de Información Pública y Audiencia a las Administraciones, en el que ADIF emitió escrito en el que alegaba: "El Estudio Informativo no contempla la actuación sobre el aparcamiento de la estación existente. De cara a la redacción del Proyecto de Construcción debería tenerse en cuenta el aparcamiento al ser un elemento necesario en todas las estaciones para uso de los usuarios." Además, en base al mismo, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico incluye en su informe "Requerimiento de información adicional al promotor" un punto específico sobre este aspecto, en el que se indicaba que se debe tener en cuenta los requisitos necesarios del aparcamiento, por ser este un elemento necesario de la estación, teniendo por lo tanto en consideración la alegación realizada por ADIF al respecto.

Por lo tanto, para dar contestación a la citada alegación e informe, y debido al calado que tiene, es necesario realizar un nuevo estudio asociado al "Estudio Informativo para el Soterramiento del Ferrocarril en Torrelavega.", que será complementario de este pues se apoya en él para desarrollar todo lo necesario para diseñar un aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación que incluye el soterramiento de la línea RAM a su paso por Torrelavega, y que se ha llamado **"Estudio Complementario al "Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega" del aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación en Torrelavega"**; y para ello el 10 de agosto de 2021 se formaliza la Adenda Nº 2 a la citada Encomienda, por la que el Ministerio de Fomento – Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda – (a día de hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana – Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana –) a través de la Secretaría General de Infraestructuras, encarga a la Sociedad Mercantil Estatal Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E. M.P., S.A. (INECO) los servicios de redacción de:

1. Diseño del aparcamiento subterráneo anexo a la estación.
2. Estudio técnico y ambiental complementario para el nuevo aparcamiento subterráneo, con un nivel de detalle acorde al del estudio informativo y estudio de impacto ambiental original, y considerando las sinergias con éste.
3. Expediente de información pública y audiencia del estudio complementario y tramitación hasta la obtención de la DIA y la aprobación definitiva del estudio informativo.

2.2. Antecedentes Técnicos

El único antecedente técnico considerado para la redacción de este Estudio es el "Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega", ya que el presente es complementario de este, y por lo tanto se apoya en él en cuanto a información de partida.

En el anejo Nº2 se incluye un extracto del "Estudio Informativo del soterramiento del ferrocarril en Torrelavega".

3. Situación actual

3.1. Ubicación del nuevo aparcamiento subterráneo

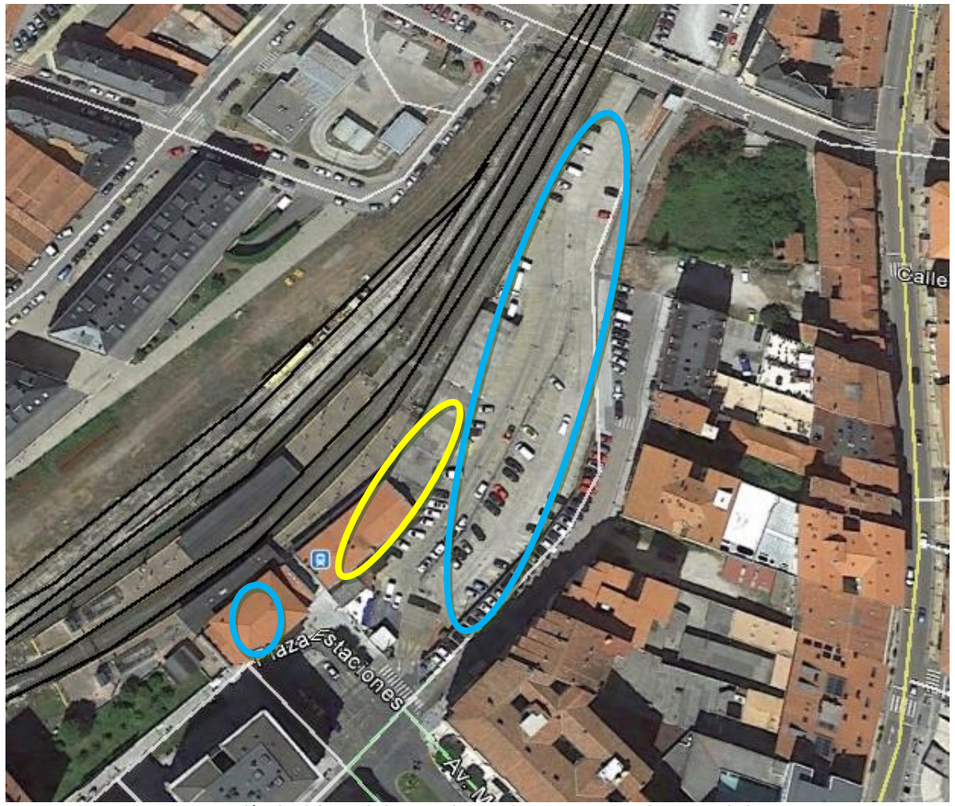
El término municipal de Torrelavega pertenece a la Comunidad Autónoma de Cantabria, localizado al sur-oeste de Santander.

Encuadre geográfico del ámbito del Estudio.

Por el centro de la localidad de Torrelavega discurre actualmente la Línea 770 Santander – Oviedo de la Red de Ancho Métrico, en la que se prestan los servicios de viajeros de Cercanías Santander – Cabezón de la Sal y Regional Santander – Oviedo, además de servicios de mercancías que circulan entre Asturias y Santander.

Dicha línea cuenta en el centro de Torrelavega con una estación que tiene asociado un aparcamiento, y que se sitúa respecto a esta al noreste.

Es precisamente la planta de dicho aparcamiento en superficie, junto con las dos edificaciones junto a él, la planta que se ha destinado al nuevo aparcamiento subterráneo.



Estación de viajeros de la RAM de Torrelavega y aparcamiento asociado.

Las dos edificaciones marcadas en la anterior imagen en amarillo son: la primera la cafetería de la estación, que tiene viviendas en planta alta, estando tanto cafetería como viviendas actualmente en desuso

La segunda es, en una parte, un almacén de material, salas de reunión, y cuartos de agentes, servicios estos que se pasarán a dar en los nuevos talleres asociados al soterramiento de la línea ferroviaria; y en otra parte, dos locales de alquiler, que si bien no hace mucho uno de ellos estaba ocupado por una empresa de alquiler de vehículos en la actualidad los dos se encuentran vacíos.

3.2. Características del actual aparcamiento de la estación

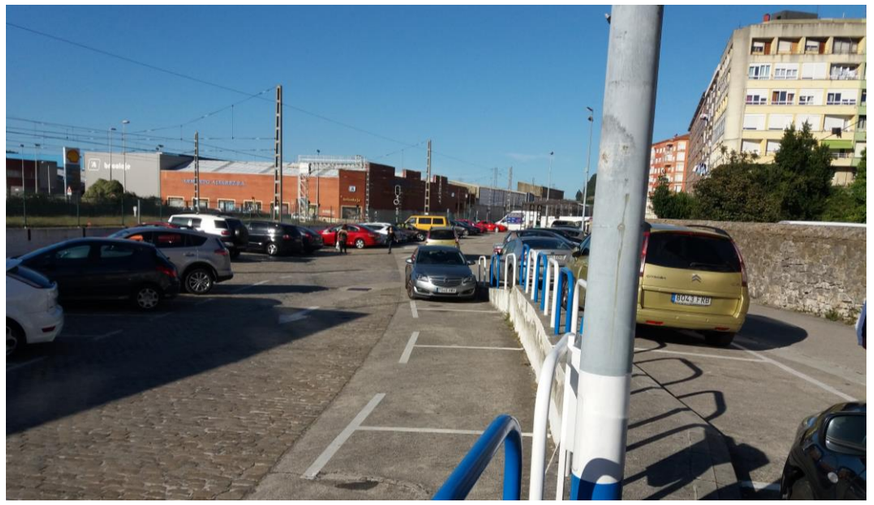
Con respecto al estacionamiento existente, tiene unas 195 plazas de aparcamiento y su acceso se realiza bien desde la plaza de la Estación o bien desde la calle Pablo Garnica.

Acceso al aparcamiento desde la plaza de la estación

Acceso al aparcamiento desde la calle Pablo Garnica

Cuenta con dos calles internas, con un sentido de circulación, y en ambas entradas/salidas de vehículos dispone de marquesina, y en la principal de garita de seguridad y cajero de pago de servicio.

Interior del aparcamiento



Interior del aparcamiento

3.3. Características de las edificaciones junto al actual aparcamiento de la estación

3.3.1. Edificio Cafetería

El edificio cafetería, con una superficie de unos 360 m^2 y dos alturas, se sitúa junto al actual edificio de viajeros, dentro de la estación. En planta baja alberga la cafetería, que cuenta con acceso tanto desde la calle como desde el andén principal de la estación; y en planta alta contiene viviendas propiedad de ADIF. Tanto cafetería como viviendas están actualmente en desuso.

Vista de la cafetería desde la Plaza de las Estaciones.

Vista de la cafetería desde el andén principal de la estación.

3.3.2. Edificio Auxiliar

El edificio auxiliar, que sirve de apoyo a la estación, cuenta con una superficie de unos 660 m^2 y dos alturas, y alberga cuatro dependencias, dos ferroviarias y dos para diversos usos, los cuales están actualmente en alquiler.

Las dependencias ferroviarias tienen doble acceso, tanto desde el aparcamiento como desde el andén de la estación. Mientras que la que están en alquiler tienen acceso por el aparcamiento, contando en la parte posterior con un portón al que se accede desde un pequeño muelle asociado a una antigua vía de apartado que hoy está sin conexión con el resto de vías de la estación.

Vista del edificio auxiliar desde el aparcamiento de las estación.

La primera dependencia ferroviaria de esta edificación, la que se sitúa junto a la cafetería, se trata de un cuarto asociado a la propia estación; cuenta con un par de salas de diversos usos y taquillas. La segunda dependencia se utiliza para el mantenimiento de vía, y cuenta con un pequeño almacén, sala de reuniones, aseos y taquillas; de todos estos usos únicamente el de pequeño almacén se realiza en la actualidad. Todos estos servicios van a pasar a darse en los nuevos talleres asociados al soterramiento de la línea ferroviaria.

Las dos naves que se sitúan al final de la edificación tienen uso de alquiler, pero en la actualidad las dos se encuentran vacías.

4. Situación de Partida

El presente **"Estudio Complementario al "Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega" del aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación en Torrelavega"** surge para dar contestación a los escritos que sobre el "Estudio para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega" están relacionados con el actual aparcamiento de la estación.

Ambas actuaciones, soterramiento RAM y aparcamiento están ligadas por diversos aspectos, siendo el principal el que a nivel estructural el nuevo aparcamiento subterráneo comparte su pantalla norte con el soterramiento; por ello la parte central de soterramiento, con su estación asociada, y el aparcamiento se refiere se deben realizar de forma simultánea, si bien, cabe indicar, que en el caso de no ejecutarse el aparcamiento subterráneo, la viabilidad del soterramiento no se vería comprometida.

En lo que a nivel ambiental se refiere, el aparcamiento subterráneo tiene en cuenta la sinergias e interacciones que puedan producirse entre ambas actuaciones, en caso de que ambas se llevaran a cabo. Indicarse además, que no podrá finalizarse la evaluación del aparcamiento subterráneo mientras no se cuente con la Declaración de Impacto Ambiental del soterramiento.

En consonancia con todo ello, y con el plan de obra común establecido en el Anejo 11 del presente Estudio, la situación de partida de la actuación del aparcamiento subterráneo será fundamentalmente la siguiente:

- Variante exterior ferroviaria
  - La situación provisional ferroviaria, exterior al soterramiento, ya se habrá construido por completo, pasando el servicio ferroviario de mercancías a la misma.
  - El servicio de viajeros de la RAM, al quedar eliminado a su paso por el centro de Torrelavega, se apoyará en un servicio alternativo de autobuses.
  - El tráfico viario ya contará con itinerarios alternativos para resolver los movimientos restringidos durante esta situación provisional.
- Soterramiento y nueva estación
  - Todo el ámbito del soterramiento estará acondicionado para la realización de las obras objeto de esta actuación.
  - La actual línea de la RAM en su tramo por el centro de Torrelavega ya se habrá levantado.
  - Se habrá realizado la construcción del soterramiento en su parte inicial y final, es decir la zona de rampas del mismo.
  - Se habrá comenzado la parte central del mismo, la que se ubica junto al nuevo aparcamiento subterráneo.

APÉNDICE 1. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

1. Actual Aparcamiento en superficie

Fotografía nº 1. Entrada principal del aparcamiento.

Fotografía nº 2. Detalle de marquesina, acceso y cajero de la entrada principal al aparcamiento.

Fotografía nº 3. Entrada secundaria del aparcamiento.

Fotografía nº 4. Detalle de marquesina y acceso de la entrada secundaria al aparcamiento.

Fotografía nº 5. Calle de entrada principal para los vehículos.

Fotografía nº 6. Calle de salida principal para los vehículos.

Fotografía nº 7. Calle de entrada y salida secundaria para los vehículos.

Fotografía nº 8. Zona central de aparcamiento.

Fotografía nº 9. Zona 1 de aparcamiento.

Fotografía nº 10. Zona 2 de aparcamiento.

Fotografía nº 11. Zona 3 de aparcamiento.

Fotografía nº 12. Vista de detalle del cajero ubicado en el acceso principal.

2. Edificaciones junto al actual aparcamiento

EDIFICIO CAFETERÍA

Fotografía nº 13. Ubicación del edificio cafetería en el aparcamiento.

Fotografía nº 15. Entrada a la cafería desde el andén de la estación.

Fotografía nº 14. Vista general del edificio cafetería en el aparcamiento.

Fotografía nº 16. Vista de la cafetería desde el andén de la estación.

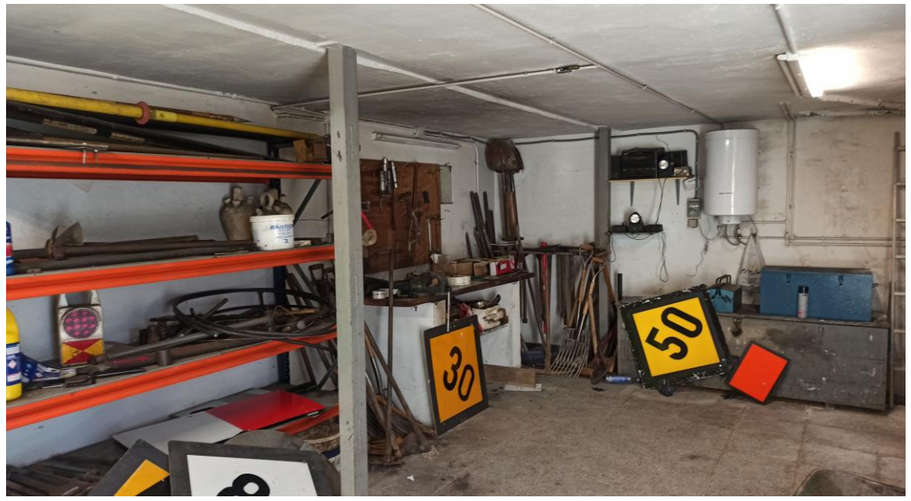
EDIFICIO AUXILIAR

Fotografía nº 17. Ubicación del edificio auxiliar en el aparcamiento.

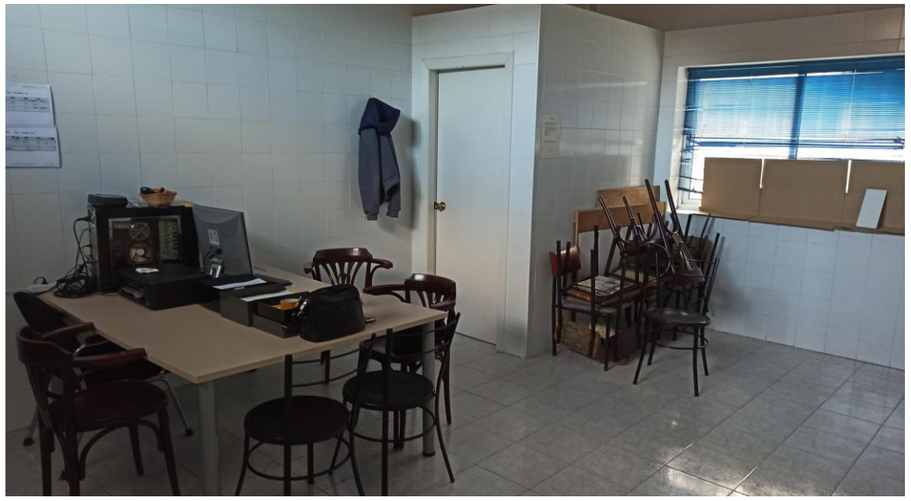
Fotografía nº 18. Vista general del edificio auxiliar en el aparcamiento.

Fotografía nº 19. Parte trasera del edificio auxiliar.

Fotografía nº 20. Rampa de acceso al edificio auxiliar.



Fotografía nº 21. Pequeño almacén del edificio auxiliar.



Fotografía nº 23. Cuarto de agentes del edificio auxiliar.

Fotografía nº 22. Sala del edificio auxiliar.

Fotografía nº 24. Zona de taquillas dell edificio auxiliar.

3. Entorno del actual aparcamiento

Fotografía nº 25. Plaza de la Estación de Torrelavega.

Fotografía nº 26. Límite oeste del actual aparcamiento.

Fotografía nº 27. Calle Hermilio Alcalde del Río, al sur del actual aparcamiento.

Fotografía nº 28. Calle Pablo Garnica, al este del actual aparcamiento.