

# PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN 2021

## INFORME DEL PROYECTO REF. SV-21-GIJON-22

### 1. Datos del proyecto

**Título:** La llegada del ferrocarril de alta velocidad a las ciudades asturianas. Análisis de su integración urbana y territorial

**Fechas inicial y final del proyecto:** 28/04/2021 - 31/12/2021

**Investigador/a Principal:** Pedro Plasencia Lozano

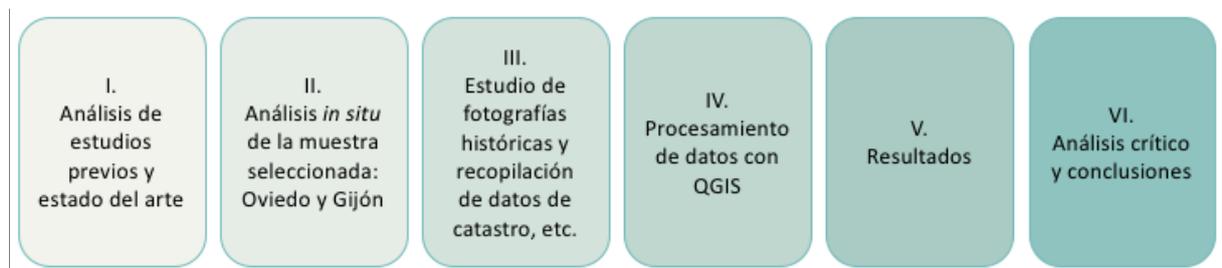
**Otros investigadores:** Juan Sevilla Álvarez; José María Coronado Tordesillas; María Rita Ruiz Fernández; Estela Pantiga Facal

**Personal contratado:** María Prado Payero

**Fechas inicial y final de contratación:** 11/10/21 - 31/12/21

**Empresas o instituciones colaboradoras:** Vectio; Viceconsejería de Infraestructuras, Movilidad y Territorio. Principado de Asturias; Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; Área de urbanística y ordenación del territorio. ETS Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Ciudad Real; Grupo de investigación acreditado ARPE. Universidad de Oviedo

### 2. Resumen Gráfico



### 3. Memoria descriptiva del proyecto

#### 3.1 Resumen ejecutivo

La implantación de la red ferroviaria de alta velocidad española (AVE) genera una serie de efectos en aquellos territorios y ciudades por los que discurre. El nuevo tren jerarquiza urbes y regiones, y genera diferencias ligadas a la accesibilidad de los ciudadanos al nuevo servicio. También redefine las relaciones interregionales, potencia determinados corredores (con los correspondientes efectos ambientales derivados), establece cambios en las áreas de captación de aeropuertos y puertos (en menor medida). Del mismo modo, las estaciones se convierten en hitos urbanos de primera magnitud cuya ubicación, tipología o grado de intermodalidad puede provocar poderosos efectos socioeconómicos para el conjunto de la ciudadanía.

En España, las redes propuestas en regiones como Andalucía, Galicia, Cataluña o el País Vasco muestran cómo la vertebración regional se convierte en la idea fuerza de la planificación de la infraestructura LAV. Asimismo, las decisiones tomadas en ciudades como A Coruña, Zaragoza, Córdoba o Alicante ponen de manifiesto la importancia de la adecuada elección de la ubicación de la estación, de los parámetros de trazado en las ciudades y de la propia concepción del edificio para optimizar los efectos positivos de la nueva dotación y minimizar los efectos adversos.

Por ello resulta fundamental realizar un análisis detallado de los efectos territoriales y urbanos de esta implantación que facilite la toma de decisiones y adelante las ventajas e inconvenientes de los posibles escenarios, a escala de barrio, de ciudad y de región, sin olvidar el contexto nacional o Europeo.

En Asturias, la planificación de la red LAV se enfrenta a distintas disyuntivas. En las ciudades es vital conocer los efectos derivados de su implantación para decidir aspectos como la ubicación de la nueva estación en Gijón, el soterramiento o no de las vías en los centros urbanos, la llegada o no de la LAV a Avilés y al aeropuerto, o la pertinencia de aprovechar la infraestructura para el tráfico de mercancías (con la posible conexión también a los puertos de interés general). A escala territorial, resulta fundamental estudiar la posibilidad de realizar una Y efectiva que garantice el transporte a alta velocidad en el ámbito del área metropolitana central de Asturias, evaluar las posibles oportunidades de redefinir las infraestructuras en el valle del Caudal, analizar la posibilidad de prever futuras ampliaciones hacia el valle del Nalón, o considerar la opción de adaptar a ancho internacional la infraestructura ferroviaria existente y unificar así determinados trazados, además de valorar la futura implantación de un corredor cantábrico costero entre A Coruña y San Sebastián.

Así, este proyecto se ha propuesto realizar un análisis previo de las infraestructuras actuales y establecer conclusiones ligadas a las posibles alternativas conceptuales sobre los temas citados, para aportar conocimiento a las administraciones implicadas; también se ha propuesto actualizar el acervo científico en las materias relacionadas con el caso de la LAV asturiano, recabando información y sintetizando lo ya publicado sobre temas como: la implantación de las estaciones en ciudades de tamaño medio; los efectos barrera en las ciudades generados por las nuevas líneas de alta velocidad; el aprovechamiento del ferrocarril de alta velocidad como ferrocarril regional (alta frecuencia de paso en recorridos de escasa longitud) o el uso del ferrocarril como modo de transporte complementario a los aeropuertos.

Como resultado de la investigación, se ha logrado obtener datos y conclusiones a partir de los mismos que permiten contribuir a la toma de decisiones que se llevarán a cabo en los próximos años en relación a la ubicación, tipología y concepción de las estaciones en las ciudades asturianas, a los trazados urbanos, a la configuración de la red y a sus posibles ampliaciones futuras.

### **3.2 | Objetivos iniciales del proyecto y grado de consecución**

Se describen a continuación los objetivos iniciales del proyecto y el grado de consecución:

1. Investigar las posibles opciones en cuanto a la implantación de la nueva estación de alta velocidad en Gijón. Para ello se estudiarán los casos de las estaciones ya construidas en ciudades de tamaño similar en el contexto de la red de alta velocidad europea. Este objetivo se ha cumplido al 100 %.
2. Estudiar los efectos urbanísticos de las estaciones ferroviarias en ciudades similares a las tres principales urbes asturianas: Gijón, Oviedo y Avilés. Este objetivo se ha cumplido al 66 %, ya que hemos centrado la investigación en Gijón y Oviedo.

3. Analizar los casos existentes de ferrocarriles regionales de alta velocidad, de cara a poder definir unos criterios que permitan determinar las potencialidades de la red de alta velocidad asturiana en ese sentido. Este objetivo se ha cumplido al 100 %.
4. Entender el funcionamiento de la LAV como feeder de los aeropuertos. Así, se podrán determinar los posibles beneficios derivados de prolongar la red LAV hasta el aeropuerto de Asturias. Este objetivo no se ha cumplido.

El motivo de no haber cumplido todos los objetivos radica en haber tenido la aprobación del proyecto con retraso con respecto a la idea original. ]

### 3.3 Tareas realizadas

- [Se han realizado reuniones con empresas e instituciones. Al menos una con cada una.
- Se han recabado antecedentes y realizado el estado del arte, mediante el estudio de los trabajos publicados relacionados con el tema.
- Se ha realizado la toma de datos en las ciudades analizadas, in situ.
- Se ha diseñado una metodología para el estudio de los temas propuestos.
- Se han elaborado los textos. ]

### 3.4 Resultados obtenidos

[Los resultados obtenidos son:

1. Se ha comprobado la importancia de los efectos de las infraestructuras lineales en el desarrollo urbanístico de las ciudades.
2. Se ha obtenido la evolución histórica de las ciudades en relación con la construcción de las distintas estaciones de ferrocarril
3. Se han parametrizado los pocos ejemplos que hay en la actualidad de LAV regionales en Europa, de cara a poder realizar un análisis ligado a la realidad asturiana. ]

### 3.5 Trabajos o necesidades futuras

[

### 3.6 Divulgación de los resultados

[Se han escrito dos manuscritos, que están en proceso de revisión por pares en revistas del JCR.

Además, se va a participar en una mesa redonda organizada por la Asociación Antiguos Alumnos del Colegio Jovellanos de Gijón, pospuesta para Enero debido a incidencias derivadas de la COVID-19.

]

## 4. Memoria económica

### 4.1 Gastos:

CONCEPTO	GASTOS
Personal	1.760 €
Fungibles	
Amortización	
.....	
TOTAL GASTOS	1.760 €

### 4.2 Ingresos:

Entidad/Empresa financiadora Ref. Proyecto/Contrato	Personal	TOTAL INGRESOS
Ayuda IUTA	1.760 €	1.760 €

## 5. Bibliografía

|