

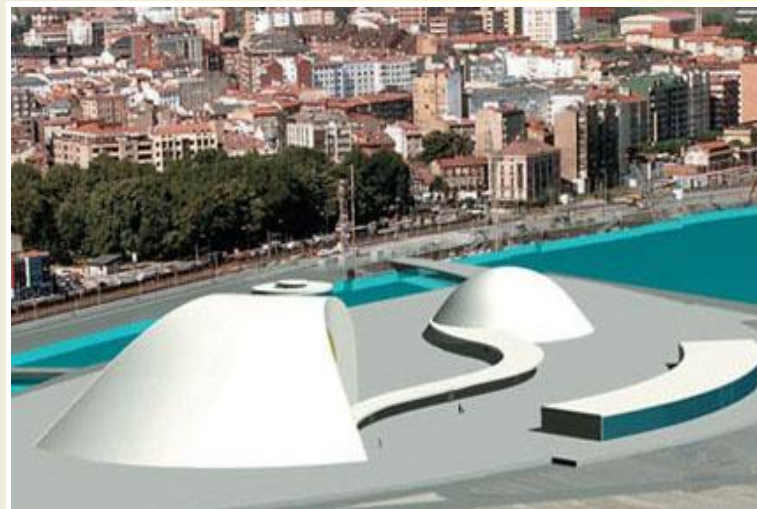
Integración urbana del ferrocarril en Avilés



Avance del Estudio Informativo (Enero de 2011)

➔ Antecedentes (I)

- ▶ Avilés es una **ciudad en renovación**, con importantes proyectos como la **Isla de la Innovación** y el **Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer**, que modificarán y mejorarán radicalmente su imagen urbana, desde una **perspectiva global**.



- ▶ El ferrocarril no puede quedarse fuera de estas actuaciones, ofreciendo nuevas oportunidades al desarrollo de la ciudad y a su sistema de transportes.

➔ Antecedentes (II)

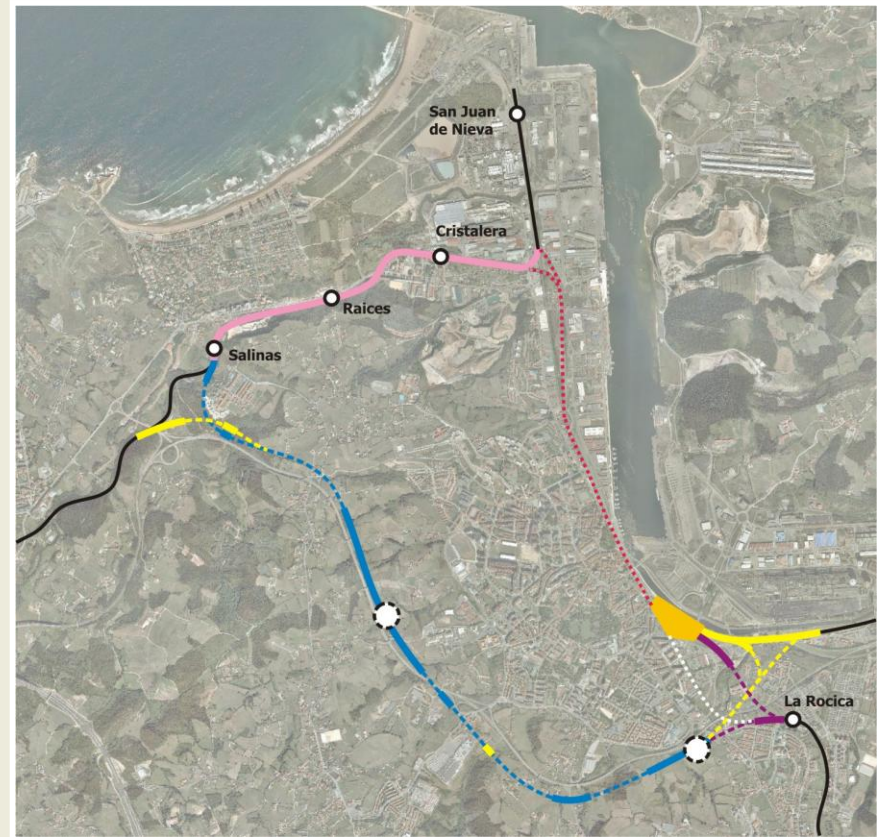
- ▶ Por estos motivos, el 6 de febrero de 2008, el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Avilés firmaron un **Protocolo de Colaboración**.
- ▶ Se adoptó el compromiso de redactar un **Estudio Informativo** que permitiera la integración de las infraestructuras ferroviarias en el entorno urbano, eliminando la barrera física que suponían y aumentando la seguridad de la travesía.





Antecedentes (III)

- ▶ En **diciembre de 2009** el Ministerio de Fomento, presentó en Avilés, las líneas generales de la solución que estaba desarrollando.
- ▶ Se propuso una **variante ferroviaria**, que utiliza el corredor de la **carretera N-632**.
- ▶ La **actual estación se traslada** al área Nueva Centralidad.
- ▶ Se **modifica el ramal de acceso a Avilés**, en Divina Pastora, por uno más integrado urbanamente.
- ▶ Se crean **2 nuevos apeaderos** sobre la variante.
- ▶ Se cierra el anillo mediante un **tramo tranviarizado**, junto a la ría, y un **tramo común ADIF-FEVE** con vía estuchada, por el norte.

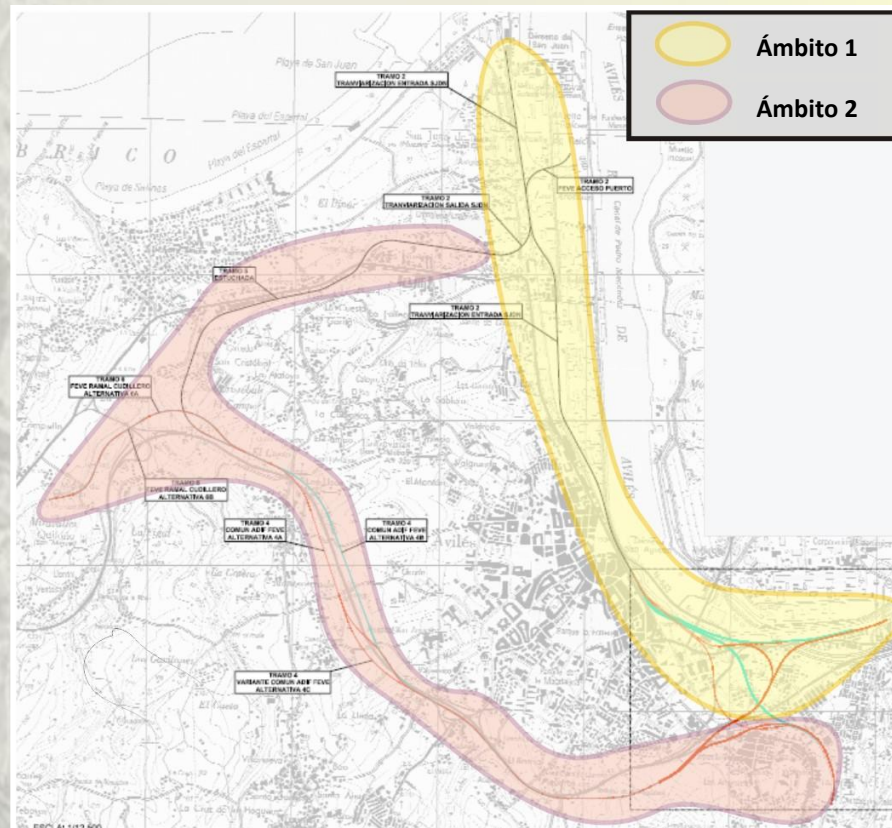


○	Apeadero existente	■	Tramo común FEVE-ADIF
⊙	Nuevo apeadero	■	Líneas FEVE
—	Líneas existentes	■	Líneas ADIF
----	Líneas dismanteladas	⋯	Tramos en túnel
■	Tramo plataforma Compartida FEVE-ADIF	⋯	



Secuencia de las actuaciones (I)

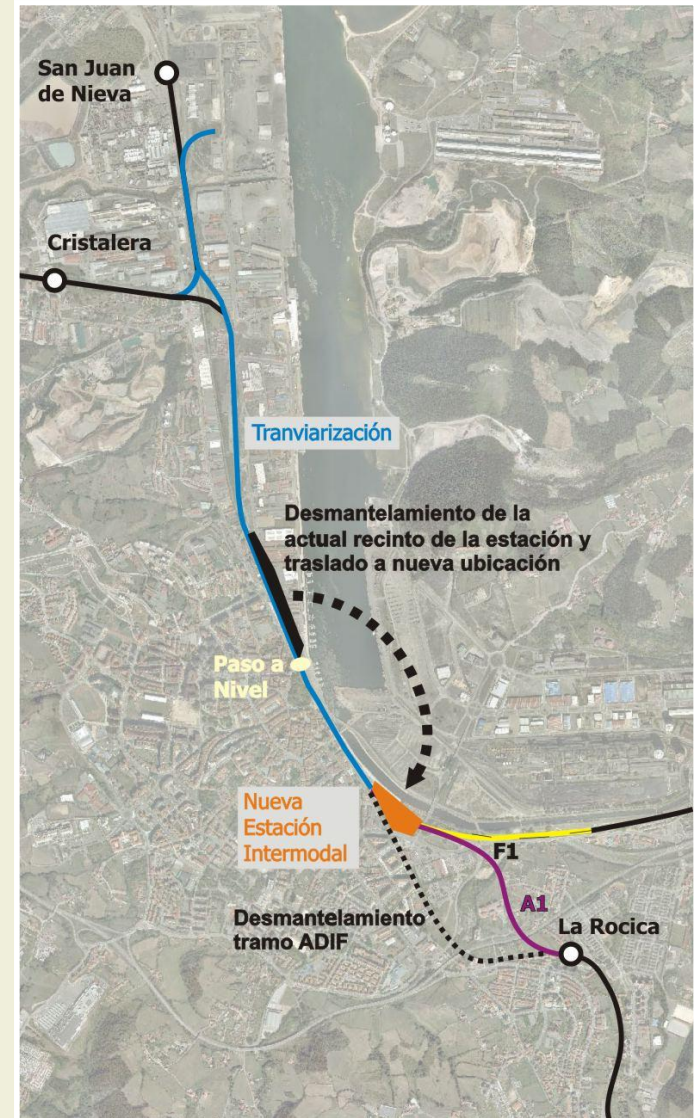
- ▶ La operación se desarrolla en dos ámbitos diferentes con problemáticas diferentes
 - La travesía actual y el entorno de la ría (1) requieren una actuación prioritaria para solventar los problemas de integración actuales y de seguridad de la travesía, así como coordinación con las actuaciones urbanísticas.
 - La variante y el cierre del anillo (2) son obras de mayor envergadura.





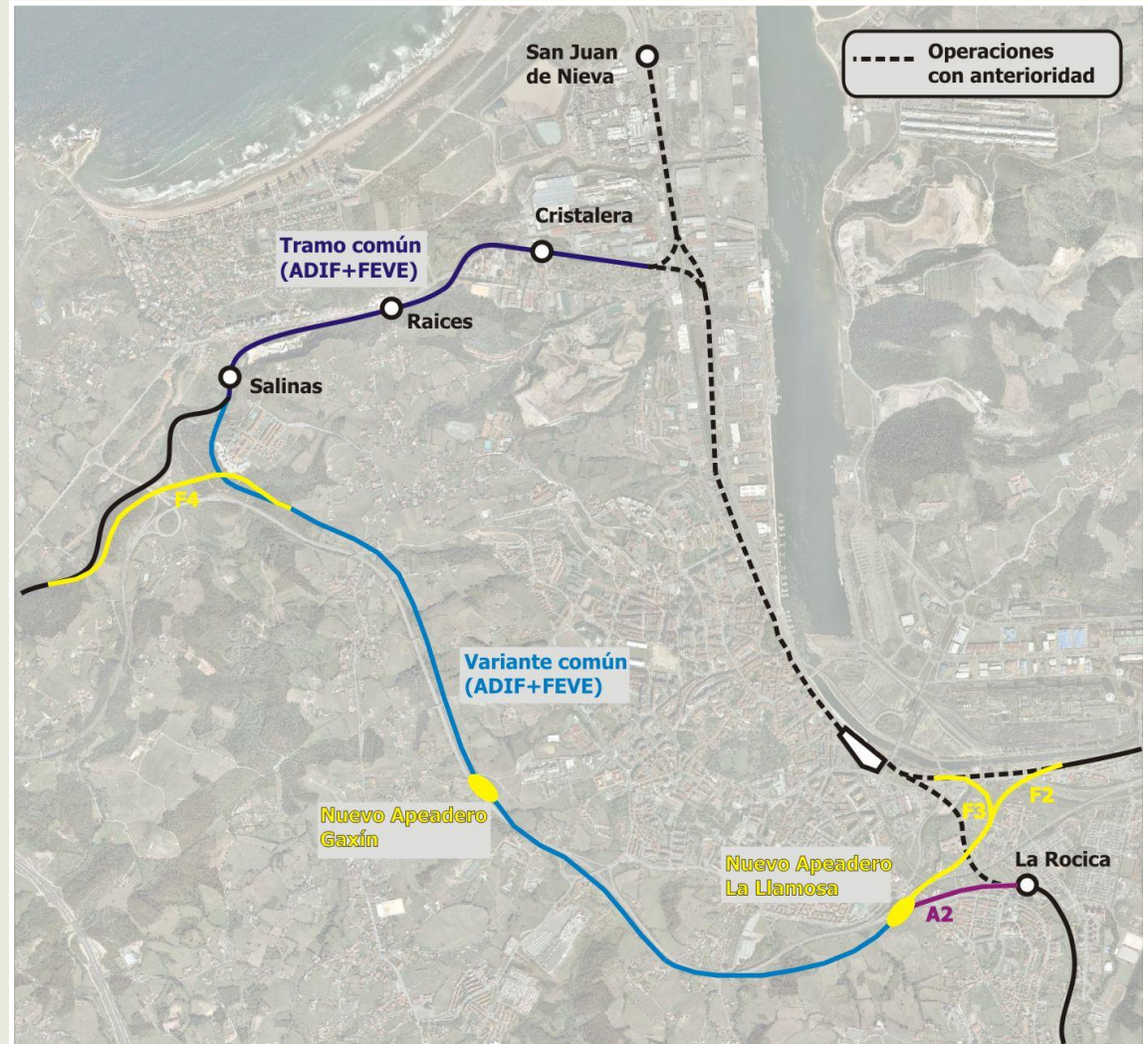
Secuencia de las actuaciones (II)

1. Nuevo ramal ADIF (A1) de acceso a la estación intermodal
2. Ramal FEVE (F1) de acceso a la estación intermodal
3. Traslado de la estación a su nueva ubicación
4. Tranviarización del tramo entre la nueva estación intermodal y San Juan de Nieva
5. Desmantelamiento de instalaciones existentes:
 1. Actual acceso de ADIF
 2. Recinto de la actual estación de Avilés



Secuencia de las actuaciones (III)

6. Variante común para ADIF y FEVE, con sus ramales de acceso de FEVE y ADIF (A2, F2, F3 Y F4)
7. Cierre norte de la variante mediante un tramo común de vía estuchada (ADIF+FEVE)
8. Nuevos apeaderos de FEVE:
 - La Llamosa
 - Gaxín



MODIFICACIÓN DE LAS TRAVESÍAS EN LA NUEVA CENTRALIDAD

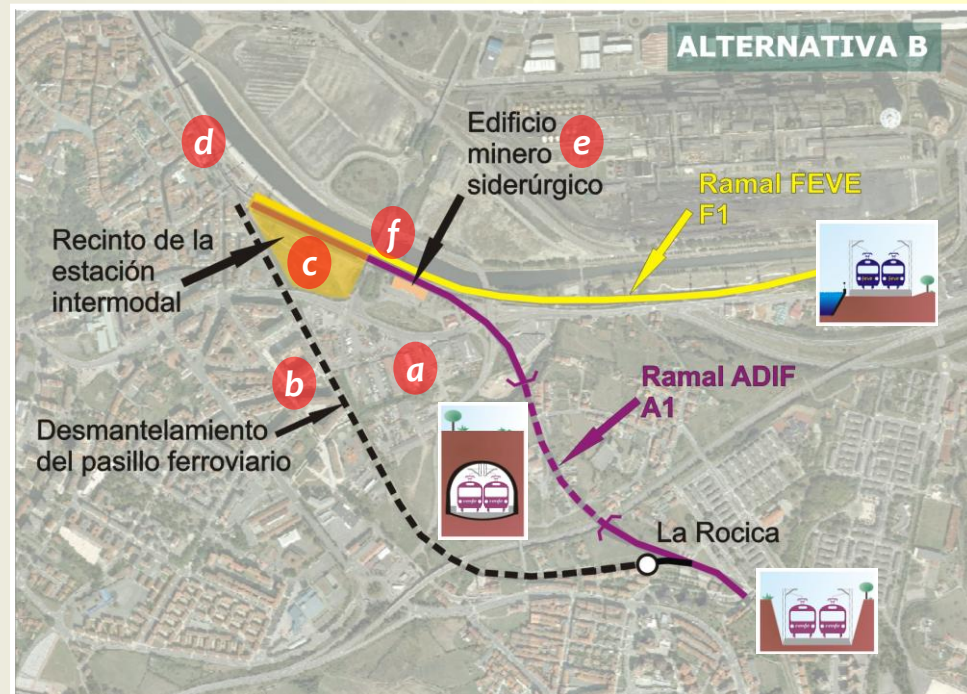
► La actuación en este ámbito tiene que tener en cuenta los criterios:

- Máxima integración con los futuros desarrollos del área. **(a)**
- Liberación del pasillo ferroviario en Divina Pastora. **(b)**
- Ubicación de la estación que permita la implantación conjunta con la estación de autobuses **(c)** y la transición al sistema tranviario **(d)**.
- Conservación del Edificio Minero Siderúrgico. **(e)**
- Mantenimiento de la continuidad del Paseo a lo largo de la ría. **(f)**

- Longitud: **unos 1.400 m.**
(con un **30 %** en túnel o estructura)

▪ Se ejecutan los nuevos ramales mientras el tráfico ferroviario se mantiene por el actual pasillo.

▪ Posteriormente se desmantela el actual corredor liberándose el suelo ferroviario para la futura ordenación urbanística.



LA TRANVIARIZACIÓN

- ▶ La tranviarización incluirá actuaciones en diferentes frentes:

Adaptación de la infraestructura



Modificaciones reglamentarias y del material móvil



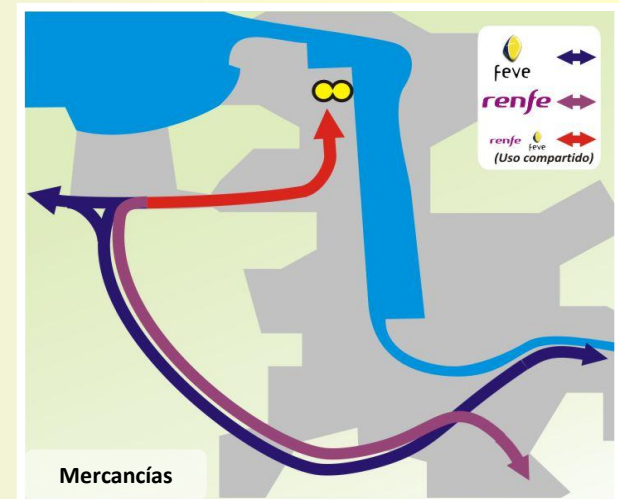
- ▶ A la finalización del proceso se dispondrá un sistema de transporte urbano en Avilés, permeable y ambientalmente integrado



LA NUEVA VARIANTE (I)

▶ La Variante Exterior cumple tres funciones:

- 1 Eliminar absolutamente los tráficos de mercancías por el casco urbano de Avilés.
- 2 Crear un “anillo” ferroviario que permite el establecimiento de servicios de carácter urbano “circulares” entre Avilés y Castrillón.
- 3 Dotar de un itinerario directo para servicios de FEVE regionales de mayores prestaciones.





LA NUEVA VARIANTE (II)

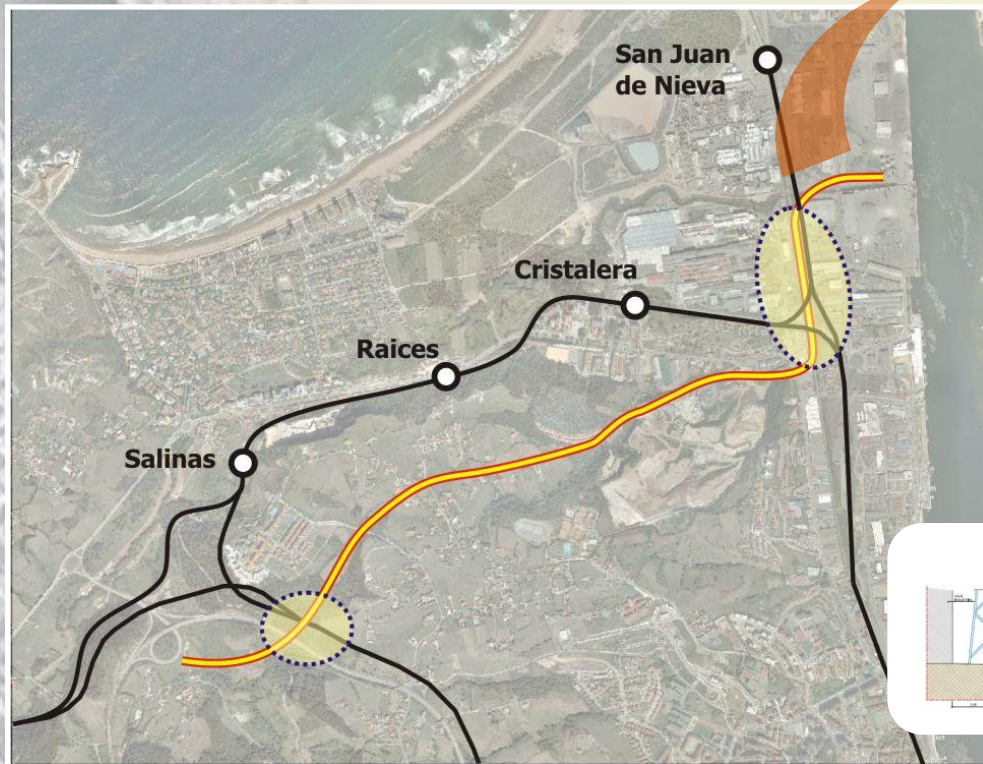
- ▶ Se han analizado varios trazados sobre el corredor de la Ronda, para:
 - Compatibilizarla al máximo con los desarrollos urbanos previstos
 - Acercarla a los posibles núcleos de atracción.



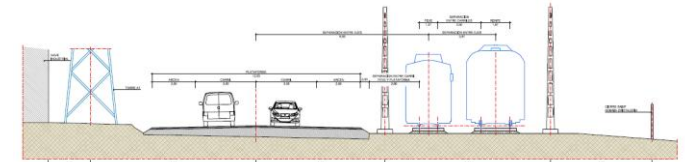


ACCESO NORTE AL PUERTO

- ▶ La solución se ha diseñado en coordinación con el nuevo Acceso Norte a la margen izquierda del Puerto de Avilés, en desarrollo por el Principado de Asturias.
- ▶ Se deberá prestar especial atención a los cruces en el entorno de la N-632 y en las proximidades del Puerto.



La tranviarización de las líneas ferroviarias y el desmantelamiento de la travesía de ADIF facilita la implantación del Acceso Norte.





**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE FOMENTO**

ACORTAMOS DISTANCIAS. ACERCAMOS PERSONAS