

Integración urbana del ferrocarril en Avilés



Presentación de la solución propuesta

(Diciembre de 2009)



Situación actual: Afecciones del ferrocarril a la ciudad

- ▶ Las instalaciones ferroviarias son una barrera a las relaciones de la ciudad con la ría y los nuevos desarrollos





Situación actual: Problemática ferroviaria

- ▶ Aunque la operación en Avilés obedece principalmente a necesidades urbanas, también permite resolver disfunciones ferroviarias:



- ▶ Afección a la seguridad de la red por la existencia de varios **pasos a nivel** con tráficos importantes y ausencia de cerramientos.



- ▶ Duplicidad de las redes de ADIF y FEVE, con **instalaciones poco adecuadas** a su emplazamiento urbano y a las necesidades actuales.



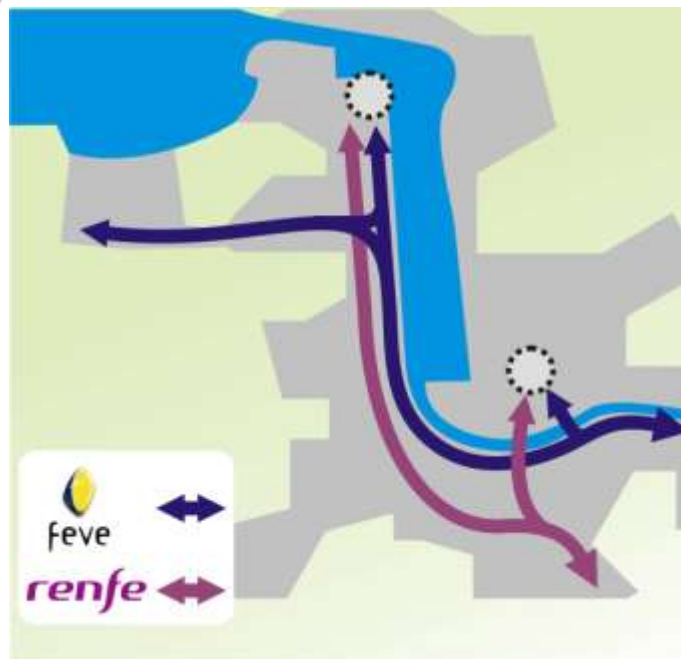
- ▶ **Funcionalidad insuficiente de estaciones y apeaderos**, con cierta deslocalización de su ubicación frente a los núcleos de demanda.



Condicionantes ferroviarios de la solución (I)

Impulsar itinerarios para los tráficos de mercancías, en la línea de las políticas de sostenibilidad y de fomento de estos tráfico.

Destacan los
tráficos
“pasantes” de
FEVE, (p.ej. con
O/D ENCE-Navia)



Flujos de mercancías en Avilés

Permitir el acceso
ferroviario al Puerto
de Avilés en sus dos
márgenes y a las
áreas industriales
anexas.

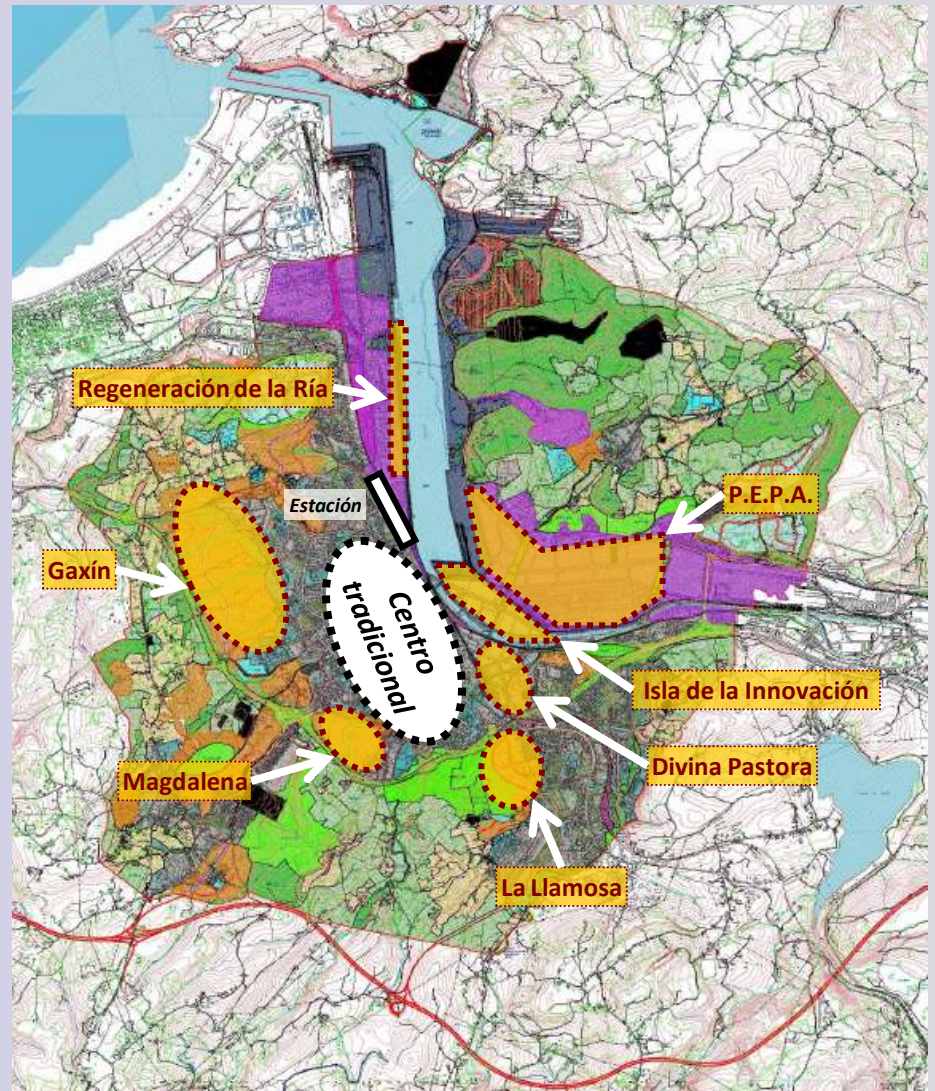




Condicionantes ferroviarios de la solución (II)

Reubicar las estaciones junto a las nuevas áreas de centralidad de la ciudad.

- ▶ Están previstos nuevos desarrollos que van a generar nuevos centros de atracción urbana





Condicionantes ferroviarios de la solución (III)

Facilitar el intercambio entre las empresas operadoras ferroviarias y de autobuses, favoreciendo la intermodalidad.



Mejorar la seguridad de las travesías, eliminando los pasos a nivel.



Los recintos auxiliares ferroviarios deben racionalizarse y reubicarse en localizaciones más acordes.



Durante la ejecución de las obras, debe mantenerse, en lo posible, el tráfico ferroviario





Condicionantes urbanísticos de la solución

**Máxima permeabilidad a la
ría y al Museo de Asturias**



**Compatibilidad con las
actuaciones previstas en la
Isla de la Innovación y en el
PGOU de Avilés**

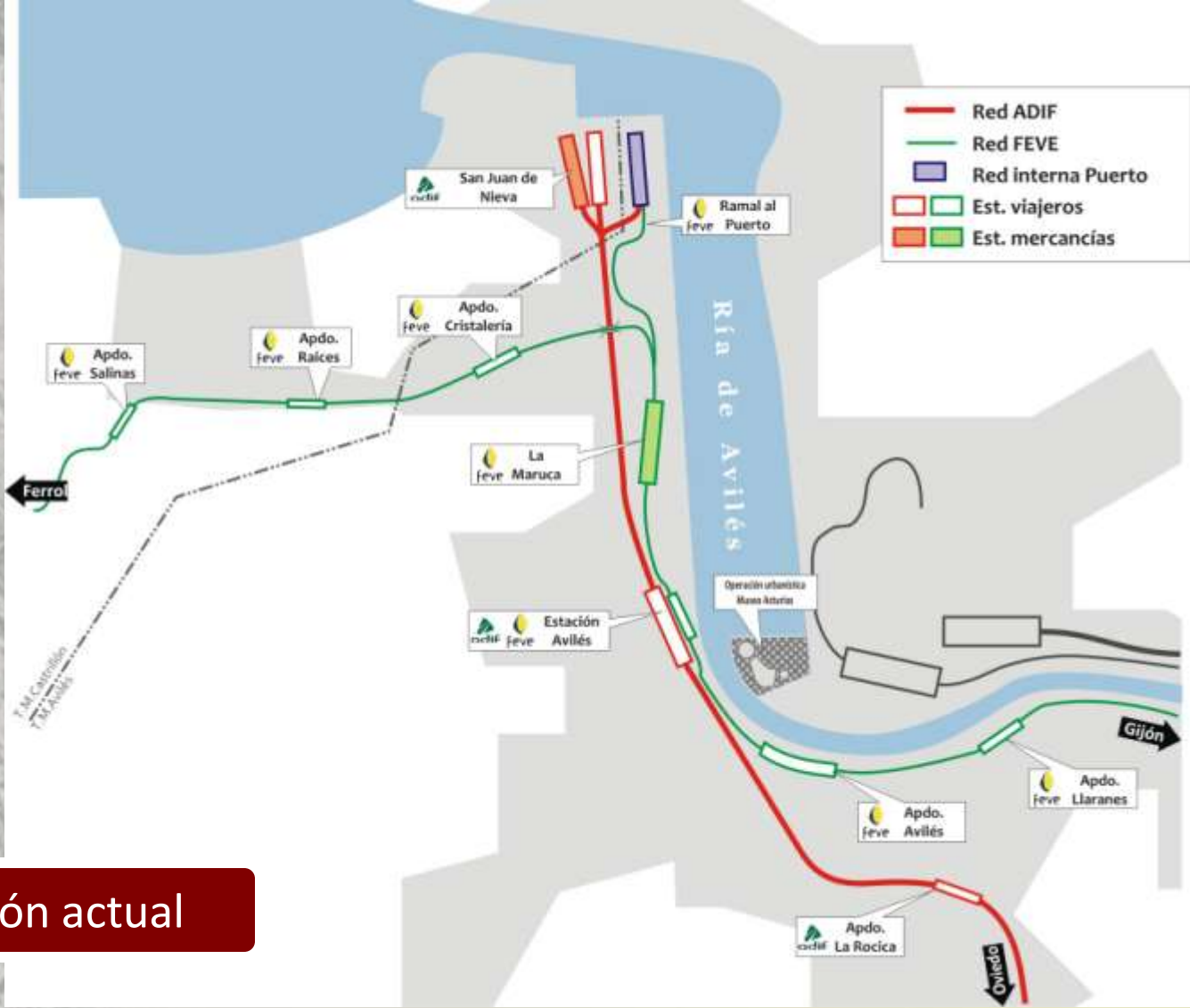


**Compatibilidad con un
futuro sistema de transporte
urbano de metro ligero**





La solución propuesta: esquema general



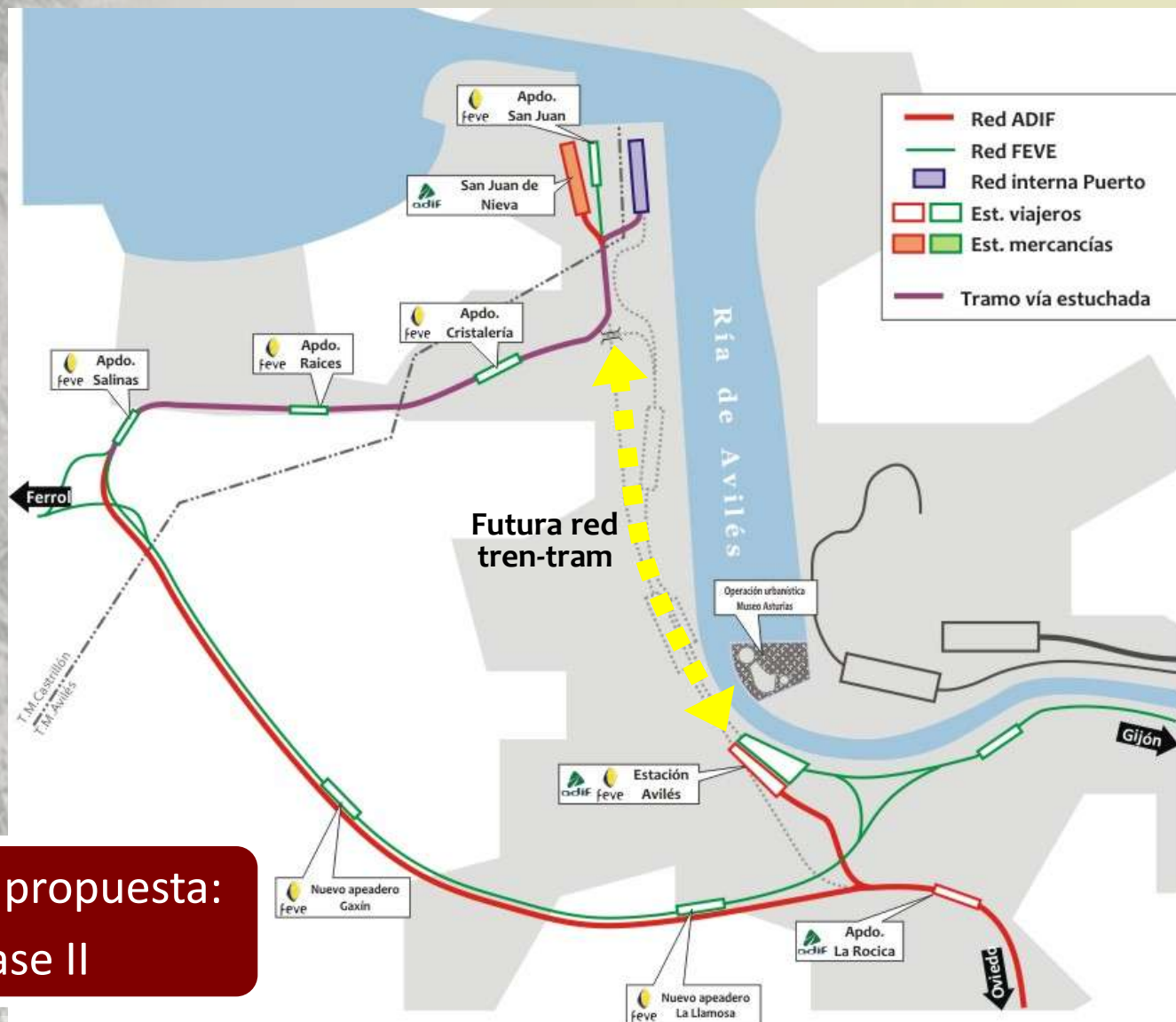
Situación actual

9





La solución propuesta: esquema general



Solución propuesta:
Fase II



La nueva variante propuesta



La variante está diseñada con parámetros geométricos adecuados al tráfico de mercancías

- Apeadero existente
- ⦿ Nuevo apeadero
- Líneas existentes
- - - Líneas desmanteladas
- Tramo plataforma compartida FEVE-ADIF
- Tramo común FEVE-ADIF
- Líneas FEVE
- Líneas ADIF
- ⋯ Tramos en túnel



La Variante: Tramo 1

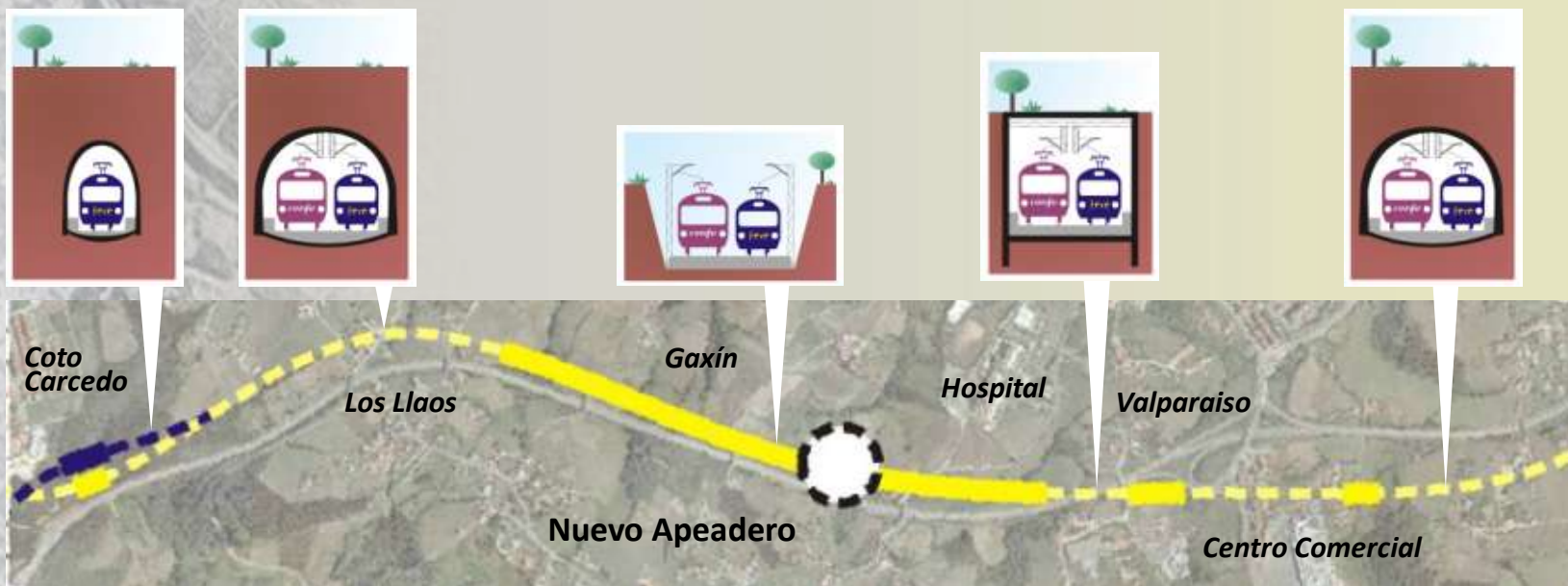


- ▶ Ramales de ADIF y FEVE de conexión con la nueva estación y con la variante, para tráficos pasantes.
- ▶ Modificación del trazado en el barrio de Divina Pastora, de acuerdo con el PGOU.
- ▶ Nuevo apeadero de Cercanías en La Llamosa.



La Variante: Tramo 2

- ▶ El tramo principal de la Variante discurre en paralelo a la N-632, Ronda Exterior de Avilés.
- ▶ Permite un nuevo apeadero en Gaxín, para el servicio del Hospital y de los nuevos desarrollos previstos.
- ▶ El trazado de los tramos en superficie se compatibilizará con la urbanización prevista en Gaxín.





La Variante: Tramo 3

- ▶ La variante aprovecha el corredor existente de FEVE para:
 - Reducir la afección territorial al no abrir un nuevo corredor.
 - Mantener el servicio a los apeaderos actuales y a las instalaciones de mercancías.
- ▶ Para ello, se empleará un sistema de vía estuchada compartida ADIF-FEVE, compatible con el volumen de los tráficos. Requerirá obras de adaptación de la plataforma, electrificación e instalaciones.
- ▶ La variante se completa con un ramal de FEVE que permita los tráficos pasantes.





La nueva configuración del transporte urbano

- ▶ El transporte urbano de Avilés girará en torno a la **Nueva Estación Central** intermodal, siendo un nodo de intercambio entre futuros transportes urbanos y el transporte regional.
- ▶ El esquema de transporte final **mantendrá**:
 - Las estaciones de **La Rocica** y **San Juan de Nieva**.
 - Los apeaderos de **Salinas, Raíces** y **Cristalera**.
- ▶ Se crearán nuevas estaciones y apeaderos, respondiendo a las nuevas áreas de centralidad y expansión de Avilés:
 - La **Nueva Estación Central**.
 - Apeaderos en las áreas de **La Llamosa** y **El Gaxín**.



Compatible con una futura red de **transporte urbano interno**, de metro ligero:

- Cerrando el anillo ferroviario por la margen izquierda con tren-tram.
- Extendiendo la red interna con un posible mallado interno.

