



Presentación del estudio informativo

Mitma destinará más de 200 millones de euros en la integración del ferrocarril en Avilés

- El secretario general de Infraestructuras ha visitado la zona de la integración ferroviaria de Avilés, donde ha presentado el estudio informativo.
- El estudio recoge las actuaciones establecidas en el convenio: la variante de trazado entre La Rocica y la ría, la Nueva Estación Intermodal, el soterramiento por el centro urbano, la eliminación de los pasos a nivel y el mantenimiento de la estación de La Maruca.
- La actuación será ejecutada en dos tramos diferenciados: un tramo urbano, donde se invertirán unos 110 millones de euros, y un tramo exterior que tendrá una inversión próxima a los 94 millones de euros.

Madrid, 25 de noviembre de 2022 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) prevé invertir cerca de 204 millones de euros en la integración del ferrocarril en Avilés (Asturias), un proyecto que contempla el soterramiento de las vías en la zona urbana, la construcción de una nueva estación y la eliminación de pasos a nivel, entre otras actuaciones, en línea con el protocolo firmado en 2018 con el Ayuntamiento y el Principado.

El secretario general de Infraestructuras, Xavier Flores, ha visitado hoy la zona de la integración ferroviaria junto al puente de la Grapa, para conocer la playa de vías y el entorno de la operación. El secretario general ha estado acompañado por el consejero de Medio Rural y Cohesión Territorial, Alejandro Calvo; la alcaldesa de Avilés, Mariví Monteserín y la delegada del Gobierno en Asturias, Delia Losa.

Asimismo, el director general de planificación y evaluación de la Red Ferroviaria, Casimiro Iglesias, acompañado por el viceconsejero de Infraestructuras, Movilidad y Territorio del Principado y el vicealcalde de



Avilés, ha realizado la presentación técnica del estudio informativo a los representantes de los grupos políticos de la corporación municipal.

Posteriormente, el secretario general de Infraestructuras, Xavier Flores ha intervenido ante los medios de comunicación donde ha destacado el compromiso del Gobierno con la mejora de la movilidad y la transformación urbana en el municipio de Avilés.

Estudio informativo de la integración

El estudio informativo recoge las siguientes actuaciones:

- Variante de trazado que libere el corredor de acceso en ancho ibérico.
- Nueva estación intermodal para ambos anchos que integrará la nueva estación de autobuses, en coordinación con el nuevo plan especial del Ayuntamiento que pretende reordenar todo el ámbito.
- Soterramiento del corredor ferroviario actual por el centro de la ciudad.
- Eliminación de todos los pasos a nivel afectados por la actuación.
- Mantenimiento de la estación de La Maruca, así como de cualquier derivación particular.

El proyecto de integración se ejecutará en dos tramos diferenciados, dando prioridad al tramo urbano soterrado, con una inversión prevista de unos 110 millones de euros. La actuación sobre el tramo exterior requiere una inversión estimada de unos 94 millones de euros. Se ha optado por esta solución en respuesta a los condicionantes de diseño y las peticiones del Ayuntamiento.

Tramo urbano

El director general, Casimiro Iglesias, ha explicado que, dentro del tramo urbano, los objetivos principales son la permeabilidad urbanística desde el casco histórico hacia la ría, en el entorno del Centro Niemeyer, y la supresión de los pasos a nivel. Así, tras un análisis exhaustivo en la fase inicial del estudio, se concluye que:

- La mejor opción es plantear un trazado que salve las infraestructuras hidráulicas (río San Martín, colector interceptor, río Tuluergo) sin variar su configuración actual, evitando así alterar su funcionamiento.
- El soterramiento se desarrolla en una zona urbana donde el corredor ferroviario actual está muy limitado.



- La nueva ubicación de la estación intermodal permitirá descargar el tramo soterrado, donde se mantiene la configuración actual de vía única para cada ancho de vía.
- Se debe aprovechar la excelente ubicación en superficie de la actual estación de Avilés para dar cobertura a esa zona de la ciudad. Para ello, se desplazarán andenes y edificio de la estación actual, se optimizará la playa de vías y se construirá un nuevo paso inferior entre andenes.

De esta forma, el soterramiento es compatible con el tránsito peatonal directo desde el casco histórico hacia la ría y con la supresión del paso a nivel de la Avda. del Conde de Guadalhorce.

En lo que se refiere a la longitud del soterramiento, se ve condicionada por la ubicación de la Nueva Estación Intermodal, que limita el inicio de la rampa sur. También es necesario evitar la afección directa a todas las infraestructuras hidráulicas y tener en cuenta las rampas máximas compatibles con tráfico de mercancías, además de la reposición de la estación de Avilés Central en superficie.

Tramo exterior

En lo que respecta al tramo exterior, Casimiro Iglesias, ha explicado que la ubicación de la estación intermodal se encuentra condicionada por la futura reordenación del plan especial, lo que a su vez condiciona el trazado de la variante ferroviaria.

Además, ha añadido, que las rampas máximas del trazado deben ser compatibles con el tráfico de mercancías y se estima necesario reducir el grado de saturación de la línea, por lo que se plantea la duplicación del tramo de la línea de ancho ibérico entre la estación de Villalegre y la Nueva Estación Intermodal.

La solución planteada en el estudio informativo establece un trazado en planta que viene impuesto por la ubicación escogida en el plan especial para la Nueva Estación Intermodal.

Por su parte, el trazado en alzado está muy condicionado por la cota de la Nueva Estación Intermodal, el paso sobre el río Magdalena, el emboquille sur del túnel de Bustiello bajo la N-632, el tráfico de mercancías, el apeadero de La Rocica, el actual paso inferior de la calle Avilés, que se



convierte en paso superior, y no modificar la rasante ferroviaria en la estación de Villalegre.

Nueva Estación Intermodal

La Nueva Estación Intermodal muestra la solución con la playa de vías y dársenas en nivel inferior, a cota de la ría, siendo viable otra posible solución, en la que las dársenas de autobús se ubican en el nivel superior a la misma cota que el edificio de la estación.

Se establecen 3 vías de ancho ibérico, incluyendo la posibilidad futura de ser cabecera de servicios de larga distancia para trenes de 200 metros.

En cuanto al edificio de la estación (tren y autobús), se sitúa en nivel superior a cota del nuevo viario del plan especial.

Por último, el inicio de las rampas del soterramiento se produce justo en la cabecera norte en la confluencia de ambas líneas (ibérico y métrico).



Nota de prensa

