

ANEJO Nº 03.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

ÍNDICE

1.- ESTRUCTURA URBANA ACTUAL DE LA CIUDAD DE AVILÉS	1
2.- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE AVILÉS	1
3.- DESARROLLOS URBANÍSTICOS PREVISTOS O EJECUTADOS	3
3.1.- Parque Empresarial Principado de Asturias	3
3.2.- Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer:.....	4
3.3.- Pasarela Peatonal de acceso al Centro Cultural de Oscar Niemeyer y Centro de Acogida de Visitantes.....	4
3.4.- Área de Nueva Centralidad / Isla de la Innovación	4
3.4.1.- Introducción y Objetivos.....	4
3.4.2.- Ámbito de Actuación / Áreas de Planeamiento Remitido	5
3.4.3.- Trámites realizados hasta el momento	6
3.4.4.- Imagen de Ordenación Global	7
4.- DELIMITACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES EN EL PGO DE AVILÉS	8
4.1.- Sistema General Ferroviario	8
4.2.- Sistema General Viario	9
4.3.- Sistema General Portuario	9

1.- ESTRUCTURA URBANA ACTUAL DE LA CIUDAD DE AVILÉS

Uno de los mayores problemas que presenta en la actualidad Avilés es la debilidad, insuficiencia y, podría decirse, inadecuación de su estructura urbana. El problema es que las redes infraestructurales, las dotaciones y servicios, así como la disposición y organización de las áreas residenciales, responden a una concepción de la ciudad dependiente de la gran industria y se han desarrollado muy condicionadas por ésta y su modo de implantación extensiva.

La Ría y los suelos llanos del estuario, en su entorno inmediato, constituyeron el factor de localización de esa gran industria. Ésta se implantó en esos suelos con gran dificultad, estableciendo la diferencia drástica, entre la ciudad, que obligadamente se desarrolló en la margen izquierda, y los suelos de la margen derecha, ocupados por la gran industria.

La ciudad, condicionada por la industria del que dependía económicamente, se desarrolló hacia el oeste, en la margen izquierda. La llegada de la Autopista A-8 hasta las inmediaciones del centro fue prolongada en la denominada Variante de la N-632, que presenta condición de Ronda de circunvalación urbana por el oeste, la Variante representa el inicio de una ronda de circunvalación de la ciudad, no obstante limitada al arco Sur-Oeste, junto al remedo de ronda del acceso de Puerto, en su arco Sur-Este.

Como toda ciudad litoral, Avilés presenta una disposición asimétrica de sus grandes infraestructuras viarias. Ha encontrado hasta ahora la dificultad de no contar con una vía de distribución, o ronda completa, exterior a su continuo edificado, que pudiera cerrarse por el frente litoral, Este y Norte, superando el corte de la Ría que interrumpe su continuidad.

Además del soporte viario, que condiciona en mayor medida la estructura urbana en su conjunto, las otras grandes infraestructuras muestran asimismo su condición y dependencia de los terrenos industriales que hasta ahora han determinado la extrema dicotomía entre ciudad y “no ciudad”.

Las infraestructuras ferroviarias estaban asimismo al servicio de la gran industria, más allá del tráfico de viajeros que mantiene su trazado histórico.

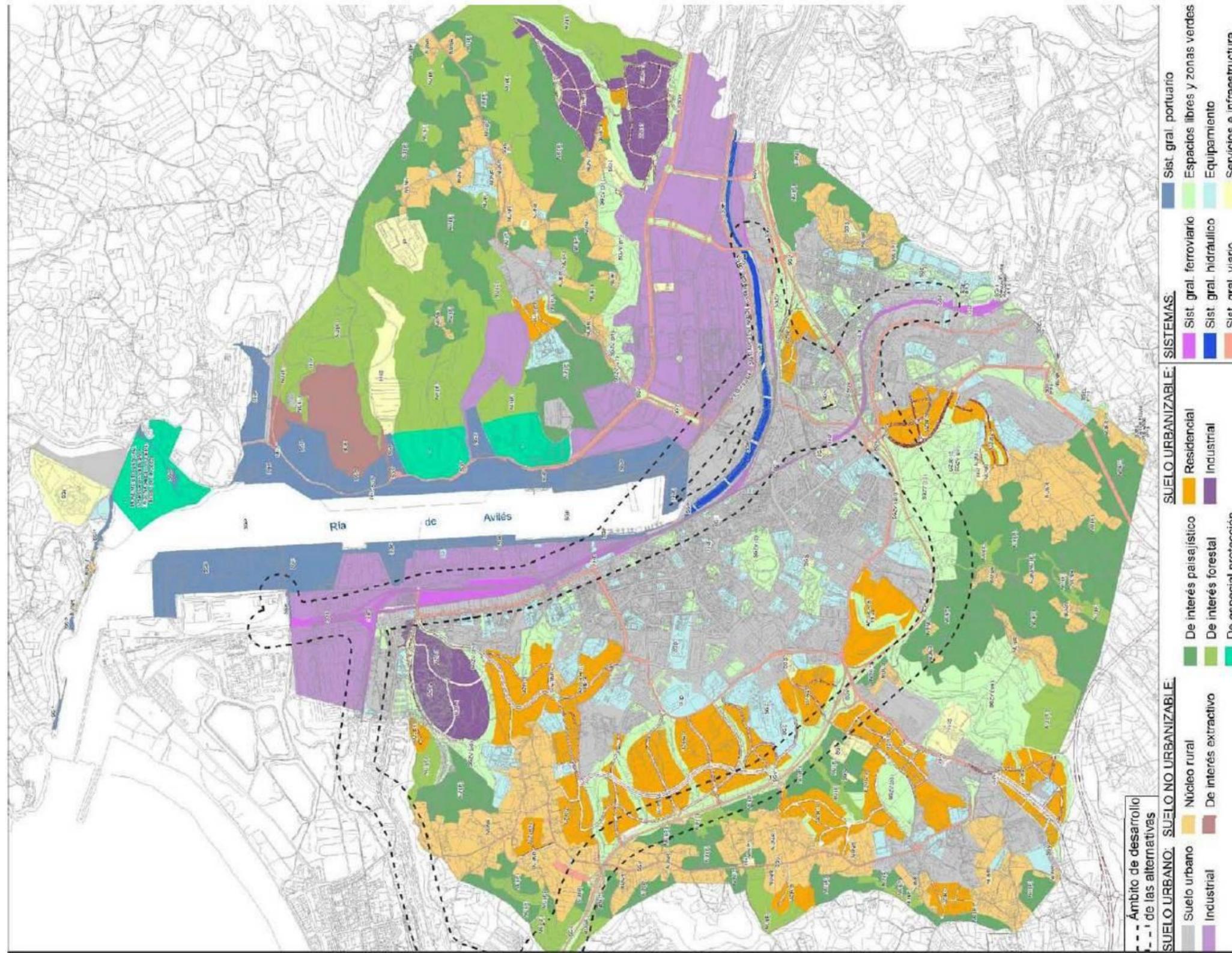
La organización de las áreas de uso residencial preferente muestra la sesgada forma de crecimiento de la ciudad, desde la divisoria de la Ría hacia el oeste.

Asimismo, el área central con su concentración de los usos terciarios, en torno al Casco Histórico y sus primeros Ensanches.

2.- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE AVILÉS

El Plan General de Ordenación de Avilés fue aprobado definitivamente por acuerdo del Pleno Municipal del Ayuntamiento de Avilés en sesión extraordinaria celebrada el día 9 de junio de 2006.

En el ámbito de desarrollo del presente Estudio Informativo, la Estructura General Orgánica del Territorio y Usos Globales del suelo recogida en este Plan General de Ordenación de Avilés es la siguiente:



3.- DESARROLLOS URBANÍSTICOS PREVISTOS O EJECUTADOS

El Plan General de Avilés propone un cambio en la estructura de Avilés, que, hasta el momento se ha desarrollado de espaldas a la Ría, hacia el oeste, contenida por las barreras ferroviaria, viaria y portuaria. Se considera que Avilés debe configurar una doble centralidad:

- Centralidad comarcal en la conurbación, configurada como “Comarca Avilesina”.
- Centralidad metropolitana, compartida con Oviedo y Gijón, en una metrópoli en red, polinuclear, denominada “Ciudad Astur”.

Para ello la estructura de la ciudad deberá superar la histórica configuración de ciudad industrial, para pasar a ser el soporte físico necesario para su integración en la “nueva economía”, creando las condiciones para la atracción y desarrollo de nuevas actividades económicas, tanto industriales como, en mayor medida, de servicios.

Según la Memoria del Plan General de Avilés:

“Avilés cuenta con recursos excepcionales que es necesario poner en valor: la Ría, el Puerto y los terrenos liberados de la antigua ENSIDESA, cuya transformación ha comenzado ya. En esos terrenos, los más próximos a la ciudad, debe desarrollarse la extensión del área central, integrando la Ría y potenciando el Casco Histórico con el efecto difusor de cualificación. En consecuencia, se diseña un Proyecto de ciudad, de la ciudad en su conjunto.”

“Se propone una nueva estructura urbana capaz de dar soporte a actividades económicas diversas y a nuevas áreas residenciales. Ante todo, se apuesta por la extensión y reforzamiento de su Área Central, motor de dinamización de toda la ciudad.”

Aprovechando la reconversión económica de Avilés, los suelos liberados en el entorno de la Ría y otras medidas contenidas en el Plan General, se han llevado a

cabo una serie de iniciativas encaminadas a modificar la actual estructura urbana a partir de las oportunidades existentes en la ciudad:

- Parque Empresarial Principado de Asturias
- Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer
- Pasarela Peatonal y Centro de Recepción de Visitantes
- Desarrollo del Área de Nueva Centralidad.

3.1.- Parque Empresarial Principado de Asturias

El Parque Empresarial Principado de Asturias tiene una superficie bruta de 2,1 kilómetros cuadrados, asentados sobre los terrenos en los que se ubicaba la antigua cabecera siderúrgica de Ensidesa, en Avilés.

Se trata de un parque multimodal con zonas destinadas a pequeña y gran industria, zona logística, zona portuaria y de uso terciario, cuyo objetivo es impulsar la creación de nuevos focos de inversión, de expansión económica y de empleo.

La primera fase, inaugurada el 16 de diciembre de 2002, ocupa una superficie neta de 1,1 kilómetros cuadrados. Esta primera fase tiene capacidad para albergar hasta 120 proyectos empresariales.

Posteriormente en abril de 2009, se ha inaugurado la zona APR.E-3, situada en la parte Noroeste del Parque Empresarial Principado de Asturias, sobre una superficie bruta de casi 70.000 metros cuadrados, de los que cerca de 41.000 se dedican a parcelas destinadas a la instalación de pequeñas y medianas industrias y también el Vial Norte o Avenida de la Siderurgia que constituye un eje fundamental de comunicación para las empresas instaladas en el Parque Empresarial y para toda la comarca, y ocupa una superficie de casi 45.800 metros cuadrados, con una longitud de 2,6 kilómetros.

3.2.- Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer:

El Centro Cultural Internacional Óscar Niemeyer, actuación en el que han participado el Gobierno de España y el Principado de Asturias, es un complejo cultural de relevancia internacional, imán de conocimiento y creación artística que contribuye a la regeneración económica y urbanística de un área en pleno proceso de transformación industrial como es la ría de Avilés. El complejo cultural consta de cinco piezas independientes y a la vez complementarias:

- Un auditorio con capacidad para 1.000 espectadores.
- Un espacio expositivo diáfano.
- Torre-Mirador sobre la ría y la ciudad.
- Edificio polivalente con un cine, salas de ensayo, reuniones y conferencias.
- Una plaza abierta, en la que se programa actividad cultural y lúdica de forma continua, nexos de unión entre el Centro y la ciudad

3.3.- Pasarela Peatonal de acceso al Centro Cultural de Oscar Niemeyer y Centro de Acogida de Visitantes

La actuación, ya ejecutada, tiene un doble objetivo:

- Disponer de un recorrido peatonal que una el casco histórico de Avilés y el Centro Oscar Niemeyer salvando los obstáculos que hoy suponen la travesía de la c/ Del Muelle y las vías ferroviarias.
- Acondicionar un centro de recepción de visitantes que centralice los servicios a turistas y que esté ligado a la pasarela como elemento simbólico de unión entre los dos focos principales de atracción de la localidad: el casco histórico y Centro Cultural

La pasarela arranca justo de la plaza de Santiago López, formando un camino paralelo a las dos calles que configuran la plaza de Santiago López y también del

punto de San Sebastián. El acceso desde Santiago López se efectúa desde el interior de la plaza del Pescado, bien desde el primer piso -adonde se accede mediante una rampa-, bien desde el espacio bajo cubierta, mediante un ascensor.

Del otro lado, la pasarela se apoya sobre una caja que combina rampa y escaleras.

Los datos geométricos de la pasarela se resumen en los siguientes:

- Longitud total del camino peatonal: 305 m.
- Longitud total pasarela de acero: 188 m.
- Longitud de cada uno de los vuelos: 32 m.
- Pendiente máxima: 6%
- Altura sobre las vías: 7 m.
- Altura libre bajo rampa acceso al edificio: 295 cm.
- Altura libre bajo mirador de la plaza: 455 cm

3.4.- Área de Nueva Centralidad / Isla de la Innovación

3.4.1.- Introducción y Objetivos

Uno de los problemas más evidentes de la estructura urbana de Avilés son las barreras generadas por los trazados actuales de líneas ferroviarias que han propiciado una separación física y funcional entre el Centro de Avilés y los terrenos próximos a la Ría y el Puerto, así como el deterioro de estos valiosos espacios centrales.

En una búsqueda por resolver esta herida urbana y cambiar la imagen urbana de Avilés, el Ayuntamiento de Avilés ha decidido dos acciones fundamentales: apostar por la solución ferroviaria impulsada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para desviar la línea de ADIF mediante tramo en túnel bajo el monte Bustiello y reubicar la estación central de Avilés, con mayor escala, en una nueva

posición estratégica central en el corazón del área de Nueva Centralidad de La Isla de la Innovación.

Con el nuevo trazado de las vías propuesto, se libera el suelo necesario para cerrar definitivamente la herida urbana, permitiendo la prolongación del viario existente y la creación del Bulevar de Avilés, un nuevo eje urbano capaz de reformar radicalmente la imagen urbana del municipio y conectar el Centro de Avilés y el Barrio de Divina Pastora con la Ría. Se trata de la operación urbana más importante y determinante de la imagen urbana y del futuro de Avilés y la creación de una Puerta de Acceso más simbólica.

3.4.2.- Ámbito de Actuación / Áreas de Planeamiento Remitido

La zona de actuación se localiza dentro de lo que el Plan General de Ordenación Urbana de Avilés denomina “Áreas de Planeamiento Remitido”.

Estas áreas, indicadas en el plano de Ordenación con las siglas APR seguidas de una numeración con criterio similar a las de las áreas anteriores, constituyen ámbitos más complejos que las áreas de planeamiento específico las APE, que como única diferencia presentan la obligatoriedad de redactar un planeamiento de desarrollo del Plan General, previamente a cualquier otra actuación.

Quiere ello decir, que se trata de áreas en las que el Plan General ha evidenciado la necesidad de una intervención urbanística, pero cuya ordenación de detalle no ha sido posible incluirla en su documentación, bien por la complejidad de la problemática detectada, bien porque resulte conveniente una previa negociación con los agentes intervinientes.

Para la creación de la Nueva Centralidad Isla de La Innovación, se propone añadir a los ámbitos delimitados por el actual Plan General de Ordenación Urbana de Avilés (recogidos también en el Masterplan redactado en 2007) y denominados áreas de Planeamiento Remitido APR-C1, C2 y C3, algunas zonas como los terrenos de implantación del Centro Niemeyer y también algunas zonas necesarias para la

regularización de terrenos necesarios para las infraestructuras viarias y ferroviarias de acceso y conexión.

En este sentido nos encontraríamos con dos zonas/ámbitos

3.4.2.1.- *Ámbito 1: El Bulevar De Avilés*

El Bulevar de Avilés surge a partir del análisis urbanístico e infraestructural sobre cómo dotar a la ciudad de un referente urbano que genere un ámbito de encuentro entre el “exterior y el interior”, entre lo “antiguo y lo nuevo”, entre la “margen izquierda y la margen derecha”. Han sido muy importantes los estudios de Accesibilidad Relacional que muestran el carácter estructurante de la línea elegida para el diseño del bulevar de Avilés. Además, trata de generar un proyecto para fortalecer el perfil urbano de Avilés como nodo de conectividad dentro y fuera del Principado.

El Bulevar de Avilés tiene como objetivos:

- Mejorar la estructura urbana adecuando y ordenando el principal acceso a la ciudad como “puerta de entrada”; además, eliminar las importantes barreras urbanas que generan el ferrocarril y las carreteras de acceso a la ciudad e integrar las líneas férreas en el tejido urbano.
- Desarrollar nuevos espacios urbanos de calidad que articulen la estructura urbana existente y establezcan nuevos diálogos con los bordes de la Ría (Las ciudades del Agua).
- Crear un nuevo nodo de conectividad con el conjunto del Área Metropolitana central de Asturias. La nueva estación intermodal, situada en el corazón del proyecto, persigue este objetivo que es clave para la coherencia y la viabilidad del conjunto del proyecto.

3.4.2.2.- *Ámbito 2: La Isla de la Innovación*

La Isla de la Innovación pretende ser un lugar para la creatividad, un espacio de fusión de usos diversos, vibrante y de fuerte interacción, donde puedan convivir

actividades artísticas y productivas, ocio y cultura, residencia y trabajo, residentes y visitantes, estudiantes y profesores, artistas y artesanos, empresarios y trabajadores. Es un proyecto singular que integra canales y marinas con equipamientos emblemáticos como el Centro Cultural Niemeyer y el Palacio de América, con Arquitecturas de calidad articulados a lo largo de un Eje Central, el Parque Galería.

La Isla de la Innovación es un intento imaginativo para crear un lugar de encuentro con espacios públicos de relación y, en conjunto, pretende generar un nuevo dinamismo a Avilés y a Asturias basado en la fusión entre cultura, ocio, innovación y crecimiento económico.

3.4.3.- Trámites realizados hasta el momento

3.4.3.1.- *Constitución de una comisión mixta para la ordenación detallada del área*

Protocolo de colaboración entre el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Avilés, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) y la Autoridad Portuaria de Avilés, en orden a la constitución de una comisión mixta para la ordenación detallada del área de nueva centralidad de Avilés en el entorno de la ría, firmado con fecha 17 de agosto de 2006.

3.4.3.2.- *Estudio de Alternativas para la reurbanización, mejora e integración en la trama urbana de los accesos a Avilés. Master Plan Isla de la Innovación.*

Redacción en 2007, por la fundación Metròpoli, del Master Plan de la Isla de la Innovación, donde mayoritariamente de forma gráfica se define la transformación del Área de Nueva Centralidad.

3.4.3.3.- *Constitución de la Sociedad Mercantil "Avilés Isla de la innovación (AIINSA).*

Con fecha 10 de diciembre de 2008 se firma el Protocolo de Colaboración entre el Gobierno del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Avilés, la Autoridad Portuaria de Avilés e Inoinvest para la constitución de la compañía mercantil denominada "Avilés - Isla de la Innovación, Sociedad Anónima".

Esta Sociedad llevará a cabo:

- La elaboración del Plan Especial correspondiente a las áreas APR-C1, C2 y C3 definidas en el vigente PGOU de Avilés y todos aquellos estudios y documentos tendentes a su aprobación por las autoridades correspondientes.
- La redacción de los proyectos de urbanización encuadrados en el citado Plan Especial y todos los estudios, documentos y gestiones para la aprobación de los mismos.
- El análisis de la viabilidad económica-financiera del futuro desarrollo, gestión y ejecución de las actuaciones urbanísticas correspondientes a las áreas citadas.
- Estudiar y evaluar la distribución de costes de urbanización y cargas del futuro desarrollo y los derechos urbanísticos resultantes del mismo.
- La elaboración de estudios y trabajos de investigación, en los campos del transporte, la logística y la tecnología que puedan contribuir a aumentar la competitividad del Puerto de Avilés

3.4.3.4.- *Plan Especial. Área de Nueva Centralidad. La isla de la innovación*

Avilés - Isla de la Innovación, en el desarrollo del Plan Especial ha entregado en marzo de 2011, un ejemplar de trabajo del documento de prioridades Fase II, en el que se realiza una ordenación con los estudio de información, infraestructuras y movilidad.

3.4.3.5.- *Documento de Prioridades de la Revisión del PGOU de Avilés en el área de Nueva Centralidad.*

Con fecha 11 de abril de 2011, Avilés - Isla de la Innovación presenta para su tramitación el documento de prioridades de la Revisión Parcial del Plan General.

3.4.3.6.- Revisión Parcial del Plan General de Avilés "Área de Nueva Centralidad".

Con fecha 8 de abril de 2019 la Sociedad Avilés - Isla de la Innovación remite para su tramitación los documentos de aprobación inicial de la RPGO (Revisión del Plan General de Ordenación), ISA (Informe de Sostenibilidad Ambiental) y PE del "Área de Nueva Centralidad, Isla de la Innovación".

En el expediente 2133/2011 se inició la tramitación de la Revisión Parcial del Plan General de Avilés, "Área de Nueva Centralidad. Isla de la Innovación" aprobándose el documento de prioridades de la RPGO y el documento de referencia para la evaluación de los efectos sobre el medio ambiente.

3.4.4.- Imagen de Ordenación Global

En la siguiente imagen se recoge una anticipación (no vinculante) de la imagen final de la ordenación global del área.



Ordenación global / Anticipación de la Imagen Final (no vinculante)

Imagen obtenida de la revisión Parcial del Plan General de Ordenación urbana de Avilés (nueva Centralidad / Isla de la Innovación)

4.- DELIMITACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES EN EL PGO DE AVILÉS

4.1.- Sistema General Ferroviario

El objetivo del PGO en cuanto al sistema general ferroviario era estudiar las modalidades de soterramiento de las vías de ferrocarril, en el marco de alternativas de reestructuración del Sistema ferroviario, que pudiera servir de base al posterior diálogo con el Ministerio Fomento de cara a suscribir el correspondiente Acuerdo institucional, que permitiera acometer las obras con aportación municipal para sufragar parte de su costes. Este dialogo fue llevado a cabo, posteriormente el 6 de febrero de 2008 con la citada firma del Protocolo de Colaboración para el Estudio de la Integración Urbana del Ferrocarril.

El PGO de Avilés contempla la necesidad de integración de las infraestructuras ferroviarias, y proponía lo siguiente en cuanto a los sistemas generales ferroviarios:

- “Se propone la eliminación de la barrera de la línea de RENFE, en principio, desde la prevista nueva estación de Versailles hasta que vuelve a la superficie para alcanzar la estación de S. Juan de Nieva.
- Se propone la eliminación de la barrera de la línea de FEVE, cuya duplicación de vía también tiene previsto el Ministerio de Fomento, en todo el frente de Ría, en la margen derecha, modificando parcialmente el trazado para permitir el intercambio RENFE-FEVE en la citada estación de Versailles.
- Si bien, todo ello como resultado de la implementación de la alternativa concreta que finalmente sea elegida por el acuerdo que se alcance entre las Administraciones (Ministerio, Ayuntamiento y Principado). Sin descontar incluso el paso de mercancías a la margen derecha y la reconversión de FEVE en trentranvía con servicio de regional y cercanías.”

En cuanto a lo que se refiere a reserva de suelo para la infraestructura ferroviaria, según se puede observar en el Gráfico 1.12 se proponen dos variables de Sistema General Ferroviario:

- Sistema General Ferroviario Tipo A: actual.
- Sistema General Ferroviario Tipo B: alternativa de eliminación de la barrera ferroviaria.

En el Sistema General Ferroviario tipo B se prevé la localización de la estación propuesta, denominada Estación de Versailles, entre la Avenida del Marqués de Suances y la Travesía de los Canapés, además de una banda prevista para la llegada de la línea de FEVE, con un tramo en túnel que une la línea actual con la estación prevista. A continuación se presenta la delimitación del Sistema General Ferroviario y Portuario del PGO de Avilés.



Delimitación de los Sistemas Generales Ferroviario y Portuario en el PGO de Avilés

4.2.- Sistema General Viario

La red de Avilés, está sesgada, “comprimiéndose” al Oeste de la Ría las dos rondas interiores. La Variante constituye, junto con la Autopista, una semironda Sur. La vía denominada “Arteria al Puerto” cumple un papel de ronda peculiar que, sólo engloba dentro de ella el pasillo ferroviario, discurriendo también por la margen izquierda.

La gran propuesta del Plan es la construcción de una Ronda Norte que ofrezca un itinerario completo de auténtica ronda junto con la Variante y la autopista, al Sur.

El PGO traza la nueva Ronda por la vía de borde norte del Parque Empresarial que se prolonga, por la margen derecha. El tramo Noreste de la Ronda serviría también a la posible ampliación portuaria, en la margen derecha, así como a INESPAL y al polígono industrial de Maqua. No obstante el trazado definitivo, competencia del Principado de Asturias y del Ministerio de Fomento, tendrá carácter indicativo, condicionada a lo que resulte de los correspondientes Estudios Informativos y proyectos de obras.

4.3.- Sistema General Portuario

El objetivo del PGO en cuanto al sistema general portuario era estudiar alternativas de uso y propuestas que pudieran proponerse a la Autoridad Portuaria, para organizar de modo funcional y en sinergia con el desarrollo urbano del entorno los terrenos adscritos al Sistema General Portuario.

La Autoridad Portuaria en el momento de redacción del PGO había solicitado la ampliación de las instalaciones del Puerto en la margen derecha. Al respecto se había formalizado convenio con la propiedad de los terrenos para su obtención. En consecuencia, el Plan General amplía la zona del espacio portuario, Sistema General Portuario, en dicha margen en la zona del Estrellín. Esta zona quedará posteriormente regulada así como el resto de los espacios del puerto por el correspondiente Plan Especial de Utilización de los Espacios Portuarios por su organismo competente, que es la Autoridad Portuaria del Puerto de Avilés.

El Plan General remite al Plan de Utilización de Espacios Portuarios de la Autoridad Portuaria, para que plasme la incorporación por parte de ésta de una gama más amplia de actividades e instalaciones que, de gran impacto y relevancia urbana, puedan además generar ingresos (y consiguiente rentabilidad) a la Autoridad Portuaria. Al respecto, el Plan General propone a la Autoridad Portuaria la consideración de un área remitida a Plan Especial para la ordenación del muelle de San Agustín Sur con usos lúdicos, deportivos, comercial, de hostelería y equipamientos comunitarios, acordes con la integración de este muelle en área de nueva centralidad.

Posteriormente a la aprobación del PGO, el 4 de julio, con ORDEN FOM/2361/2006, se aprobó el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Avilés.

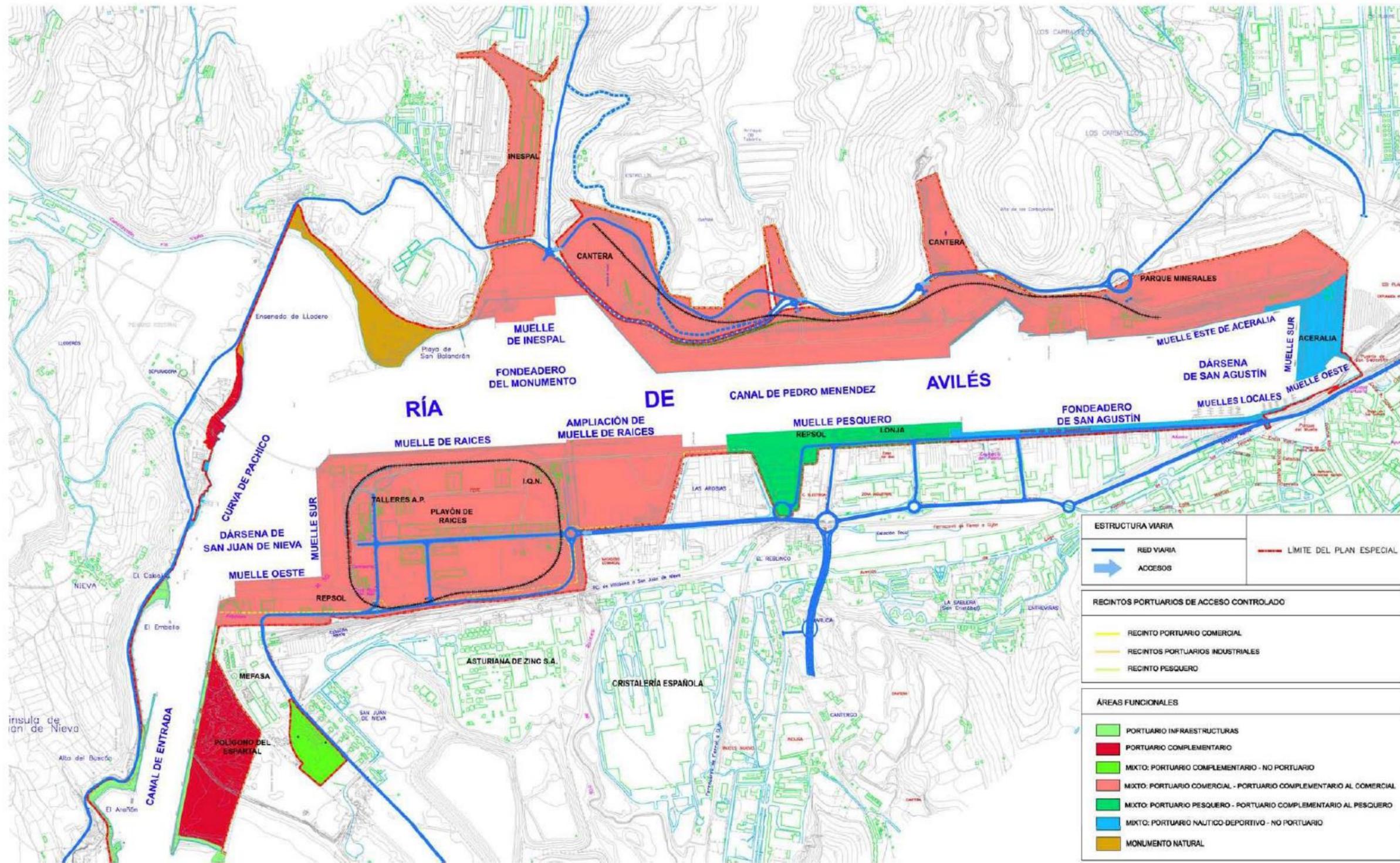
Los “Planes de Utilización de los Espacios Portuarios” tienen dos misiones fundamentales:

- Delimitar la zona de servicio del puerto con una clara visión de futuro.
- Delimitar los usos previstos para las distintas zonas del puerto, lo que representa una síntesis de la organización básica de explotación del puerto.

A modo de resumen se indican a continuación las superficies incluidas en la zona de servicio del puerto de Avilés vigente:

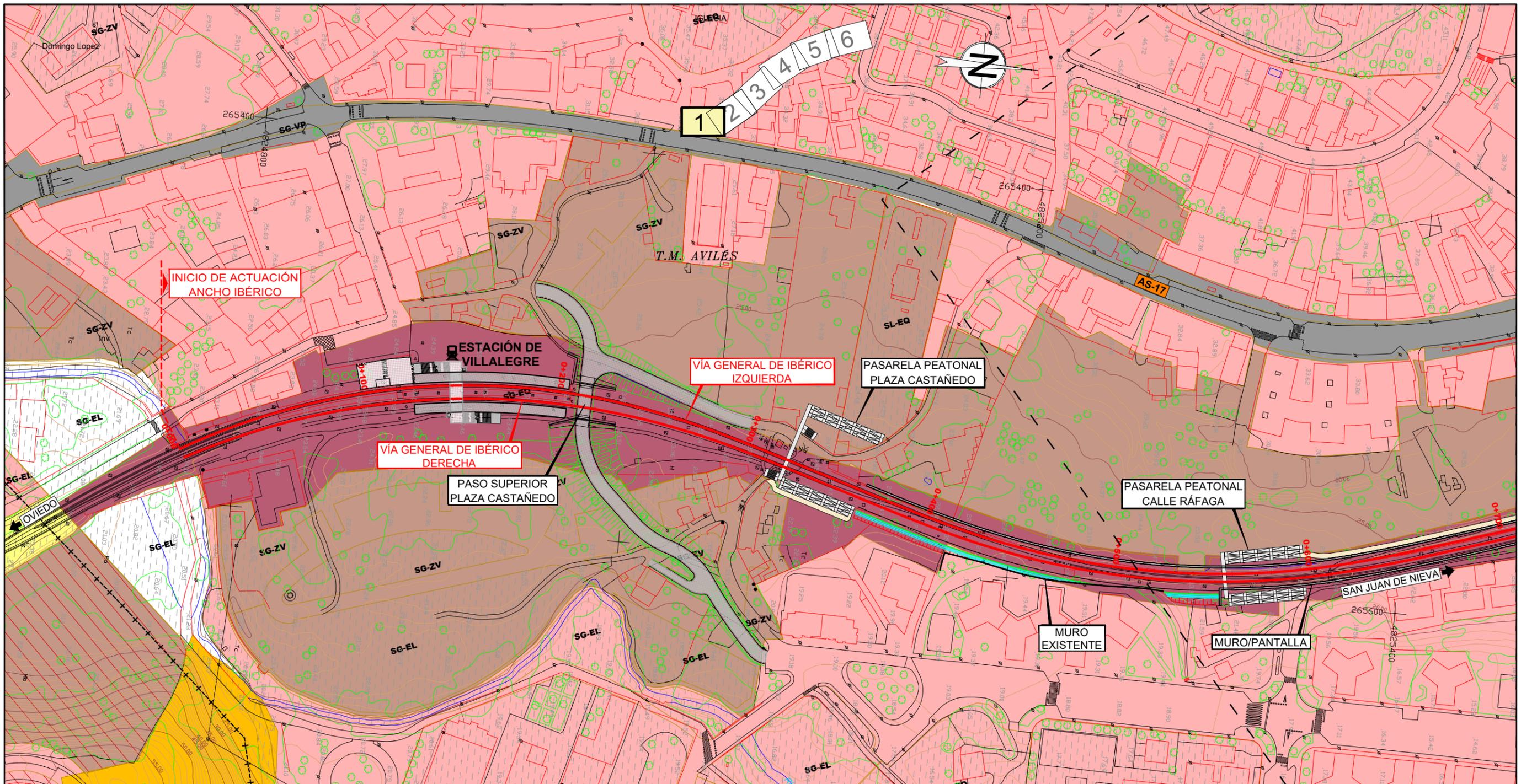
Tabla 1.1. Superficies incluidas en la zona de servicio del puerto de Avilés vigente:		
ZONA		SUPERFICIE
Zona I	Interior de Aguas Portuarias	183,67 Hectáreas
Zona II	Exterior de Aguas Portuarias	4.719,60 Hectáreas (Límite de 2 millas, según Orden Ministerial de 23/12/66, BOE 27/1/67)
Zona de Tierra		175,55 Hectáreas
Total: Superficie de la Zona de Servicio del Puerto de Avilés		5.078,82 Hectáreas

Fuente: Ayuntamiento de Avilés. Consulta realizada en septiembre de 2009.



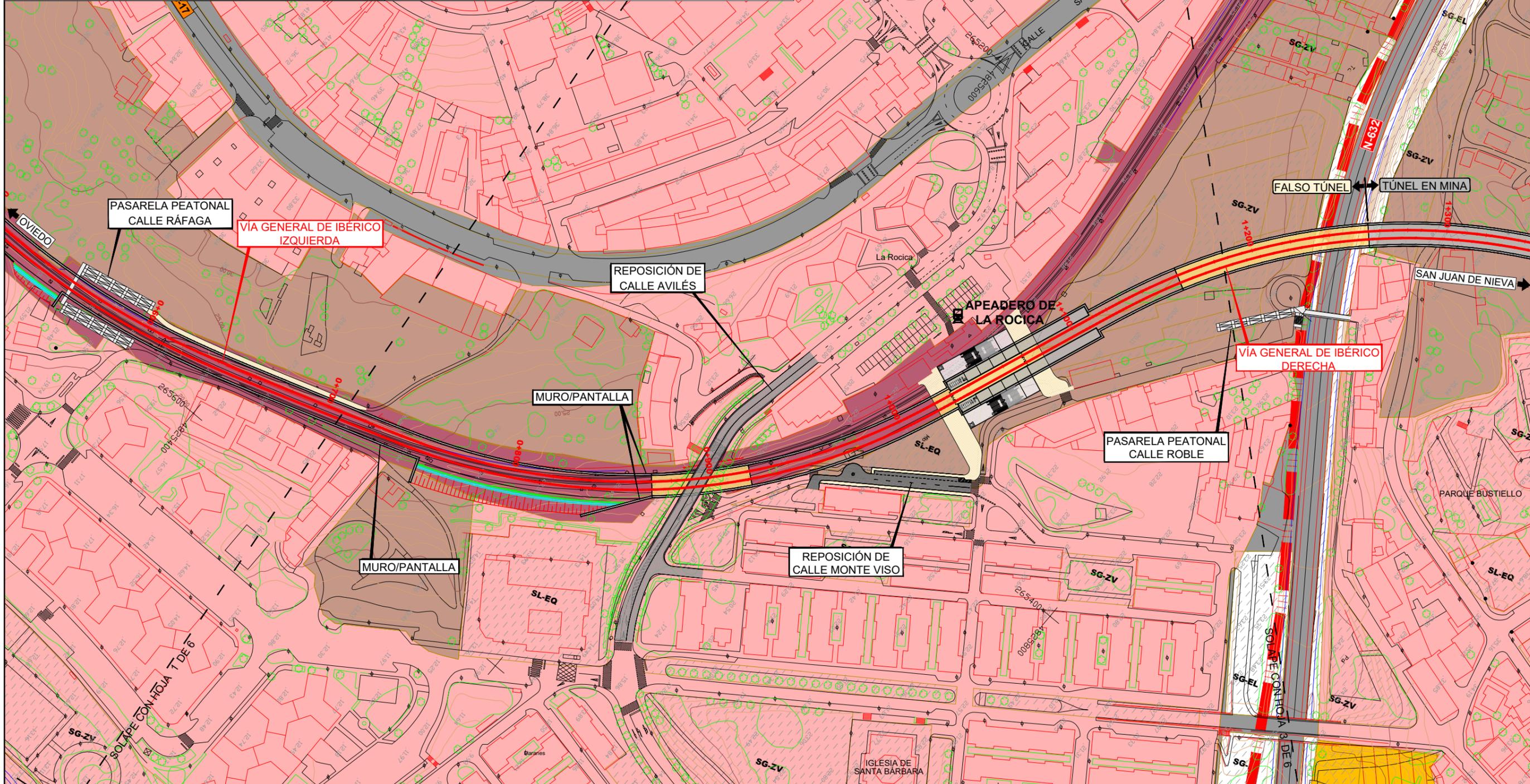
Plano de ordenación. Áreas funcionales

PLANOS



LEYENDA			
SUELO URBANO	SUELO NO URBANIZABLE	SISTEMAS GENERALES:	USOS PORMENORIZADOS:
<p>CONSOLIDADO</p> <p>NO CONSOLIDADO</p>	<p>NO URBANIZABLE</p> <p>ESPECIAL PROTECCIÓN</p> <p>INTERÉS FORESTAL</p> <p>PAISAJÍSTICO / CULTURAL</p> <p>NÚCLEO RURAL</p> <p>NUNR-a DENSO NUNR-b MEDIO NUNR-c DISPERSO</p>	<p>FERROCARRIL</p> <p>VIARIOS</p> <p>SG-EQ EQUIPAMIENTO</p> <p>SG-EQ-PT PORTUARIO</p> <p>SG-EQ-SP DEPORTIVO</p> <p>SG-EL ESPACIOS LIBRES</p> <p>SG-EL-H HIDRÁULICO</p> <p>SG-SEU SERVICIOS URBANOS</p> <p>SG-ZV ZONAS VERDES</p>	<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p> <p>DOTACIÓN</p> <p>PARQUE</p>
SUELO URBANIZABLE			BIENES DE INTERÉS CULTURAL
<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p>	<p>SL-EQ EQUIPAMIENTO</p>		<p>ENTORNO DE PROTECCIÓN</p> <p>CAMINO DE SANTIAGO</p>

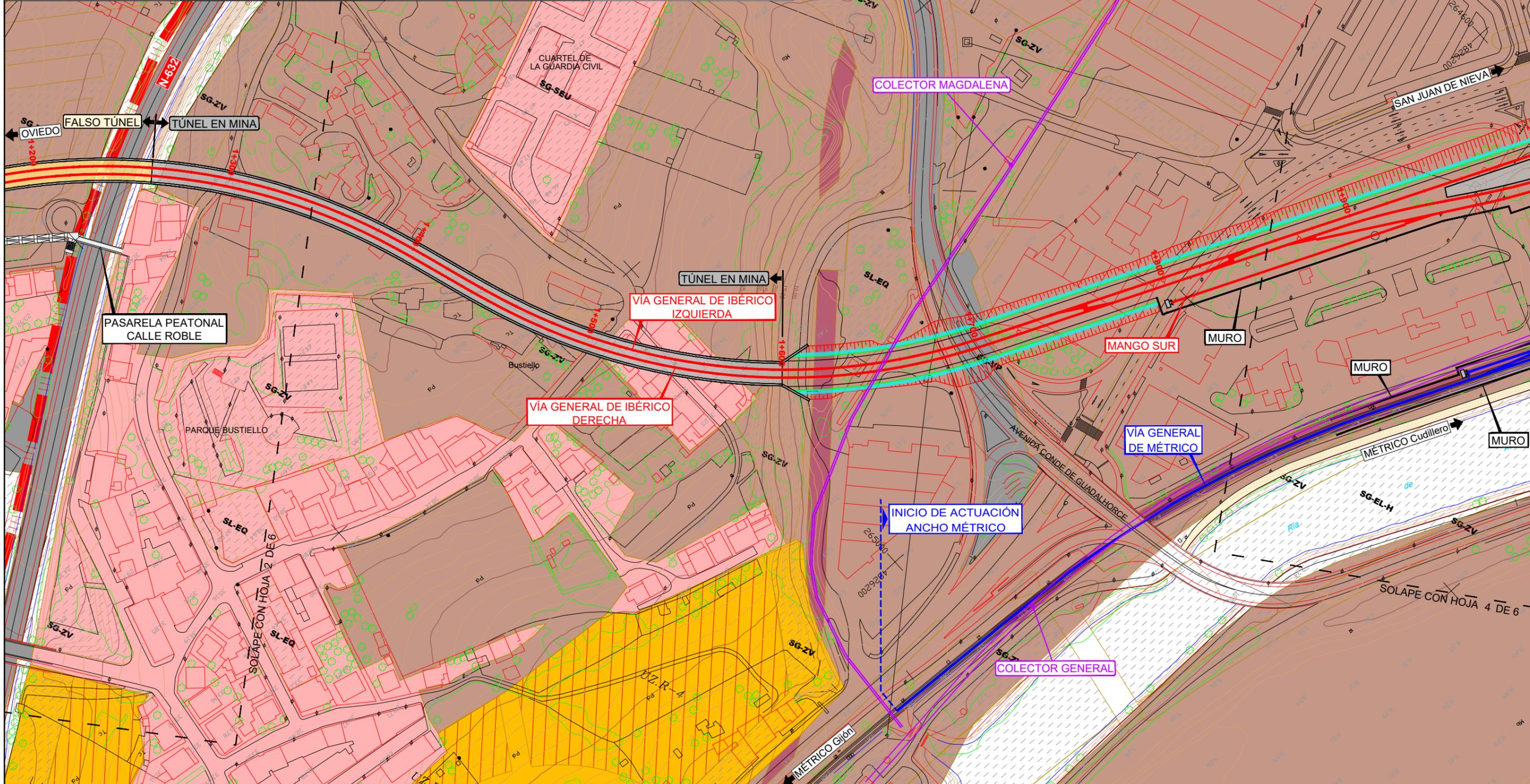
LEYENDA			
SUELO URBANO	SUELO NO URBANIZABLE	SISTEMAS GENERALES:	USOS PORMENORIZADOS:
<p>CONSOLIDADO</p> <p>NO CONSOLIDADO</p>	<p>NO URBANIZABLE</p> <p>ESPECIAL PROTECCIÓN</p> <p>INTERÉS FORESTAL</p> <p>PAISAJÍSTICO / CULTURAL</p> <p>NÚCLEO RURAL</p> <p>NUNR-a DENSO NUNR-b MEDIO NUNR-c DISPERSO</p> <p>SISTEMAS LOCALES:</p> <p>SL-EQ EQUIPAMIENTO</p>	<p>FERROCARRIL</p> <p>VIARIOS</p> <p>SG-EQ EQUIPAMIENTO</p> <p>SG-EQ-PT PORTUARIO</p> <p>SG-EQ-SP DEPORTIVO</p> <p>SG-EL ESPACIOS LIBRES</p> <p>SG-EL-H HIDRAÚLICO</p> <p>SG-SEU SERVICIOS URBANOS</p> <p>SG-ZV ZONAS VERDES</p>	<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p> <p>DOTACIÓN</p> <p>PARQUE</p> <p>BIENES DE INTERÉS CULTURAL</p> <p>ENTORNO DE PROTECCIÓN</p> <p>CAMINO DE SANTIAGO</p>
SUELO URBANIZABLE			
<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p>			



\\Planos\AN-3. TRAZADO SOBRE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.dwg

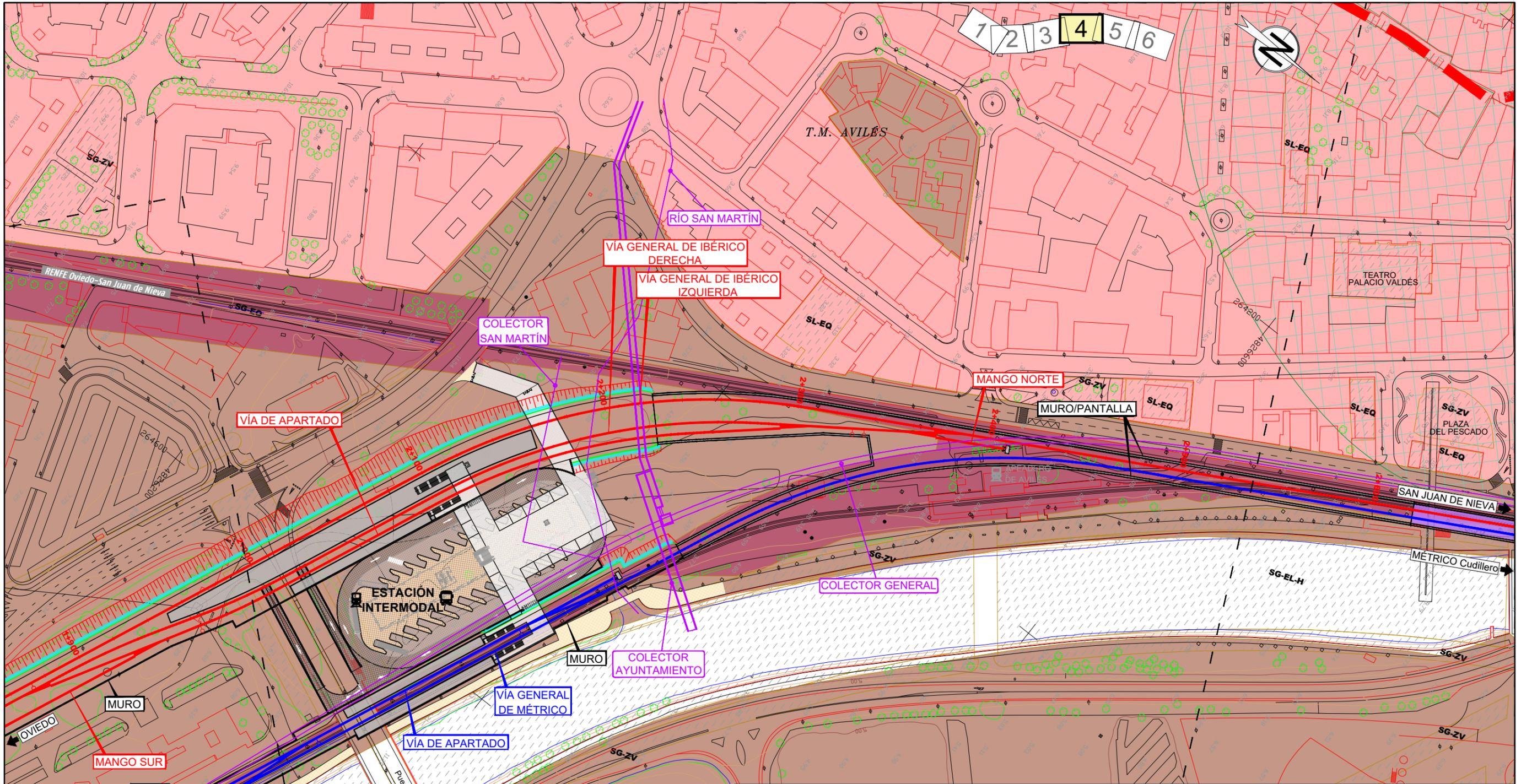
<p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA</p>	<p>TÍTULO</p> <p>ESTUDIO INFORMATIVO DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN AVILÉS</p>	<p>AUTOR</p> <p>ANTONIO BELTRÁN PALOMO</p>	<p>ESCALA</p> <p>DIN A1: 1/1.000 DIN A3: 1/2.000</p> <p>0 10 20 30 40m</p>	<p>FECHA</p> <p>OCTUBRE 2022</p>	<p>Nº DE PLANO</p> <p>AN-3</p>	<p>TÍTULO DEL PLANO</p> <p>TRAZADO SOBRE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO PLANTA GENERAL</p>
					<p>HOJA 2 DE 6</p>	

LEYENDA			
SUELO URBANO	SUELO NO URBANIZABLE	SISTEMAS GENERALES:	USOS PORMENORIZADOS:
<p>CONSOLIDADO</p> <p>NO CONSOLIDADO</p>	<p>NO URBANIZABLE</p> <p>ESPECIAL PROTECCIÓN</p> <p>INTERÉS FORESTAL</p> <p>PAISAJÍSTICO / CULTURAL</p> <p>NÚCLEO RURAL</p> <p>NUNR-a DENSO NUNR-b MEDIO NUNR-c DISPERSO</p> <p>SISTEMAS LOCALES:</p> <p>SL-EQ EQUIPAMIENTO</p>	<p>FERROCARRIL</p> <p>VIARIOS</p> <p>SG-EQ EQUIPAMIENTO</p> <p>SG-EQ-PT PORTUARIO</p> <p>SG-EQ-SP DEPORTIVO</p> <p>SG-EL ESPACIOS LIBRES</p> <p>SG-EL-H HIDRAÚLICO</p> <p>SG-SEU SERVICIOS URBANOS</p> <p>SG-ZV ZONAS VERDES</p>	<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p> <p>DOTACIÓN</p> <p>PARQUE</p> <p>BIENES DE INTERÉS CULTURAL</p> <p>ENTORNO DE PROTECCIÓN</p> <p>CAMINO DE SANTIAGO</p>
SUELO URBANIZABLE			
<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p>			

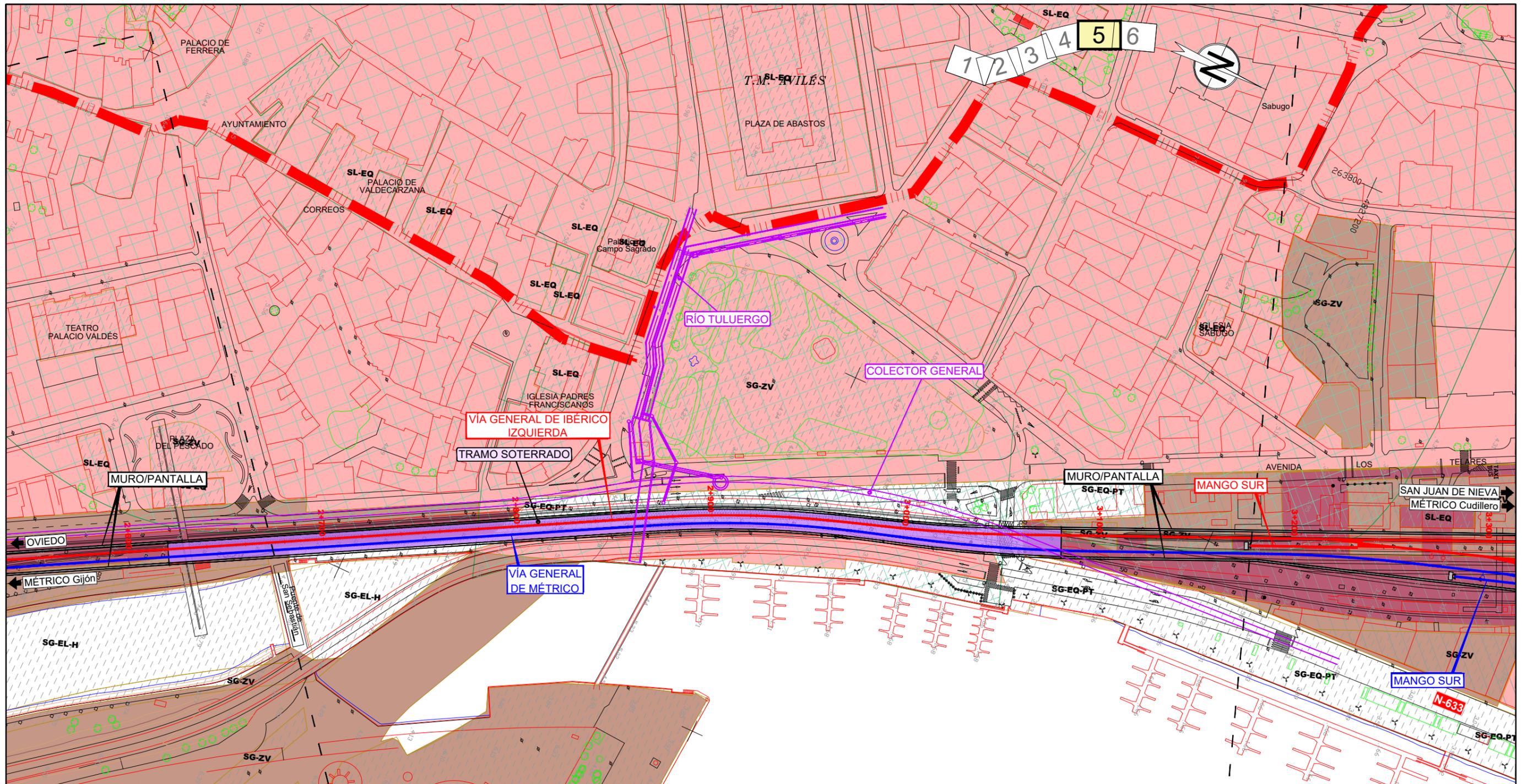


\\Planos\AN-3. TRAZADO SOBRE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.dwg

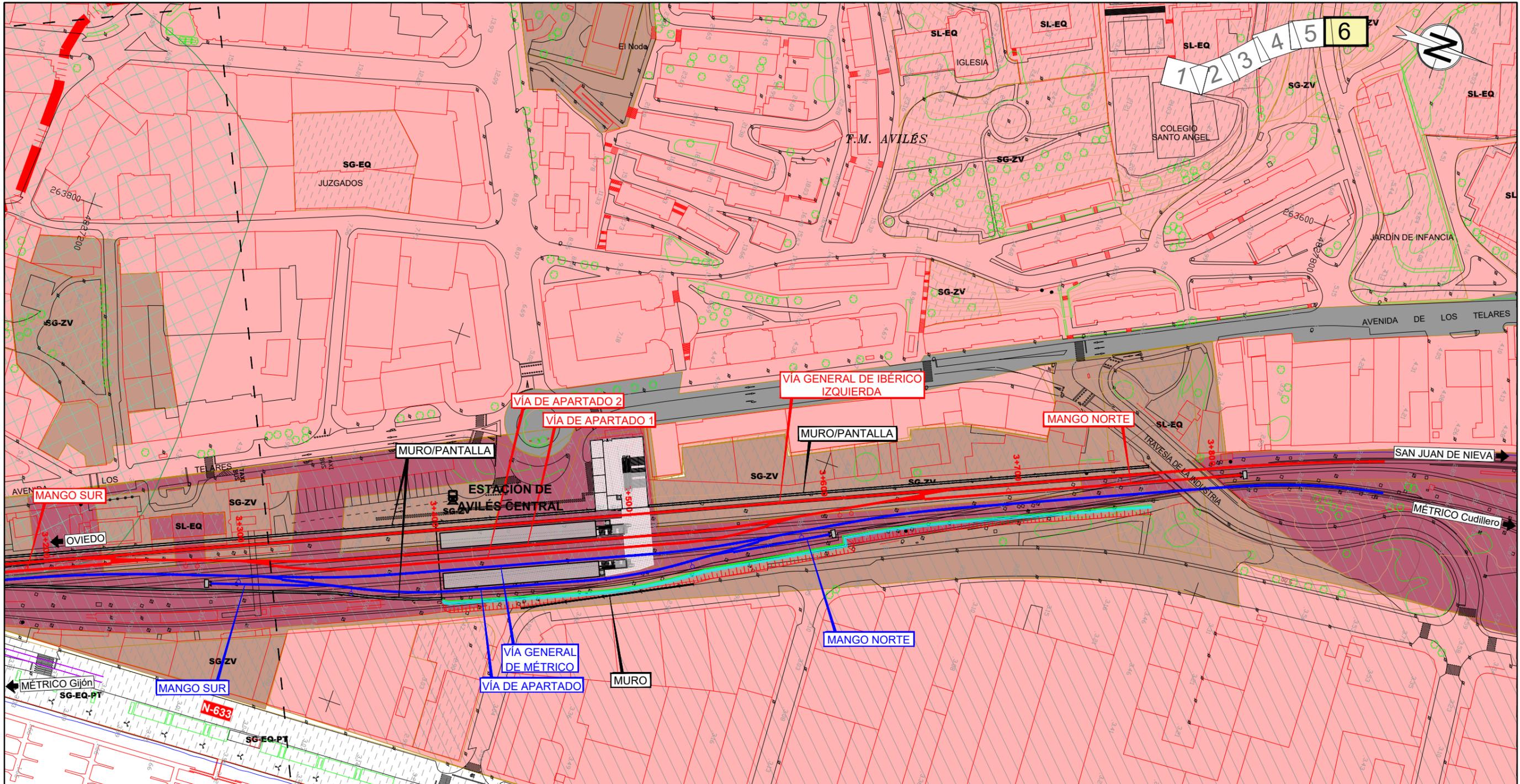
<p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA</p>	<p>TÍTULO</p> <p>ESTUDIO INFORMATIVO DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN AVILÉS</p>	<p>AUTOR</p> <p>ANTONIO BELTRÁN PALOMO</p>	<p>ESCALA</p> <p>DIN A1: 1/1.000 DIN A3: 1/2.000</p> <p>0 10 20 30 40m</p> <p>NUMÉRICA GRÁFICA</p>	<p>FECHA</p> <p>OCTUBRE 2022</p>	<p>Nº DE PLANO</p> <p>AN-3</p>	<p>TÍTULO DEL PLANO</p> <p>TRAZADO SOBRE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO PLANTA GENERAL</p>
					<p>HOJA 3 DE 6</p>	



LEYENDA			
SUELO URBANO	SUELO NO URBANIZABLE	SISTEMAS GENERALES:	USOS PORMENORIZADOS:
<ul style="list-style-type: none"> CONSOLIDADO NO CONSOLIDADO 	<ul style="list-style-type: none"> NO URBANIZABLE ESPECIAL PROTECCIÓN INTERÉS FORESTAL PAISAJÍSTICO / CULTURAL NÚCLEO RURAL 	<ul style="list-style-type: none"> FERROCARRIL VIARIOS SG-EQ EQUIPAMIENTO SG-EQ-PT PORTUARIO SG-EQ-SP DEPORTIVO SG-EL ESPACIOS LIBRES SG-EL-H HIDRÁULICO SG-SEU SERVICIOS URBANOS SG-ZV ZONAS VERDES 	<ul style="list-style-type: none"> RESIDENCIAL INDUSTRIAL DOTACIÓN PARQUE
SUELO URBANIZABLE	<ul style="list-style-type: none"> RESIDENCIAL INDUSTRIAL 	<ul style="list-style-type: none"> NUNR-a DENSO NUNR-b MEDIO NUNR-c DISPERSO 	<ul style="list-style-type: none"> BIENES DE INTERÉS CULTURAL ENTORNO DE PROTECCIÓN CAMINO DE SANTIAGO
	<ul style="list-style-type: none"> SISTEMAS LOCALES: SL-EQ EQUIPAMIENTO 		



LEYENDA			
SUELO URBANO	SUELO NO URBANIZABLE	SISTEMAS GENERALES:	USOS PORMENORIZADOS:
<p>CONSOLIDADO</p> <p>NO CONSOLIDADO</p>	<p>NO URBANIZABLE</p> <p>ESPECIAL PROTECCIÓN</p> <p>INTERÉS FORESTAL</p> <p>PAISAJÍSTICO / CULTURAL</p> <p>NÚCLEO RURAL</p> <p>NUNR-a DENSO NUNR-b MEDIO NUNR-c DISPERSO</p>	<p>FERROCARRIL</p> <p>VIARIOS</p> <p>SG-EQ EQUIPAMIENTO</p> <p>SG-EQ-PT PORTUARIO</p> <p>SG-EQ-SP DEPORTIVO</p> <p>SG-EL ESPACIOS LIBRES</p> <p>SG-EL-H HIDRÁULICO</p> <p>SG-SEU SERVICIOS URBANOS</p> <p>SG-ZV ZONAS VERDES</p>	<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p> <p>DOTACIÓN</p> <p>PARQUE</p> <p>BIENES DE INTERÉS CULTURAL</p> <p>ENTORNO DE PROTECCIÓN</p> <p>CAMINO DE SANTIAGO</p>
SUELO URBANIZABLE	SISTEMAS LOCALES:		
<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p>	<p>SL-EQ EQUIPAMIENTO</p>		



LEYENDA			
SUELO URBANO	SUELO NO URBANIZABLE	SISTEMAS GENERALES:	USOS PORMENORIZADOS:
<p>CONSOLIDADO</p> <p>NO CONSOLIDADO</p>	<p>NO URBANIZABLE</p> <p>ESPECIAL PROTECCIÓN</p> <p>INTERÉS FORESTAL</p> <p>PAISAJÍSTICO / CULTURAL</p> <p>NÚCLEO RURAL</p> <p>NUNR-a DENSO NUNR-b MEDIO NUNR-c DISPERSO</p>	<p>FERROCARRIL</p> <p>VIARIOS</p> <p>SG-EQ EQUIPAMIENTO</p> <p>SG-EQ-PT PORTUARIO</p> <p>SG-EQ-SP DEPORTIVO</p> <p>SG-EL ESPACIOS LIBRES</p> <p>SG-EL-H HIDRÁULICO</p> <p>SG-SEU SERVICIOS URBANOS</p> <p>SG-ZV ZONAS VERDES</p>	<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p> <p>DOTACIÓN</p> <p>PARQUE</p> <p>BIENES DE INTERÉS CULTURAL</p> <p>ENTORNO DE PROTECCIÓN</p> <p>CAMINO DE SANTIAGO</p>
SUELO URBANIZABLE	SISTEMAS LOCALES:		
<p>RESIDENCIAL</p> <p>INDUSTRIAL</p>	<p>SL-EQ EQUIPAMIENTO</p>		

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN AVILÉS

AUTOR
ANTONIO BELTRÁN PALOMO

ESCALA
DIN A1: 1/1.000
DIN A3: 1/2.000

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA
OCTUBRE 2022

Nº DE PLANO
AN-3
HOJA 6 DE 6

TÍTULO DEL PLANO
TRAZADO SOBRE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO PLANTA GENERAL