

SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



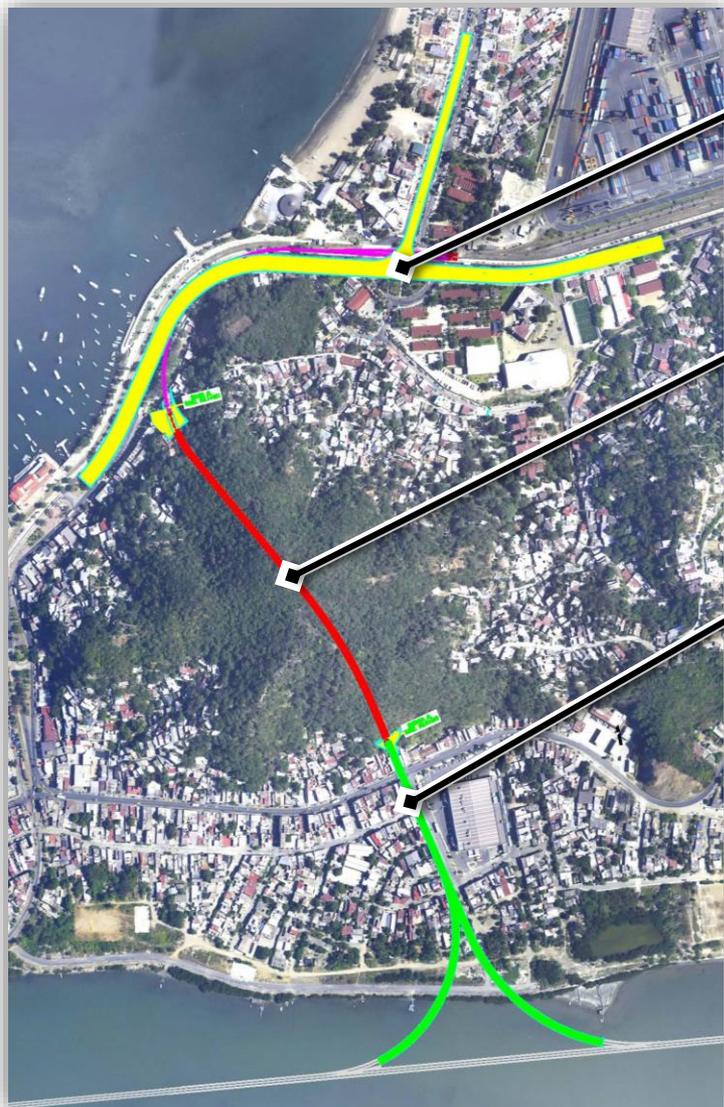
TÚNEL FERROVIARIO MANZANILLO

Antecedentes



Proyecto Integral

Túnel Ferroviario Manzanillo



VIALIDADES ADYACENTES AL PORTAL API (1.2 km): 662 mdp

- Reubicación de ductos PEMEX.
- Mejoramiento Urbano a nivel y en calles laterales.
- Sustitución y reposición de infraestructura urbana.

TÚNEL FERROVIARIO MANZANILLO (450 mts): 786 mdp

- Túnel FFCC.
- Instalaciones de iluminación y ventilación
- Conexión Vía Férrea con Rayos Gamma.

VIADUCTO FERROVIARIO PORTAL LAGUNA (650 mts): 677 mdp

- Mejoramiento Urbano a nivel y en calles laterales.
- Conexión de Vía Férrea con el Desvío Ferroviario.
- Sustitución y reposición de infraestructura urbana.

INVERSION TOTAL: 2,125 mdp

Descripción: Se consideró la construcción de un viaducto y túnel ferroviario y un viaducto vehicular sobre las Avenidas Niños Héroes y Teniente Azueta, en San Pedrito, **eliminando los cruces a nivel con la vía férrea en el centro histórico de Manzanillo.**

Se estima su conclusión a finales del mes de abril para iniciar las pruebas operativas la primera semana de mayo.



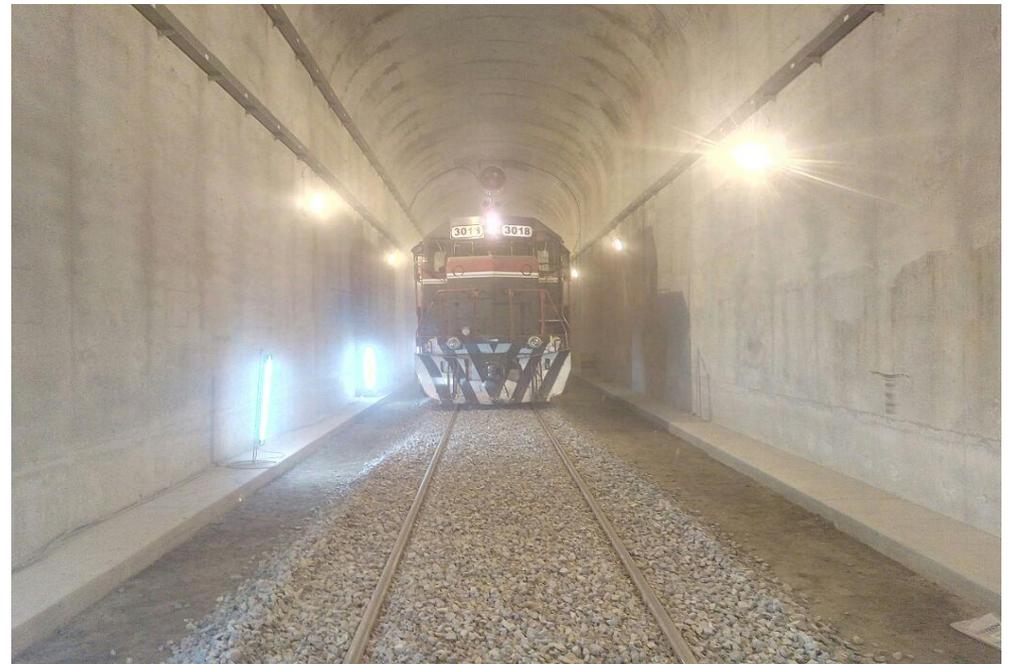
VIALIDADES ADYACENTES AL PORTAL API

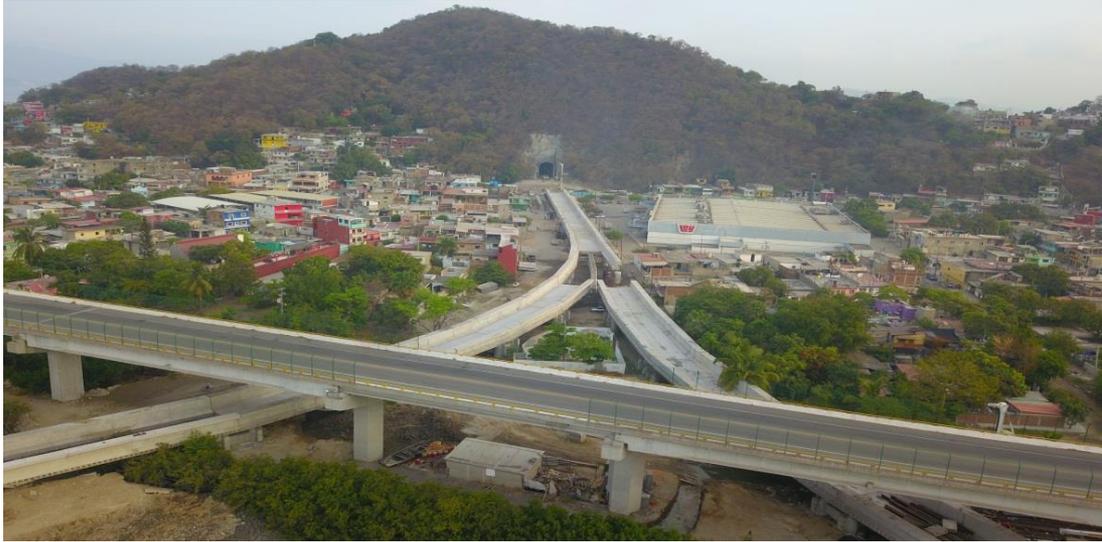
- 1.2 km
- 662 mdp



TÚNEL FERROVIARIO MANZANILLO

- 450 mts
- 786 mdp





VIADUCTO FERROVIARIO PORTAL LAGUNA

- 650 mts
- 677 mdp



Movimientos direccionales **SIN** Túnel



Por la vía actual salen trenes en general del puerto a patio Campos para su clasificación incluyendo trenes unitarios (metaleros, graneleros e intermodal de un solo remitente – destino), los cuales una vez operando el túnel ferroviario, saldrán directo del puerto a patio tepalcates, generando una mayor capacidad operativa del puerto.

Movimientos direccionales **CON** Túnel



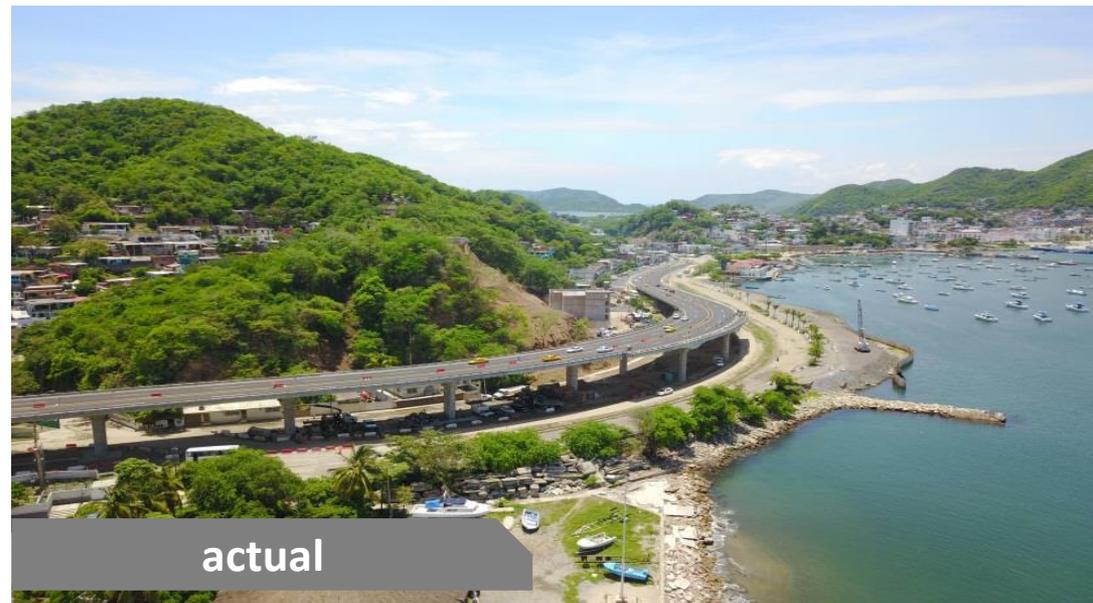
Una vez en operación el Túnel Ferroviario y al no existir limitantes en tiempo (Ventanas de Operación por Aduana), los trenes unitarios (metaleros, graneleros e intermodal de un solo remitente – destino), no estarán acotados y podrán operar las veces que demande la operación ferroviaria y saldrán directo del puerto a patio tepalcates, reduciendo su estadía y tiempo de espera para salir a camino, liberando capacidad operativa en el puerto y de esa manera se podrá incrementar la carga y recuperar el tren automotriz, en un corto plazo.

Beneficios en movilidad y seguridad



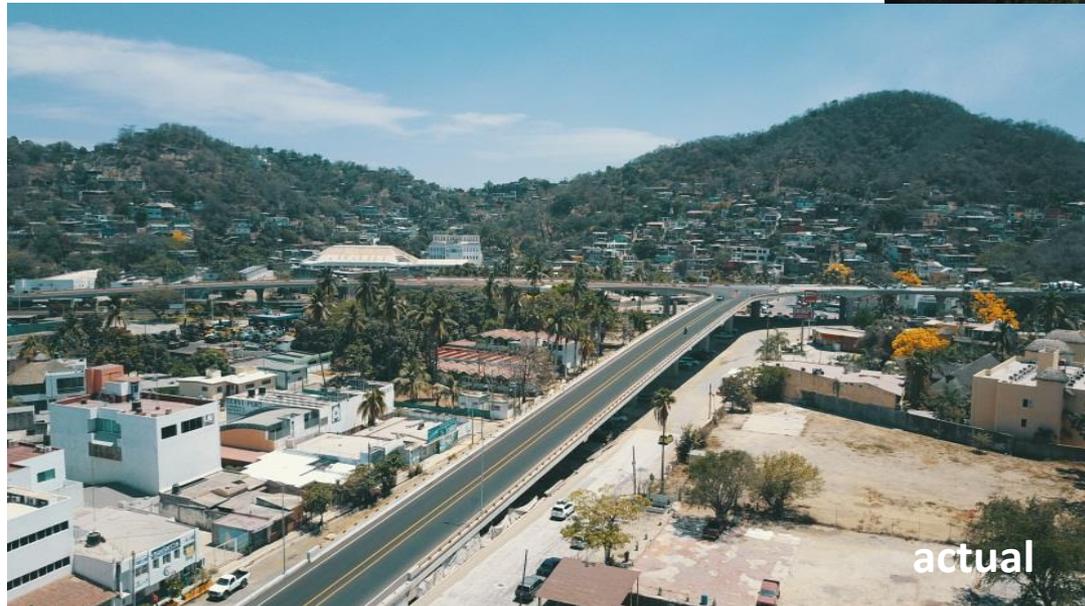
- **Garantiza la movilidad urbana ininterrumpida de vehículos y peatones en la zona del Centro Histórico de Manzanillo.**
- **Solución de movilidad peatonal, vehicular y de transporte.**

- **Evita accidentes por la interacción ferrocarril - tránsito vehicular - peatonal.**
- **Elimina los tiempos perdidos en espera del paso del tren, de todos los ciudadanos que circulan por la zona.**



Beneficios de movilidad y seguridad

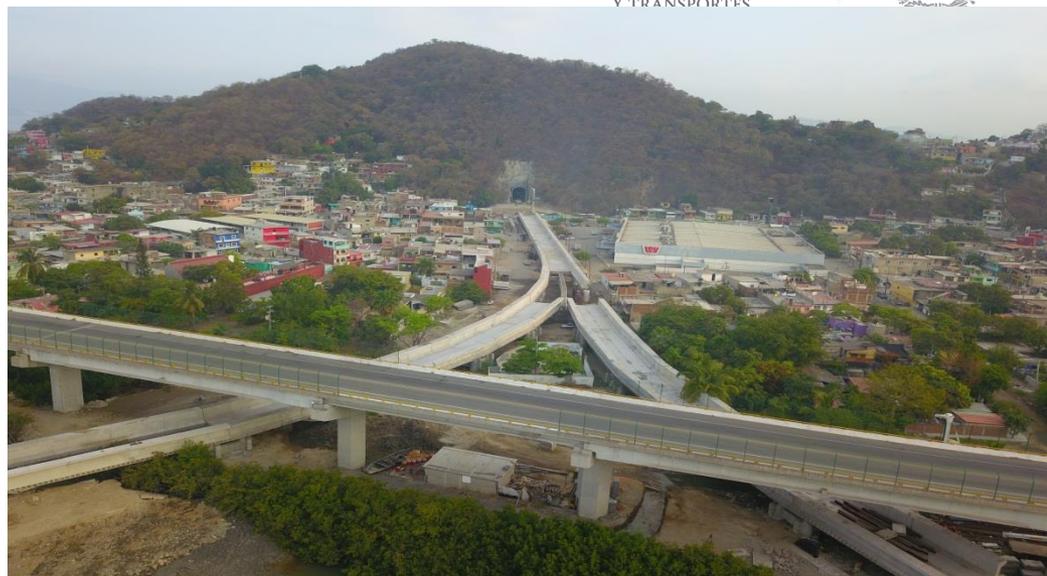
- Reduce los niveles de contaminación visual, auditiva y por emisión de gases de combustión.
- Permite la oportuna prestación de servicios de emergencia, como son: ambulancias, policía, bomberos.



- Eficientiza la comunicación de la ciudad con su Centro Histórico.
- Genera un espacio urbano que incluye soluciones viales, urbanas, de recreación y turismo.

Beneficios económicos

- Reduce los costos excesivos de mantenimiento, conservación y modernización de la red carretera, por exceso de autotransporte circulando con carga del Puerto.
- Elimina el riesgo de migración de líneas navieras a otros puertos al mejorar las condiciones y reducir los costos de operación.



- Frena el aumento de contaminación, de conflictos viales y de riesgo de accidentes en calles y carreteras por el excesivo tráfico de autotransporte.
- Conexión con la infraestructura existente del desvío ferroviario dentro de la Laguna de Cuyutlán.

Beneficios económicos

- ✓ **Evita el estrangulamiento del Puerto, al dar salida oportuna a la carga, de forma masiva por tren.**
- ✓ **Reduce los costos de operación portuaria al evitar la prolongada estadía de buques cargueros en el Puerto.**
- ✓ **Evita la saturación de vialidades urbanas y carreteras, al no incrementar el movimiento de carga por autotransporte, contando con mayor capacidad ferroviaria.**

Sin túnel

4 ventanas de operación (6, 11, 18 y 23 hr)

Carga (Tons):

- Mensual 900 mil
- Anual 10.8 millones

Con túnel

24 horas continuas de operación

Capacidad de carga (tons):

- Mensual 2.3 millones
- Anual 27 millones



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



Obras de Reconfiguración Vial

Obras de Reconfiguración Vial

La zona del centro histórico se ve limitada en 6 cruces a nivel entre el ferrocarril y tránsito vial y 7 cruces peatonales, generando congestionamientos viales de hasta 30 minutos en cada paso del ferrocarril.

Descripción de las obras:

- 3 retornos vehiculares,
- 1 paso peatonal deprimido,
- Reposición de vialidades,
- Reposición de la Infraestructura del malecón,
- Obras inducidas (agua potable, drenaje, cableado, etc)

Costo: 322 MDP

Obras en proceso a concluir en agosto de 2018

