

## **ANEJO Nº 16.- REPOSICIONES VIARIAS**



**ÍNDICE**

1.- INTRODUCCIÓN .....	1	2.6.3.- Situaciones provisionales.....	22
2.- AFECCIONES VIARIAS Y PEATONALES.....	1	2.7.- Paso a Nivel de la Calle Emile Robín.....	24
2.1.- Paso a nivel de la Plaza Castañedo.....	5	2.7.1.- Estado Actual.....	24
2.1.1.- Estado Actual.....	5	2.7.2.- Actuación .....	25
2.1.2.- Actuación .....	6	2.7.3.- Situaciones provisionales.....	27
2.1.3.- Situaciones provisionales .....	8	2.8.- Paso Superior de la Avenida de la Industria .....	27
2.2.- Paso a Nivel Peatonal de la Calleja Ráfaga.....	8	2.8.1.- Estado Actual.....	27
2.2.1.- Estado Actual.....	8	2.8.2.- Actuación .....	28
2.2.2.- Actuación .....	8	2.8.3.- Situaciones provisionales.....	30
2.3.- Calle Avilés .....	10		
2.3.1.- Estado Actual.....	10		
2.3.2.- Actuación .....	10		
2.3.3.- Situaciones provisionales .....	11		
2.4.- Nacional N-632 .....	15		
2.4.1.- Estado Actual.....	15		
2.4.2.- Actuación .....	15		
2.4.3.- Situaciones provisionales .....	15		
2.5.- Varios situados en la futura Estación Intermodal .....	18		
2.5.1.- Estado Actual.....	18		
2.5.2.- Actuación .....	19		
2.5.3.- Situaciones provisionales. ....	21		
2.6.- Calle del Muelle.....	21		
2.6.1.- Estado Actual.....	21		
2.6.2.- Actuación .....	22		

**ÍNDICE DE FIGURAS**

Figura 1. Localización general de afecciones viarias y peatonales .....	2
Figura 2. Localización en detalle de afecciones viarias 1 .....	3
Figura 3. Localización en detalle de afecciones viarias 2 .....	4
Figura 4. Vista del paso a nivel actual de la Plaza de Castañedo. ....	5
Figura 5. Dimensiones estimadas de los accesos al paso a nivel de Plaza de Castañedo. ....	5
Figura 6. Esquema de la solución propuesta para solventar la afección de la Plaza de Castañedo .....	7
Figura 7. Reposición peatonal de la calle Ráfaga. ....	9
Figura 8. Calle Avilés. Vista hacia el Sur.....	10
Figura 9. Vista de la intersección de la Calle Avilés con la Calle Monte Viso.....	10
Figura 10. Dimensiones estimadas de los accesos en la Calle Avilés. ....	10
Figura 11. Actuación en la Calle Avilés. ....	11

Figura 12. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afección de la calle Avilés 1/3.....	12	Figura 27. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afección a la Calle del Muelle .....	23
Figura 13. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afección de la calle Avilés 2/3.....	13	Figura 28. Vista del paso a nivel de la Calle Emile Robín. ....	24
Figura 14. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afección de la calle Avilés 3/3.....	14	Figura 29. Dimensiones estimadas de los accesos al paso a nivel de la Calle Emile Robín.....	24
Figura 15. Vista hacia el Oeste de la N-632. ....	15	Figura 30. Esquema de la solución propuesta para solventar la afección .....	26
Figura 16. Vista hacia el Este de la N-632.....	15	Figura 31. Paso superior de la Avenida de la Industria .....	27
Figura 17. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afección del cruce de la N-632. ....	17	Figura 32. Dimensiones estimadas del paso superior de la Avenida de la Industria .....	28
Figura 18. Viarios en la futura Estación Intermodal. ....	18	Figura 33. Esquema del paso superior de la Travesía de la Industria .....	29
Figura 19. Edificio de ArcelorMittal. ....	18		
Figura 20. Estación de Servicio afectada por la futura Infraestructura Ferroviaria. ....	19		
Figura 21. Vista amplia de la futura localización de la Estación Intermodal. ....	19		
Figura 22. Paso a nivel de acceso al Apeadero de Avilés en ancho métrico. ....	19		
Figura 23. Esquema de la solución propuesta para solventar la afección en la futura Estación Intermodal.....	20		
Figura 24. Vista aérea con las dimensiones de la Calle del Muelle.....	21		
Figura 25. Vista hacia el sur de la Calle del Muelle y del actual corredor ferroviario desde el paso peatonal de La Grapa.....	22		
Figura 26. Vista hacia el norte de la Calle del Muelle y del actual corredor ferroviario desde el paso peatonal de La Grapa.....	22		

## 1.- INTRODUCCIÓN

El objeto principal del presente anejo es el de describir, las afecciones que la futura actuación ferroviaria produce sobre el entramado viario existente en la zona de actuación.

En lo que respecta a las vías de comunicación existentes, el efecto barrera que produce la futura infraestructura ferroviaria, se resuelve mediante las siguientes soluciones:

- **Pasos superiores** sobre la plataforma.
- Aprovechando el **soterramiento** de la futura infraestructura,
- Aprovechando **tramos deprimidos** que permiten la reposición del viario sobre las vías ferroviarias manteniendo la configuración/geometría existente.
- A través del **Planeamiento Urbanístico**

## 2.- AFECCIONES VIARIAS Y PEATONALES

Dentro del ámbito de actuación se producen afecciones a los siguientes viarios y pasos peatonales:

1. Paso a Nivel de la Plaza Castañedo (Viario y Peatonal)
2. Paso a Nivel de la Calle Ráfaga (Peatonal)
3. Calle Avilés (Viario y Peatonal)
4. Carretera Nacional N-632 (Viario)
5. En la ubicación de la futura Estación Intermodal se ven afectados los siguientes viarios y paseos peatonales:
  - Travesía Canapés
  - Avenida del Marqués de Suances
  - AS-238
  - Paso a nivel del Apeadero de Avilés (Ancho métrico)
6. Calle del Muelle (Viario y Peatonal)
7. Paso a Nivel de la Calle Emile Robín (Viario y Peatonal)
8. Paso superior de la Avenida de la Industria (Viario y Peatona)

A continuación, se muestra una imagen con cada de las localizaciones citadas con anterioridad:

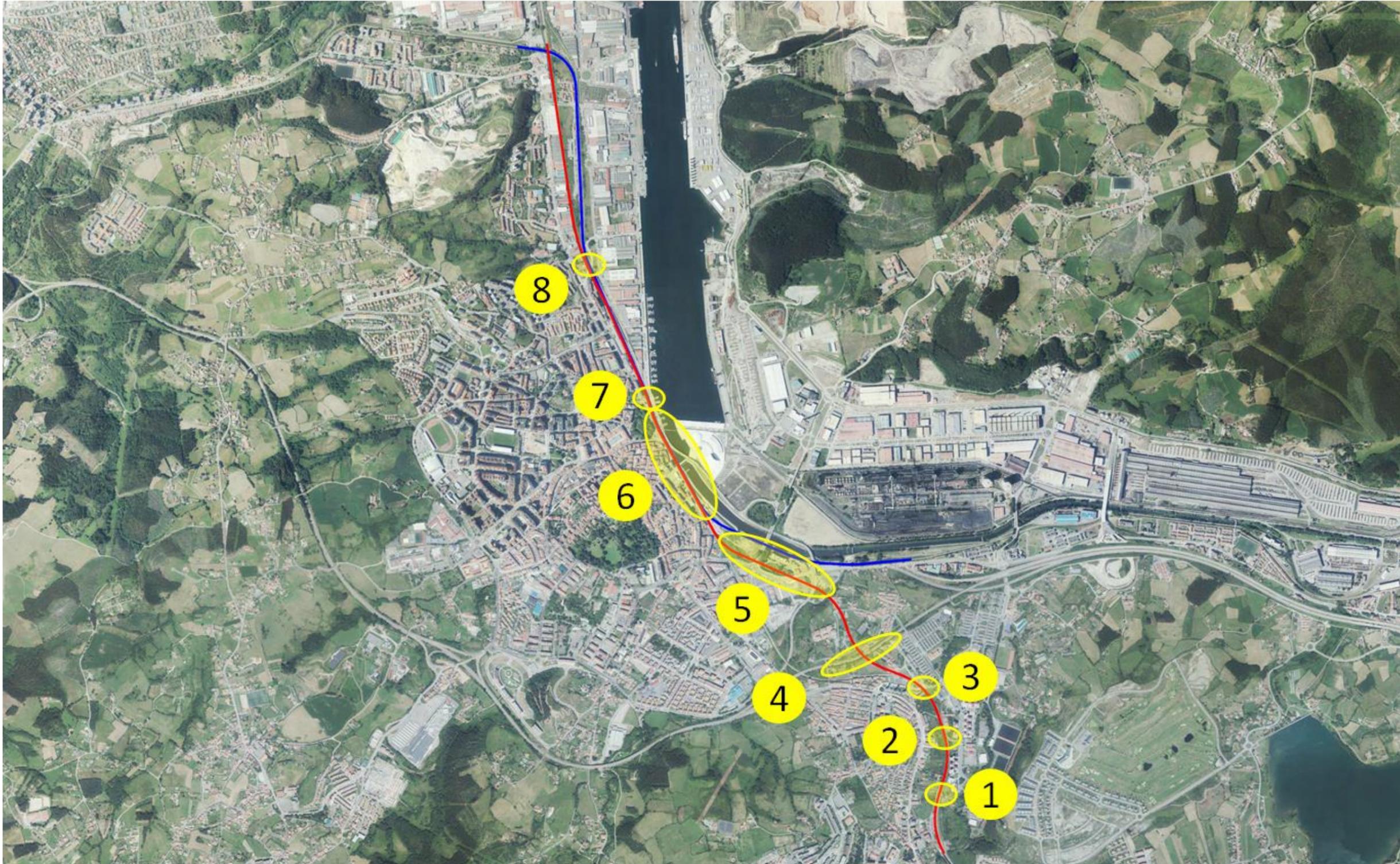


Figura 1. Localización general de afecciones viarias y peatonales

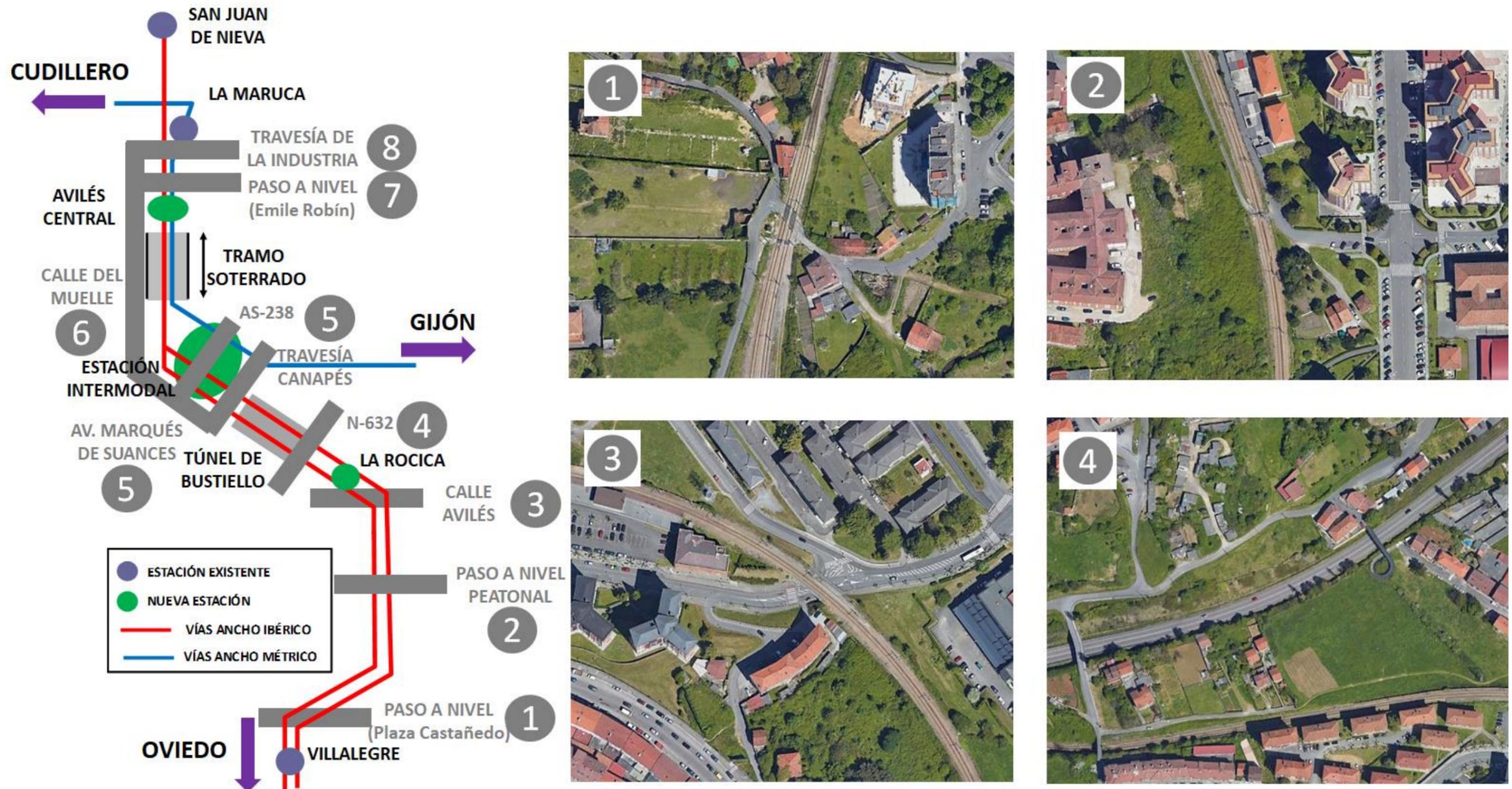


Figura 2. Localización en detalle de afecciones viarias 1

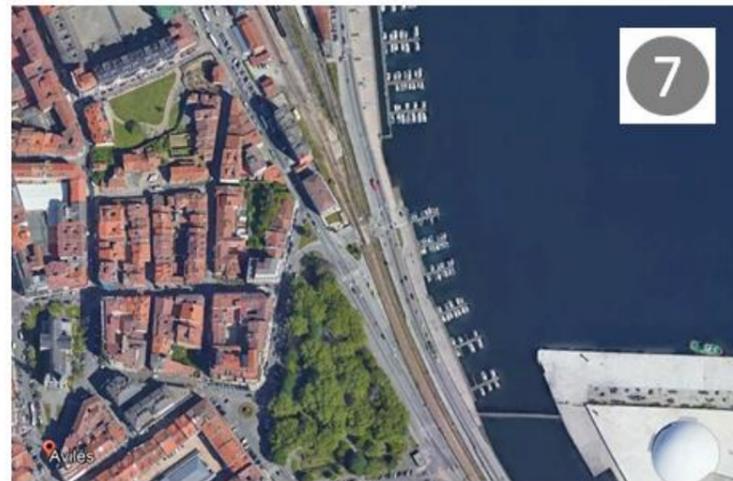
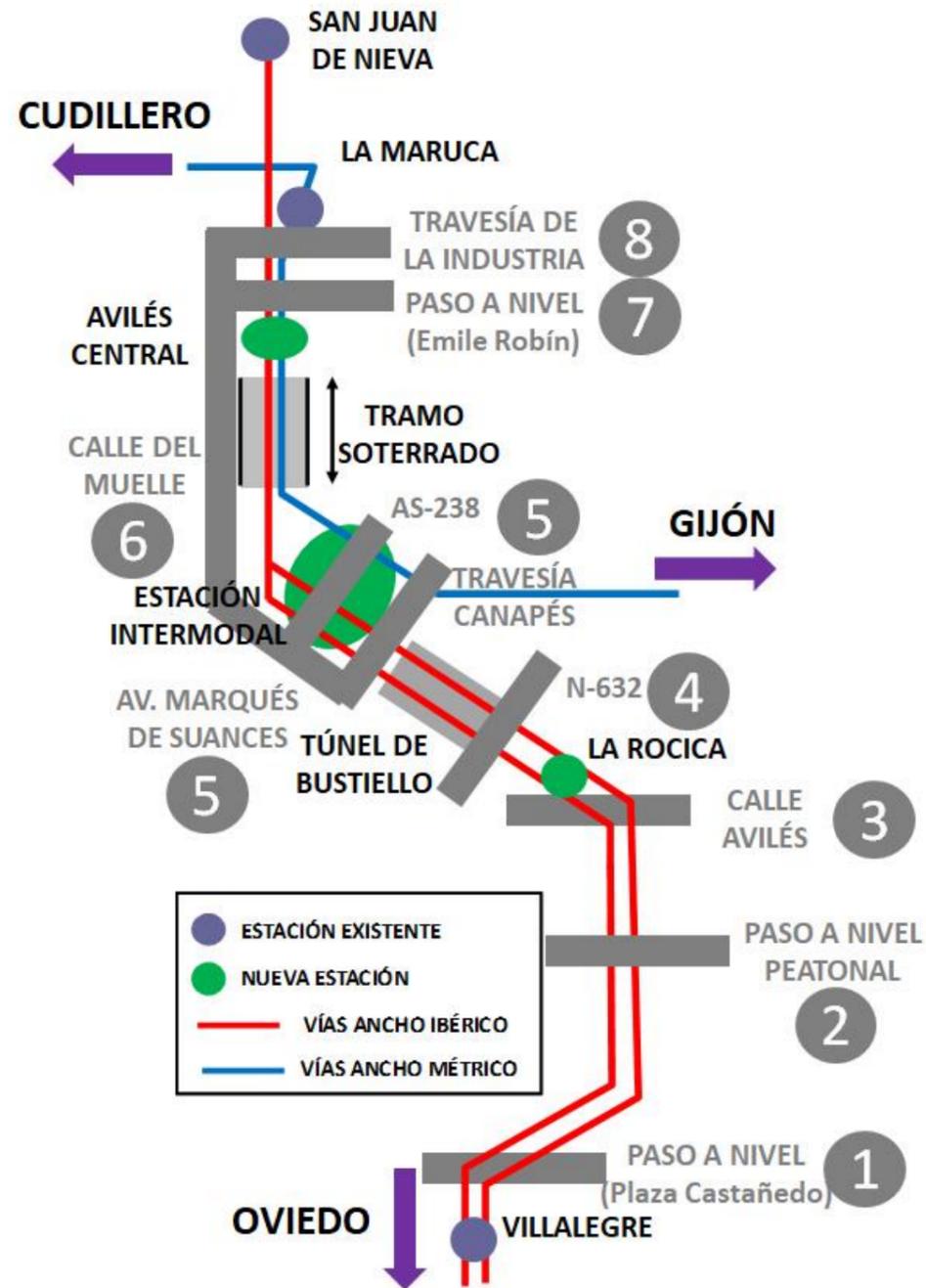


Figura 3. Localización en detalle de afecciones viarias 2

A continuación, se va a realizar una breve descripción de la afección realizada en cada uno de los puntos indicados, comenzando con una descripción del estado actual de los viarios afectados, realizando a continuación una descripción general de la actuación definida y finalizando con un análisis de las situaciones provisionales.

## 2.1.- Paso a nivel de la Plaza Castañedo

### 2.1.1.- Estado Actual

En el PK 14/605 de la línea San Juan de Nieva – Villabona de Asturias, en ancho ibérico, se localiza un paso a nivel, tanto peatonal como viario, perteneciente a la denominada Plaza Castañedo. El paso peatonal está separado del viario.

El acceso viario al paso a nivel presenta viviendas y tapias de fincas a su alrededor, lo cual dificulta las posibles soluciones de supresión a través de pasos a desnivel. Sin embargo, algunas de ellas se encuentran en estado de abandono.

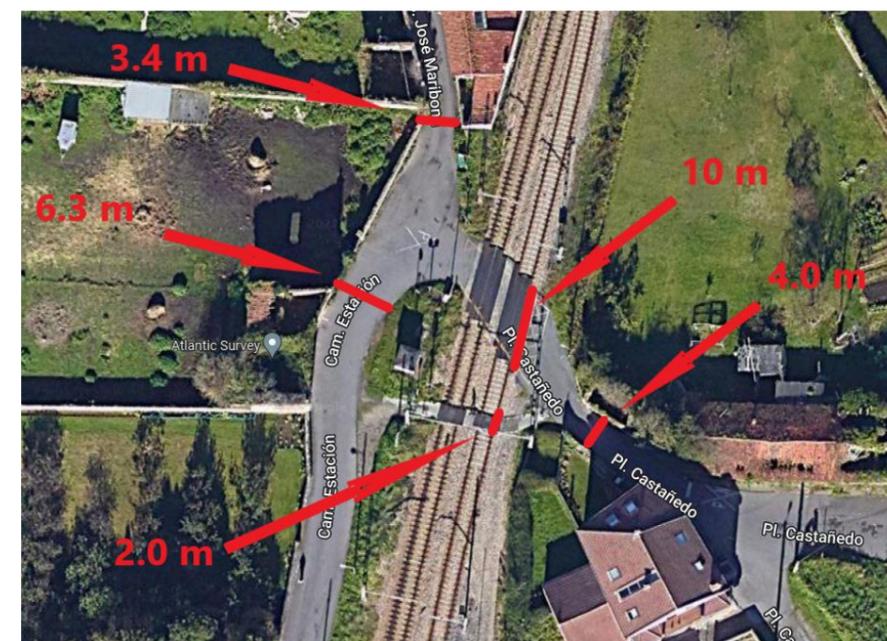
El paso a nivel está constituido por un material sintético.



**Figura 4. Vista del paso a nivel actual de la Plaza de Castañedo.**

El paso a nivel para el viario tiene un ancho y una longitud de 10 m, aproximadamente. El paso a nivel peatonal tiene un ancho de 2 m y una longitud de 7 m.

Acceden al paso a nivel por la margen izquierda las calles Camino de la Estación y la calle José Maribona de 6.3 m y 3.4 m de ancho, aproximadamente. Por la margen derecha accede al paso la calle Plaza de Castañedo. Las calles están afirmadas con pavimento bituminoso en aparente buen estado de conservación. Las calles no disponen de bordillos, aceras ni de otros elementos de drenaje longitudinal o transversal.



**Figura 5. Dimensiones estimadas de los accesos al paso a nivel de Plaza de Castañedo.**

No existen marcas viales de borde en las calles salvo las referentes al cruce de ferrocarril. Existen algunas señales verticales señalizando el paso a nivel, pero no en todos los accesos. El paso a nivel está dotado de barreras automáticas de aguja, señales acústicas y luces de aviso. La visibilidad es buena en las cercanías del cruce, pero está dificultada por la vegetación, por las tapias y por las edificaciones existentes.

**Se considera que en estas condiciones el paso a nivel de la Plaza de Castañedo debe ser intervenido mediante la ejecución de un paso a desnivel para mejorar las condiciones de seguridad y de explotación de las nuevas infraestructuras.**

#### 2.1.2.- Actuación

Se propone la ejecución de un nuevo paso a desnivel sobre las vías, consistente en un paso superior viario. El paso se ubicará en la cabecera norte de la Estación de Villalegre, 100 m hacia el sur del paso actual por lo que se considera que no supone un perjuicio para los vehículos que utilizan el actual, ya que además de cruzar la nueva infraestructura ferroviaria con total seguridad, el posible incremento de la longitud recorrida no es relevante. Además, se evitan los estrechamientos que existen en los viales en la situación actual.

Para conseguir desarrollo suficiente para ganar la altura sobre las vías, es necesario unos terraplenes de acceso de gran longitud en el Camino de la Estación y la Plaza Castañedo.

El nuevo viario del paso superior es bidireccional y está compuesto por 2 carriles de 3 m de ancho con arcenes laterales de 0.5 m a ambos lados.

Para reponer el actual uso peatonal del paso a nivel a suprimir, se define adicionalmente al ya comentado paso superior viario, una pasarela peatonal en la misma ubicación que el actual paso a nivel.

En la gráfica presentada a continuación se muestra, esquemáticamente, la solución propuesta:

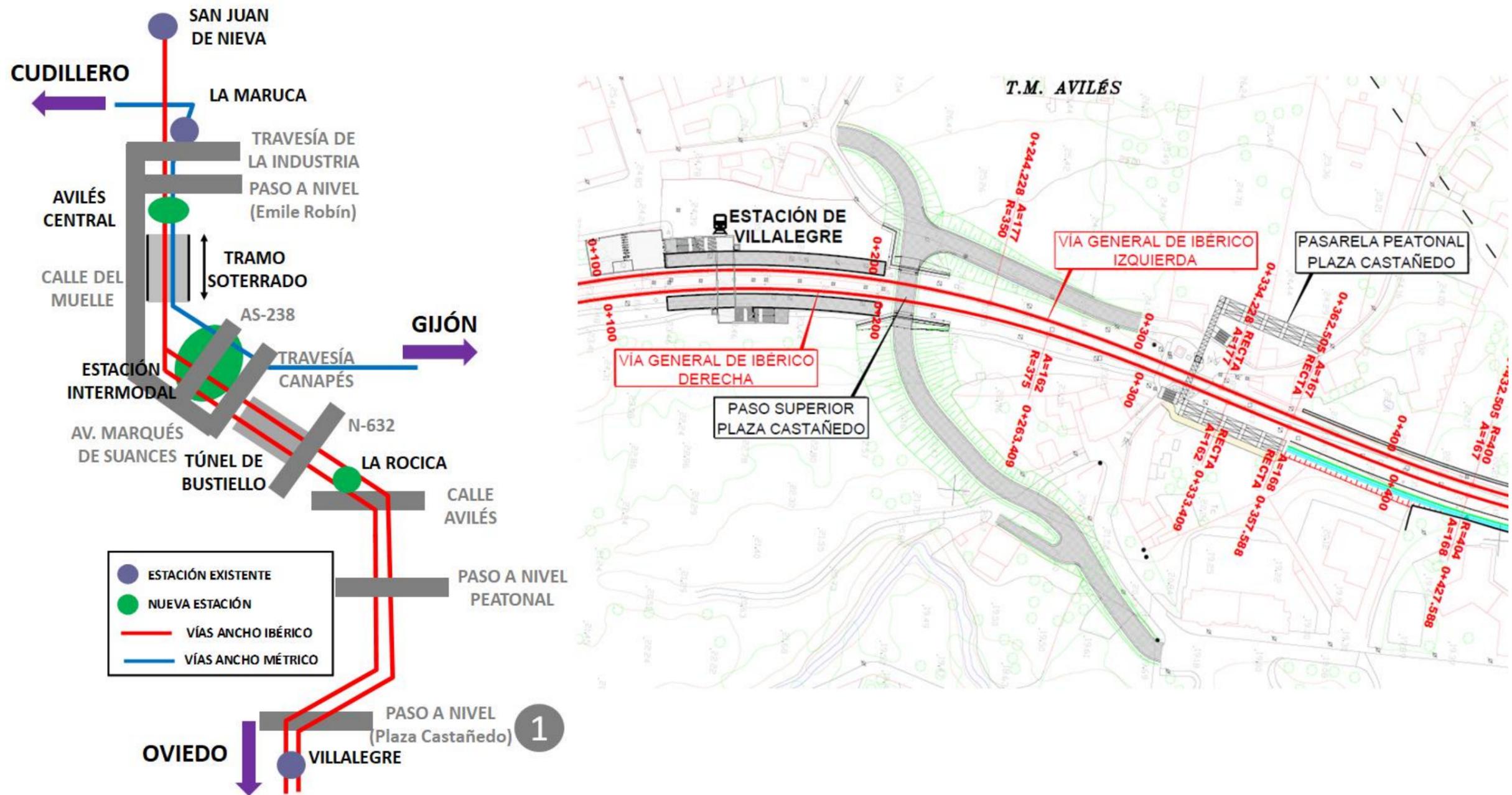


Figura 6. Esquema de la solución propuesta para solventar la afección de la Plaza de Castañedo

### 2.1.3.- Situaciones provisionales

Al ser la construcción del paso superior en una nueva ubicación, se considera que se puede realizar sin ser necesarios desvíos provisionales de tráfico, ya que las obras se pueden construir lateralmente, y tan solo habrá que hacer la conexión con los viarios actuales, que puede hacerse rápidamente sin afecciones importantes.

## 2.2.- Paso a Nivel Peatonal de la Calleja Ráfaga

### 2.2.1.- Estado Actual

En el PK 14/895 de la línea San Juan de Nieva – Villabona de Asturias, en ancho ibérico, se localiza un paso a nivel peatonal perteneciente a la denominada Calleja Ráfaga.

El paso está constituido por un material sintético.



*Vista del Paso a Nivel Peatonal Actual*

### 2.2.2.- Actuación

Se propone, la ejecución de un nuevo paso a desnivel sobre las vías, consistente en un paso superior peatonal.

En la gráfica presentada a continuación se muestra, esquemáticamente, la solución propuesta:

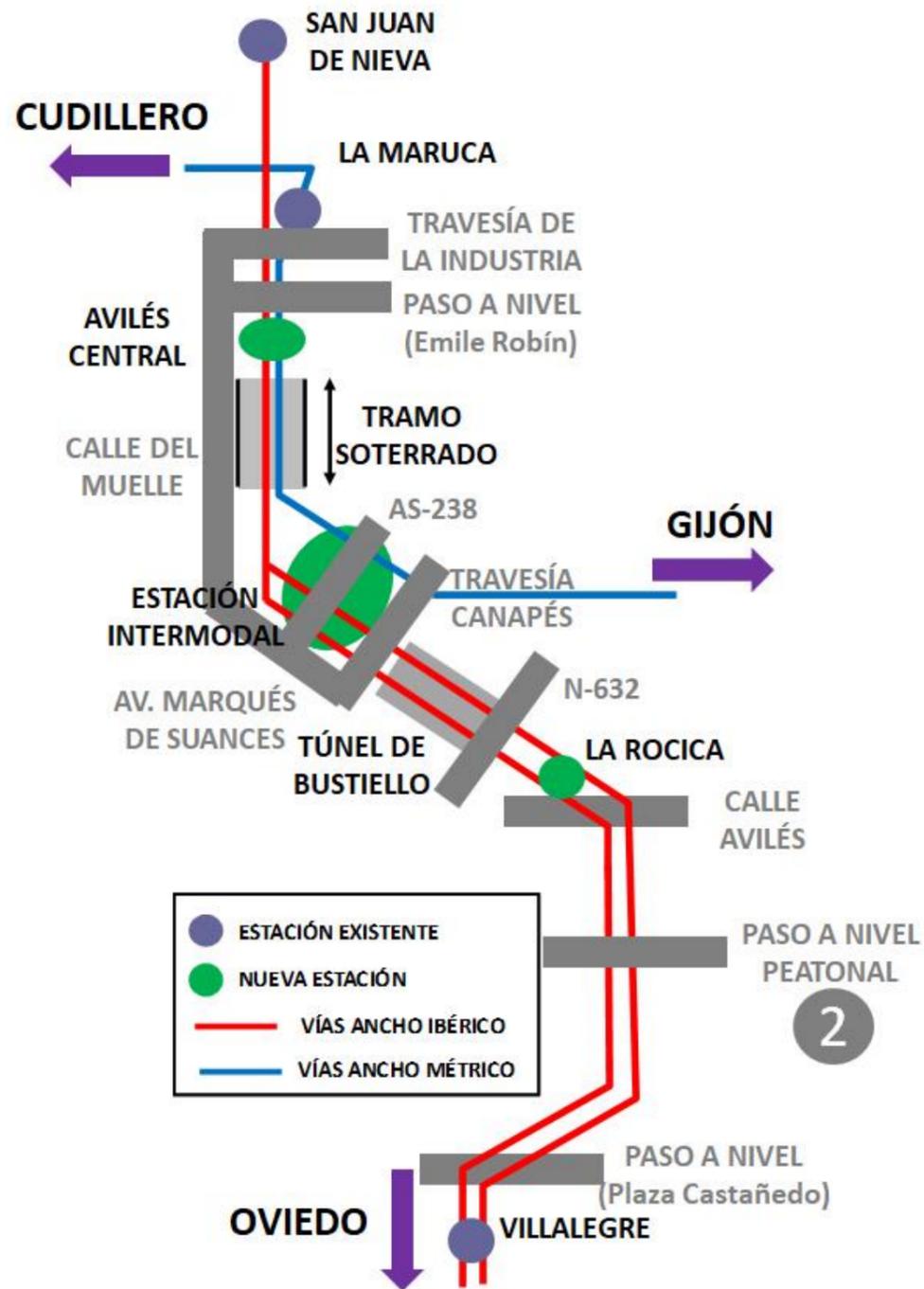


Figura 7. Reposición peatonal de la calle Ráfaga.

### 2.3.- Calle Avilés

#### 2.3.1.- Estado Actual

En el PK 15/180 de la línea San Juan de Nieva – Villabona de Asturias, en ancho ibérico, se localiza un viaducto que cruza sobre la denominada Calle Avilés.

Este viario en la zona de cruce presenta una intersección canalizada exclusivamente con marcas viales con la denominada calle Monte Viso. La calle Avilés está dotada de carril central de espera para los giros a la izquierda entre las dos calles.

En la zona de cruce, la calle Avilés baja permitiendo el paso bajo la actual infraestructura ferroviaria en ancho ibérico.

Las calles disponen de aceras y se aprecia un paso de cebra en la calle Avilés de tipo acera continua (elevada al mismo nivel que la acera). Se aprecian muros de distintas tipologías en las proximidades de la estructura.

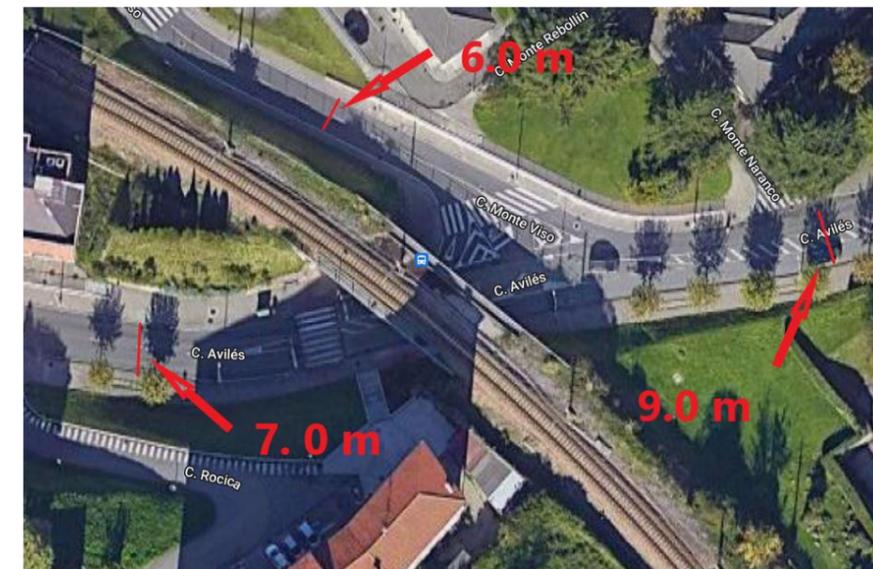


**Figura 8. Calle Avilés. Vista hacia el Sur.**

El pavimento de las calles de las calles es de tipo asfáltico y se aprecian tragantes y colectores para el drenaje longitudinal del punto bajo existente.



**Figura 9. Vista de la intersección de la Calle Avilés con la Calle Monte Viso.**



**Figura 10. Dimensiones estimadas de los accesos en la Calle Avilés.**

#### 2.3.2.- Actuación

Se plantea la construcción de un nuevo paso a distinto nivel para la infraestructura ferroviaria bajo la calle Avilés sensiblemente paralela al actual. El paso previsto estará entre pantallas bajo la calle Avilés por lo que es necesario modificar la

rasante. Además, se elimina la intersección con la calle Monte Viso, disponiendo un acceso en fondo de saco a las viviendas existentes. Con el fin de conseguir una correcta integración con el entorno eminentemente urbano, será necesario realizar las conexiones con las calles Rocica y con Monte Naranco.

Se utiliza inclinaciones máximas de la rasante distintas para los viarios que para las aceras, siendo estas pendientes de un 6 % para permitir que sean utilizadas por personas de movilidad reducida. Habrá que acondicionar las escaleras situadas en el sur a la nueva rasante de las aceras.

Los rellenos a realizar tienen una altura máxima de 5 m y deberán ser perfectamente conectados con los niveles de la calle actual.

Será necesario revisar y ajustar el drenaje de la calle actual y ajustarlo a la nueva rasante, considerando el punto bajo que se produce en el 0+150, aproximadamente.



**Figura 11. Actuación en la Calle Avilés.**

### 2.3.3.- Situaciones provisionales

Se ha contemplado un desvío provisional de la calle Avilés en las distintas fases de las situaciones provisionales para la ejecución de la reposición definitiva de la calle.

Para la ejecución de la actuación a desarrollar se ha considerado desviar los tráficos por el norte del actual corredor, conectando la calle Roble con el camino de la vía, pasando por un tramo de falso túnel anterior al túnel del Bustiello, tramo que debe de haberse ejecutado con anterioridad.

Este desvío cruzaría sobre el corredor actual ferroviario a la altura de un paso superior ya existente, el cual se demolería y se ejecutaría de nuevo con objeto de permitir el paso de dos carriles de circulación ya que el paso actual solo permite el paso de un único carril.

Este desvío, tal y como se ha comentado, se conectaría del lado este con la calle Roble, con objeto de librar la zona de actuación de reposición del cruce de la calle Avilés sobre el soterramiento.

Una vez ejecutado este nuevo paso, y por lo tanto la reposición de la calle Avilés, se levantaría el desvío provisional y se pondría en servicio la reposición definitiva de la calle Avilés, tal y como se muestra en los siguientes esquemas:

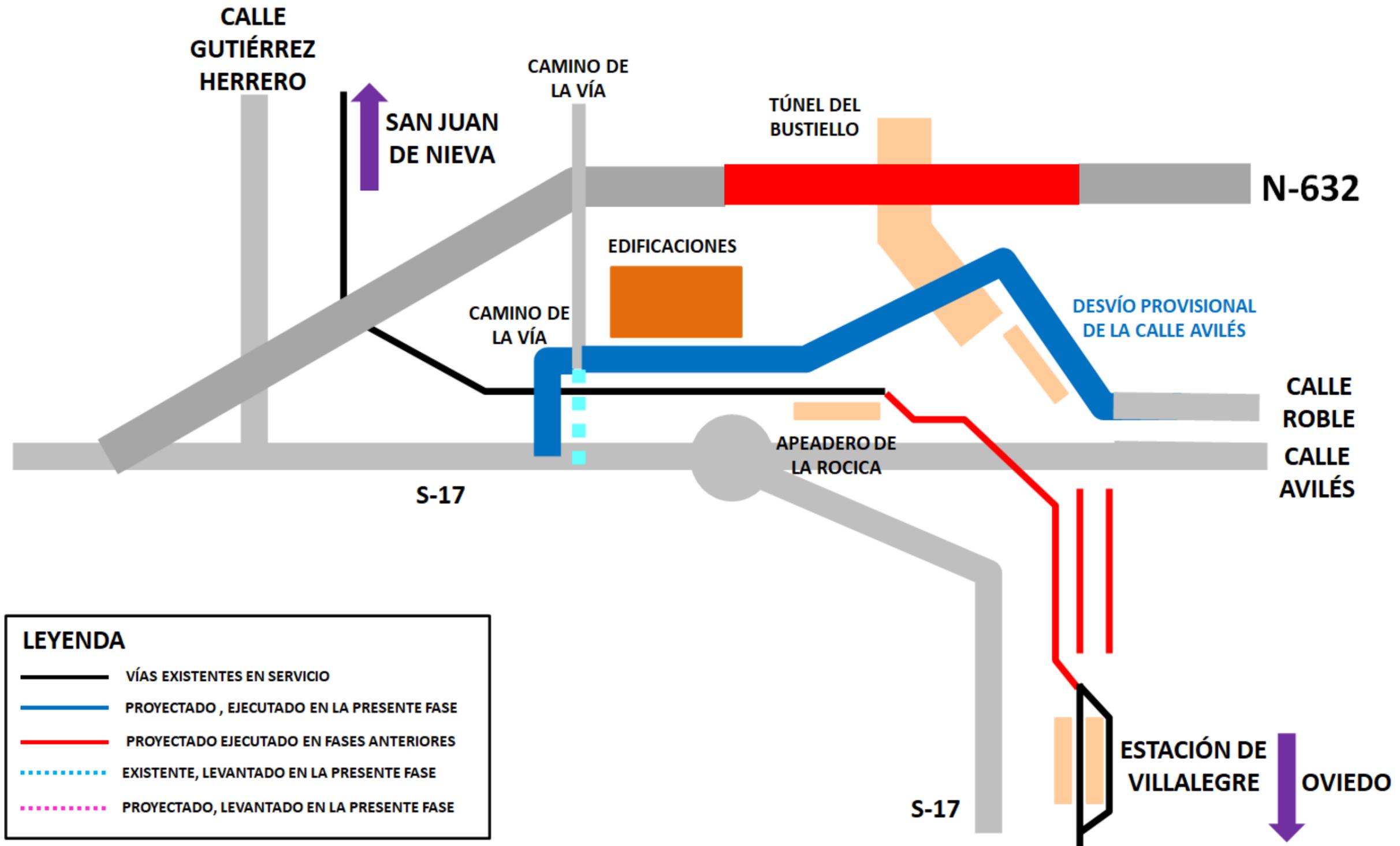


Figura 12. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afección de la calle Avilés 1/3.

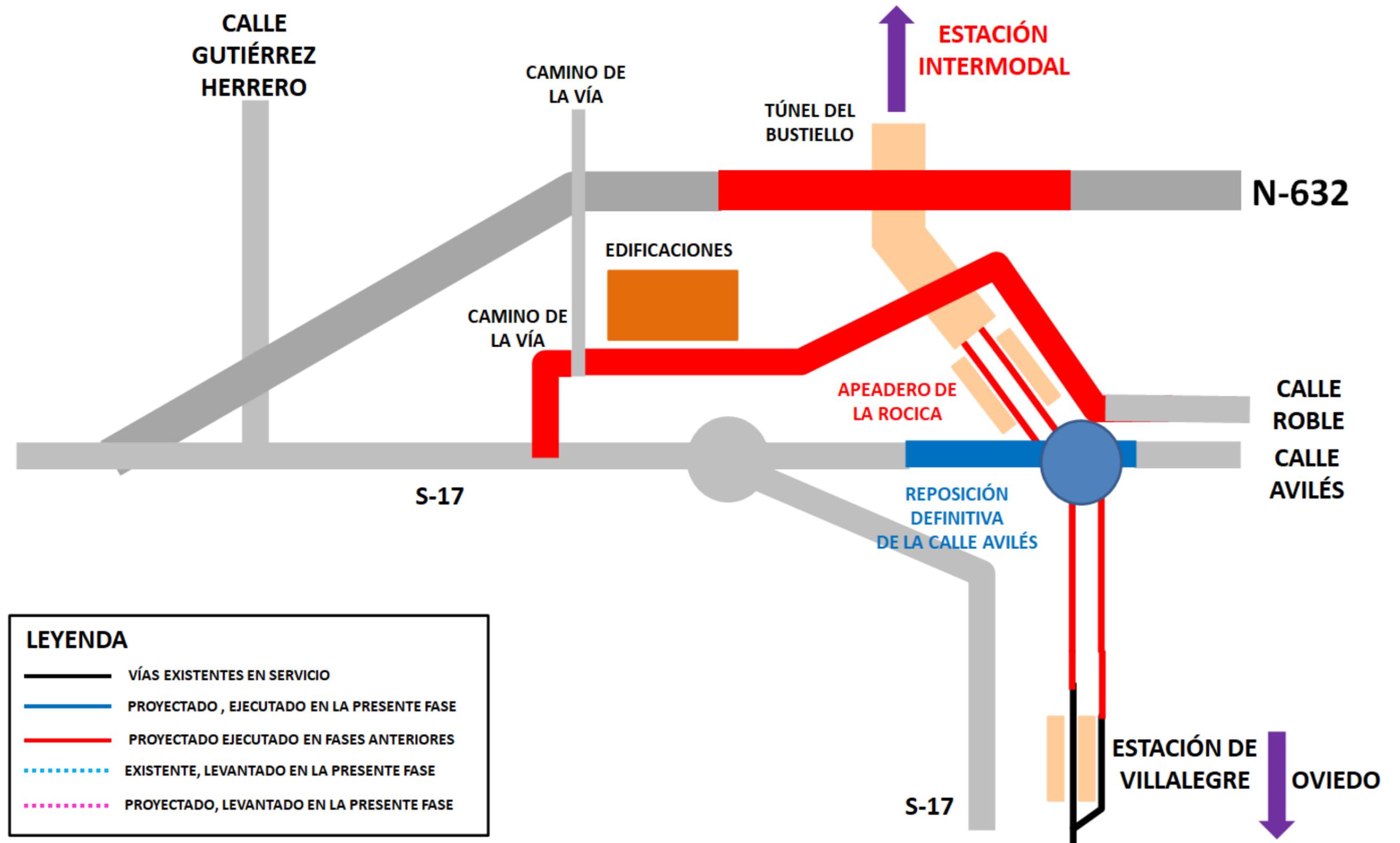


Figura 13. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afección de la calle Avilés 2/3.

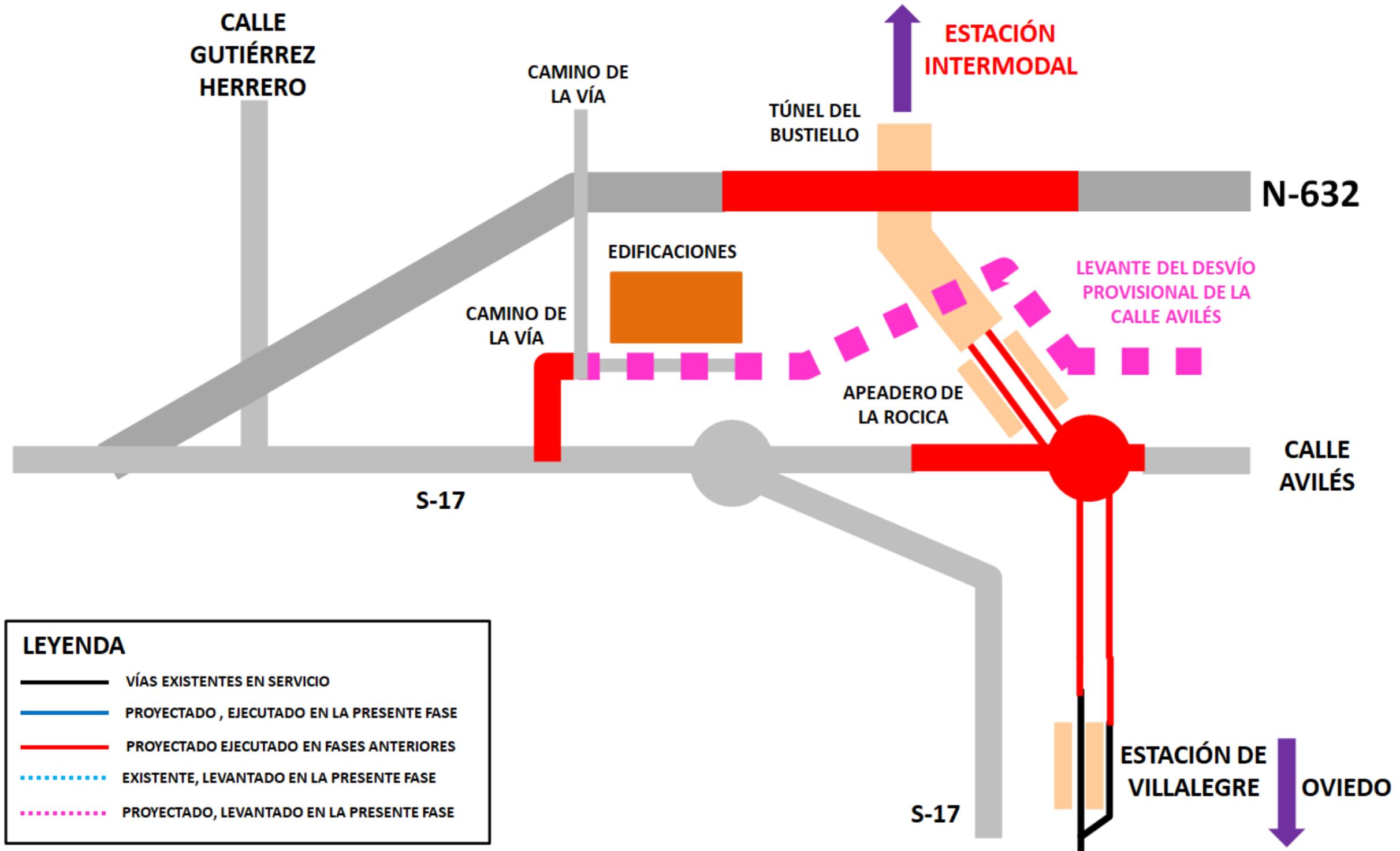


Figura 14. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afección de la calle Avilés 3/3.

## 2.4.- Nacional N-632

### 2.4.1.- Estado Actual

En la zona en donde la futura infraestructura en ancho ibérico comienza a desarrollar el único tramo en variante, incluyendo un tramo en túnel, se cruza casi perpendicularmente la Carretera N-632, bidireccional de un carril por sentido de 3.5 m de ancho y dotada de arcenes laterales de 1.50 m. Este viario circunvala al núcleo de población de Avilés. Donde está previsto el cruce hay un desmante de unos 5 m de altura con cunetas laterales revestidas.



**Figura 15. Vista hacia el Oeste de la N-632.**

No se aprecia señalización vertical en la zona de cruce. La carretera N-632 dispone de marcas viales de borde y marca central doble para prohibir el adelantamiento. El estado de conservación del firme es medio por la presencia de fisuras longitudinales y transversales.

En las proximidades al cruce, sobre todo en la margen derecha, existen viviendas y una pasarela peatonal. Las viviendas se encuentran situadas a distinto nivel que la carretera N-632 con un muro con anclajes de unos 4 m de altura.



**Figura 16. Vista hacia el Este de la N-632.**

### 2.4.2.- Actuación

En la zona de afección, no existe cobertera de tierras suficiente como para ejecutar el túnel mediante métodos convencionales, siendo más adecuado ejecutar el tramo a través de un falso túnel.

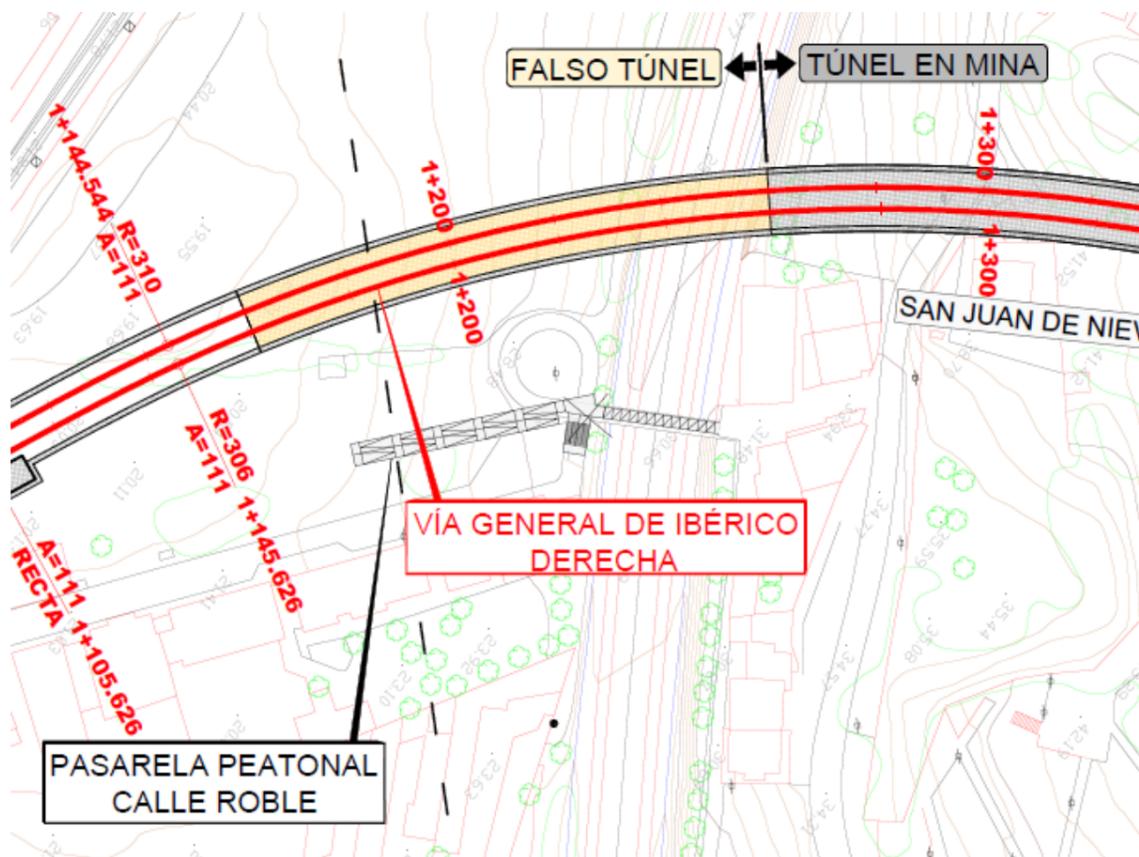
### 2.4.3.- Situaciones provisionales

La actuación a desarrollar en esta ubicación se trata básicamente en ejecutar el tramo en falso túnel situado junto al actual viario, del lado sur, con objeto de facilitar la ejecución posterior de una variante provisional al viario afectado, sobre el tramo soterrado, permitiendo la ejecución del tramo en falso túnel situado bajo el actual viario. Una vez ejecutado este último tramo soterrado, se permitiría la reposición de la N-632 en su estado actual.

Adicionalmente, el desvío provisional de la N-632 afecta a la pila de una pasarela peatonal que conecta a la calle Roble con ambos márgenes de dicho viario, tal y como se muestra en la siguiente imagen:



Esta pasarela se repone mediante una nueva (accesible a diferencia de la pasarela actual) ejecutada en la misma ubicación:



En la gráfica presentada a continuación se muestra, esquemáticamente, las fases de la solución propuesta para la reposición de la N-632:

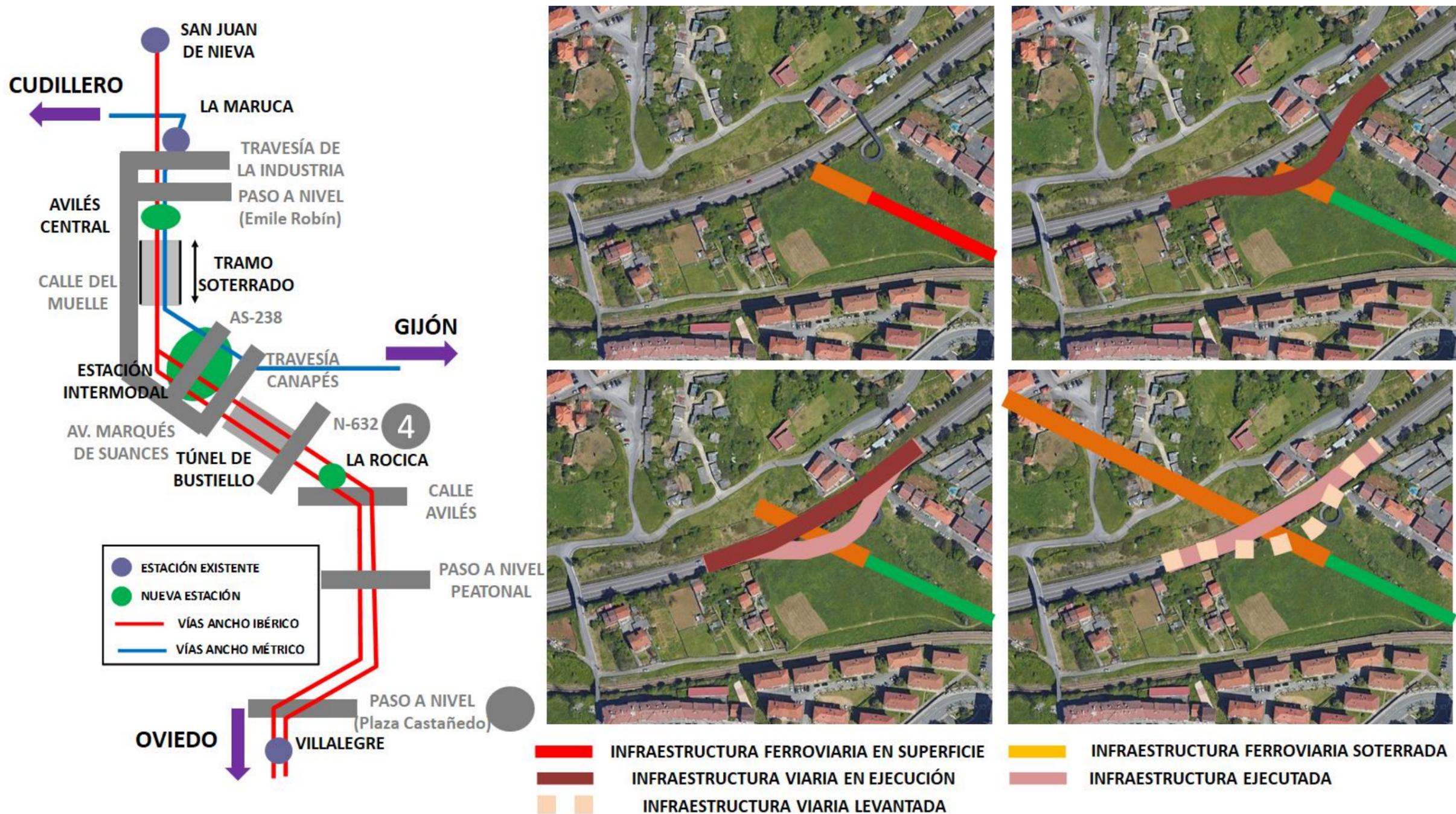


Figura 17. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afección del cruce de la N-632.

## 2.5.- Varios situados en la futura Estación Intermodal

### 2.5.1.- Estado Actual

En la ubicación de la futura Estación Intermodal se localiza un entramado viario compuesto principalmente por los siguientes viarios:

- Travesía Canapés bidireccional con un carril por sentido que a partir del puente sobre la AS-19 o Avenida de Gijón pasa a llamarse Avenida Conde de Guadalhorce.
- Avenida de Gijón o As-19 bidireccional de dos carriles por sentido que posteriormente pasa a llamarse Avenida del Marqués de Suances hacia Avilés desde la intersección con la AS-238.
- AS-238 bidireccional de dos carriles por sentido que tiene una intersección en T con la AS-19.
- Paso a nivel en la vía de ancho ibérico para el acceso al Apeadero de Avilés (Ancho métrico)

La afección que la futura infraestructura ferroviaria en ancho ibérico realiza sobre este entramado es importante, con cruces a nivel (Travesía Canapés, la Avenida del Marques de Suances o Avenida de Gijón y el Paso a Nivel) y un cruce bajo la AS-238 pero con afección sobre el mismo.

En la figura siguiente se puede observar la zona con los cruces y las denominaciones de los viarios:

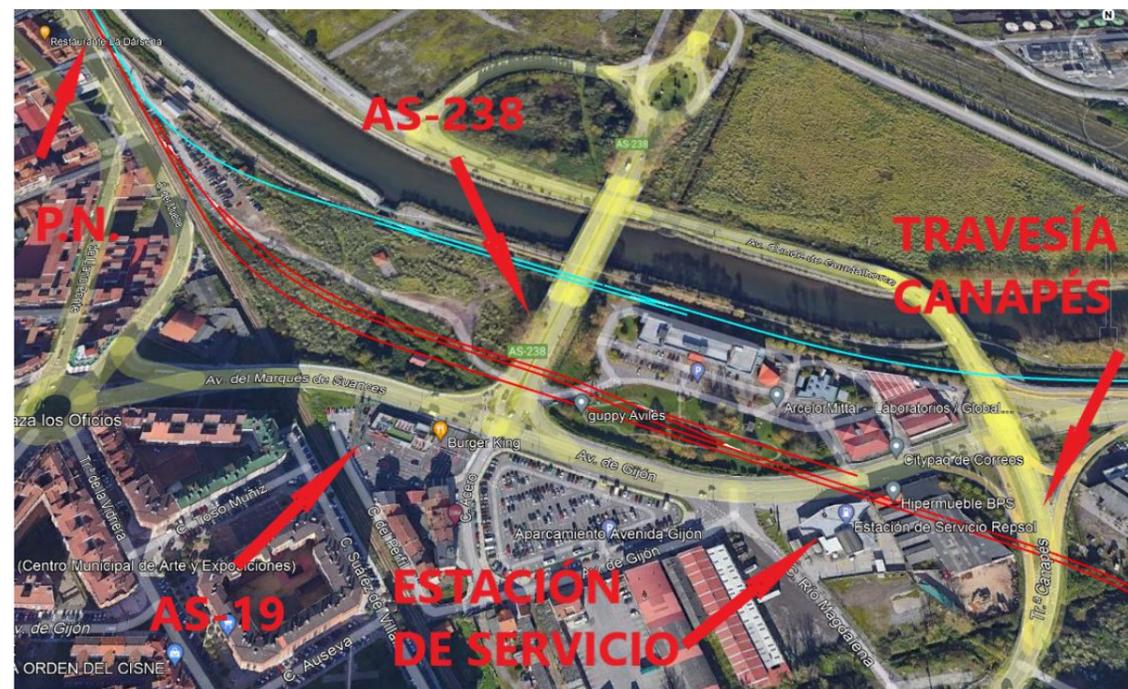


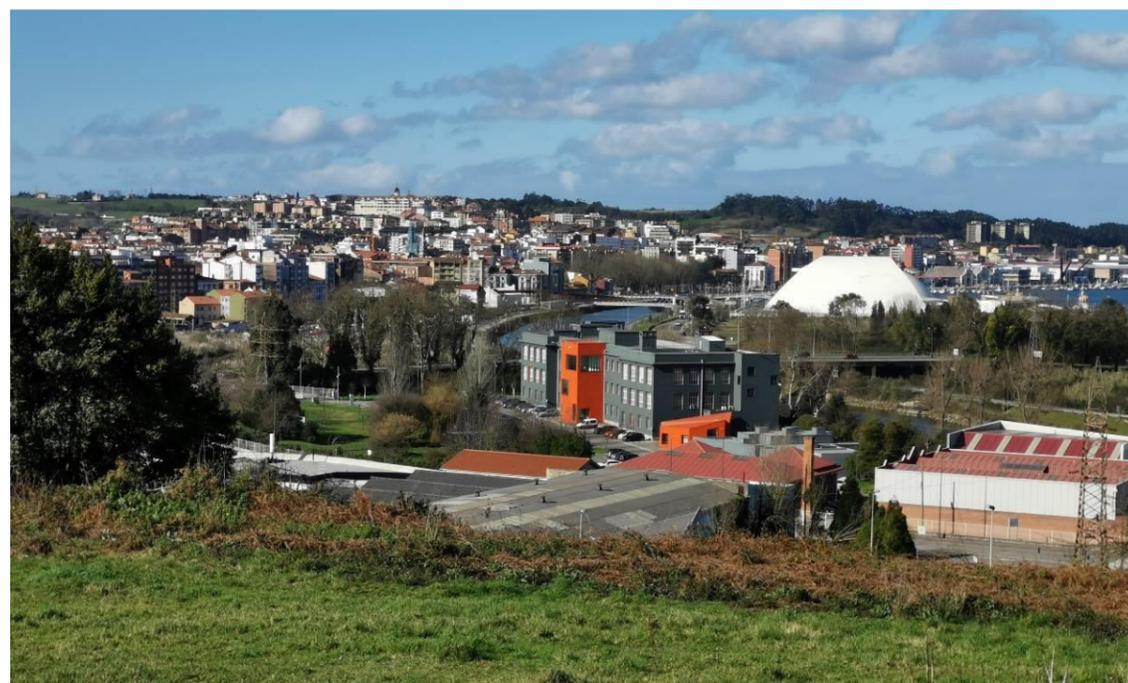
Figura 18. Viarios en la futura Estación Intermodal.



Figura 19. Edificio de ArcelorMittal.



**Figura 20. Estación de Servicio afectada por la futura Infraestructura Ferroviaria.**



**Figura 21. Vista amplia de la futura localización de la Estación Intermodal.**



**Figura 22. Paso a nivel de acceso al Apeadero de Avilés en ancho métrico.**

#### 2.5.2.- Actuación

La actuación a desarrollar para compatibilizar la futura infraestructura ferroviaria con el entramado viario existente en esta localización solo puede resolverse a través del Planeamiento Urbanístico definido dentro de lo que se ha denominado “Área de Nueva Centralidad – Isla de la Innovación”.

En este desarrollo se define un nuevo entramado viario que será compatible con la actuación ferroviaria desarrollada en el presente Estudio Informativo. Esto conlleva a que dicho desarrollo urbanístico se ejecute con anterioridad al de la presente actuación.

En la gráfica presentada a continuación se muestra, esquemáticamente, la solución propuesta:

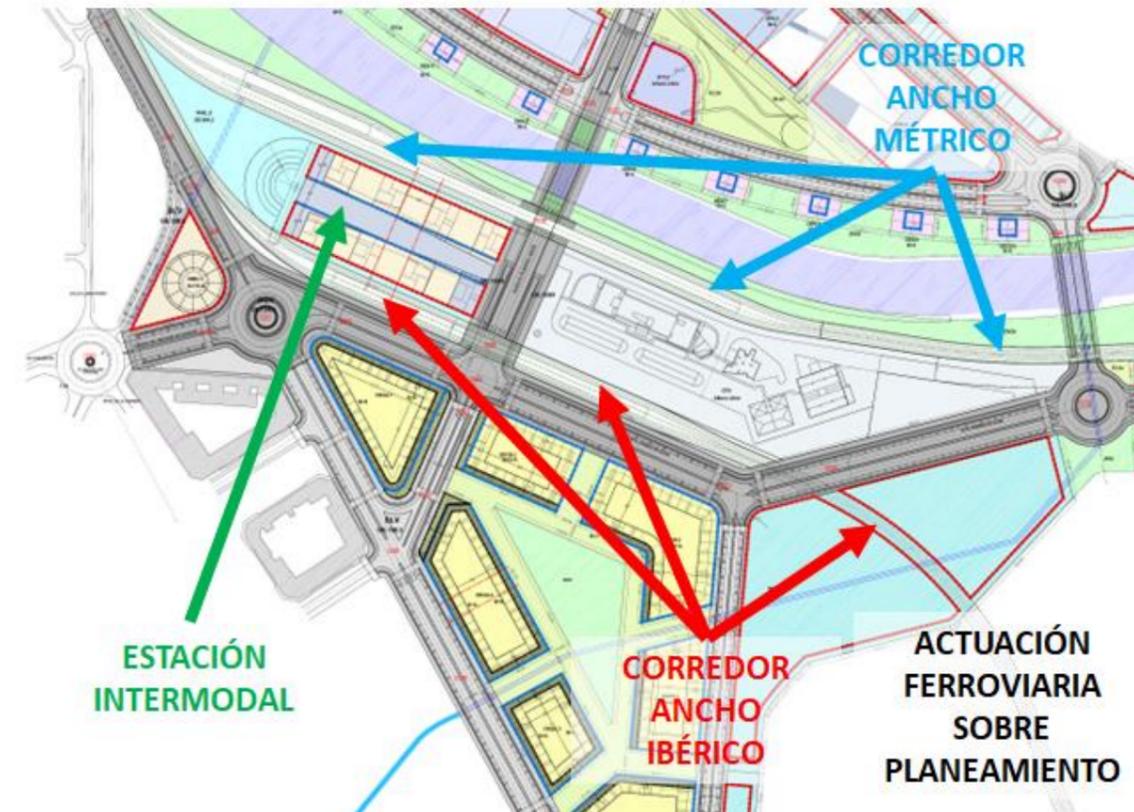
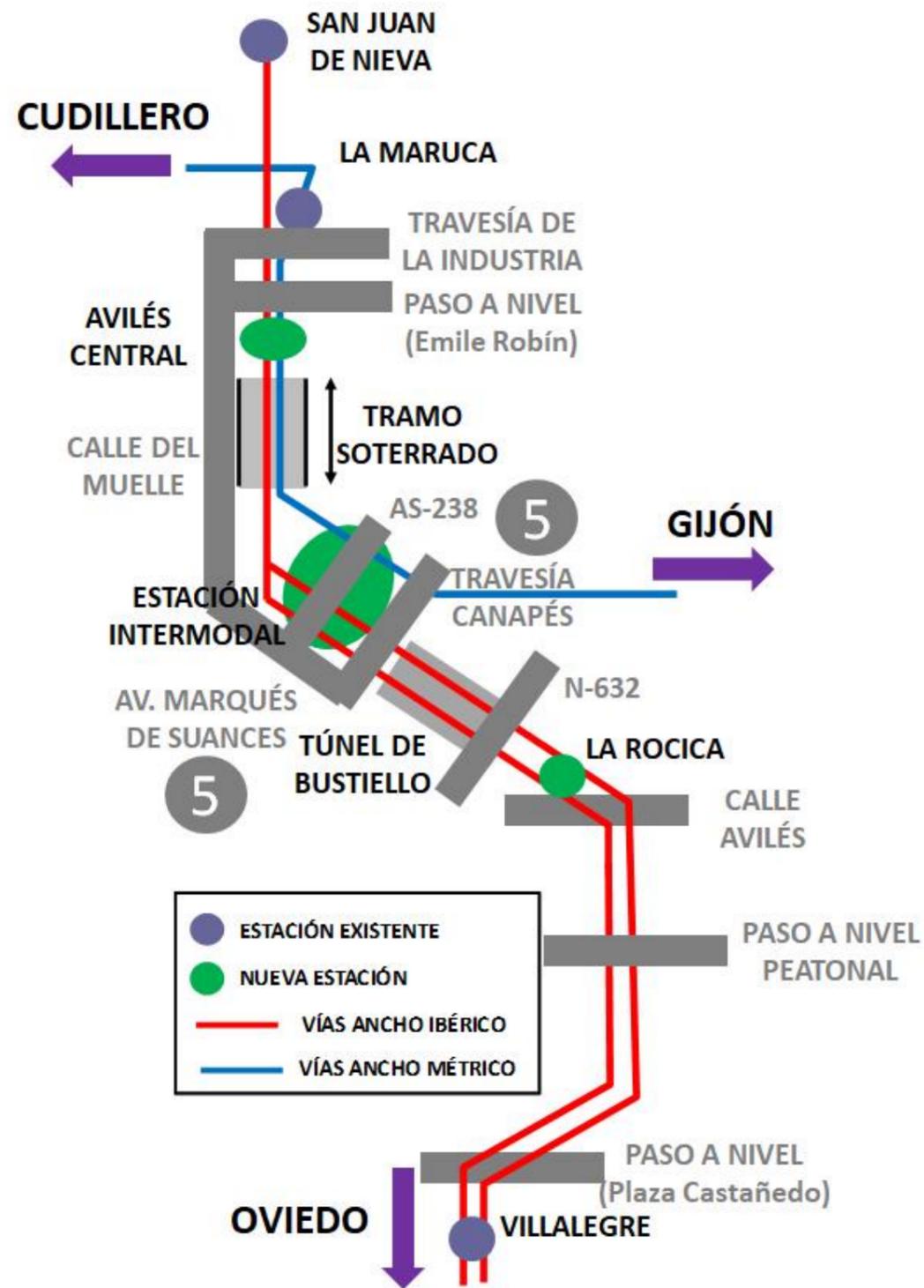


Figura 23. Esquema de la solución propuesta para solventar la afección en la futura Estación Intermodal.

Está previsto, por lo tanto, una reposición de los viarios existentes y las áreas urbanizadas que permiten la construcción de la nueva infraestructura ferroviaria y en particular, de la disposición de la nueva Estación Intermodal.

A continuación, se describen las actuaciones previstas en la denominada “Área de Nueva Centralidad – Isla de la Innovación” según la propuesta de viarios obtenida del Plan Especial aportado por el Ayuntamiento de Avilés durante el desarrollo de la presente actuación, con objeto de explicar como queda integrada la futura Estación Intermodal en esta zona:

- Las intersecciones con los viarios existentes se resuelven con glorietas.
- Se desmantela el paso superior de la intersección de la travesía Canapés sobre la AS-19, proyectando una nueva estructura en el lado este de la zona de actuación que conecta con una glorieta que permite las conexiones con el viario existente. De esta glorieta se incluye una conexión con la avenida de Gijón y con la avenida del Marques de Suances que cruza a distinto nivel con el trazado de la nueva infraestructura ferroviaria de ancho ibérico, quedando esta en el lado norte, ente el nuevo viario y la ría de Avilés.
- En la zona central del “Área de Nueva Centralidad” se incluye un nuevo puente Azud que permite la continuidad del existente sobre la ría de la AS-238, quedando la Estación Intermodal junto a este puente por el lado oeste.
- En el lado oeste de la actuación se proyecta una rotonda situada en el cruce de la avenida del Marqués de Suances con el ferrocarril actual que permita las conexiones con los viarios de este sector.

#### 2.5.3.- Situaciones provisionales.

Se considera que el proyecto de la “Área de Nueva Centralidad” permite la disposición de la nueva infraestructura ferroviaria y de la Estación Intermodal ya que se ha podido coordinar previamente ambas actuaciones como puede comprobarse en el esquema de la figura anterior y en los planos del Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Avilés, por lo que no se producirán situaciones provisionales.

## 2.6.- Calle del Muelle

### 2.6.1.- Estado Actual

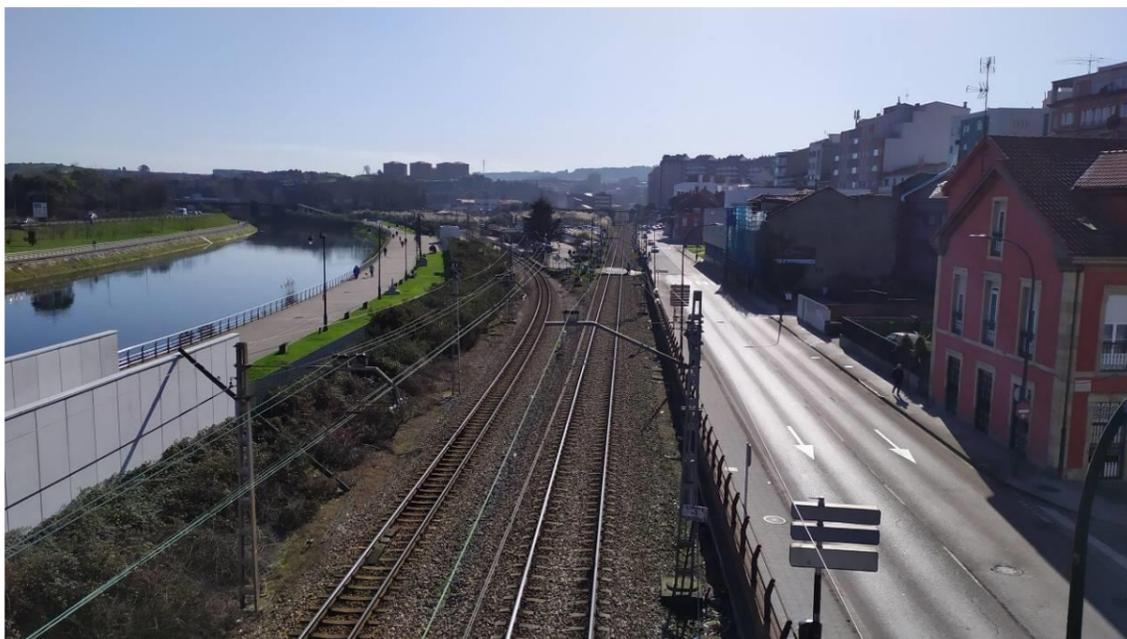
Paralelamente a la ría de Avilés, y en la vertiente oeste del actual corredor ferroviario, dentro del casco urbano de la ciudad, se localiza la denominada Calle del Muelle. presenta un primer tramo unidireccional, desde el sur, con dos carriles en sentido norte. Posteriormente, y una vez que se llega a la Plaza de Santiago López, el vario presenta tres carriles, dos en sentido sur y uno en sentido norte.



**Figura 24. Vista aérea con las dimensiones de la Calle del Muelle.**

El pavimento de la calle es asfáltico y su estado de conservación es deficiente con numerosas fisuras y deterioros. Dispone de aceras a ambos lados de ancho variable. También se observan tragantes y colectores para el drenaje longitudinal.

La Calle del Muelle está iluminada mediante farolas a ambos lados situadas en las aceras y finaliza en la actual estación de Avilés. Está señalizada verticalmente y horizontalmente. En el tramo bidireccional está prohibido el adelantamiento mediante una doble marca vial continua en la separación de los carriles.



**Figura 25. Vista hacia el sur de la Calle del Muelle y del actual corredor ferroviario desde el paso peatonal de La Grapa**



**Figura 26. Vista hacia el norte de la Calle del Muelle y del actual corredor ferroviario desde el paso peatonal de La Grapa**

### 2.6.2.- Actuación

Este viario coincide con los tramos en rampa o soterrados de la futura infraestructura ferroviaria.

La sección crítica se localiza en un estrechamiento que se produce debido al acercamiento de las viviendas al viario. Este estrechamiento se localiza en la zona enfrentada con el centro Niemeyer.

La actuación a realizar para este viario consiste en invadir la calle de Muelle con desvíos provisionales ferroviarios con objeto de dejar libre la zona destinada a la futura infraestructura ferroviaria. Una vez ejecutada la futura infraestructura ferroviaria, se levantarían los desvíos provisionales y el viario se repondría en su estado actual.

### 2.6.3.- Situaciones provisionales

Serán necesarios desvíos provisionales de los viarios para permitir la ejecución de la infraestructura ferroviaria prevista. Aparentemente, son posibles estos desvíos por la existencia de numerosos viarios del casco urbano de Avilés. En la gráfica presentada a continuación se muestra, esquemáticamente, las fases de la solución propuesta:

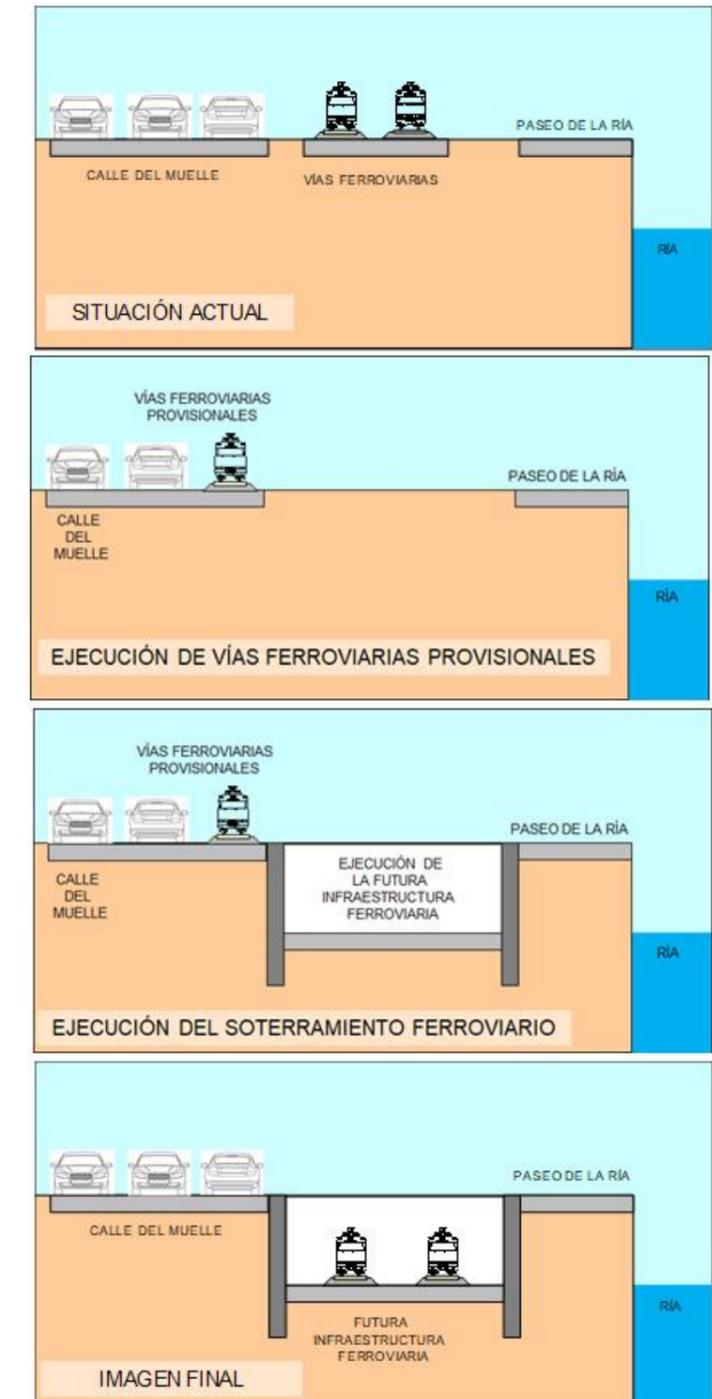
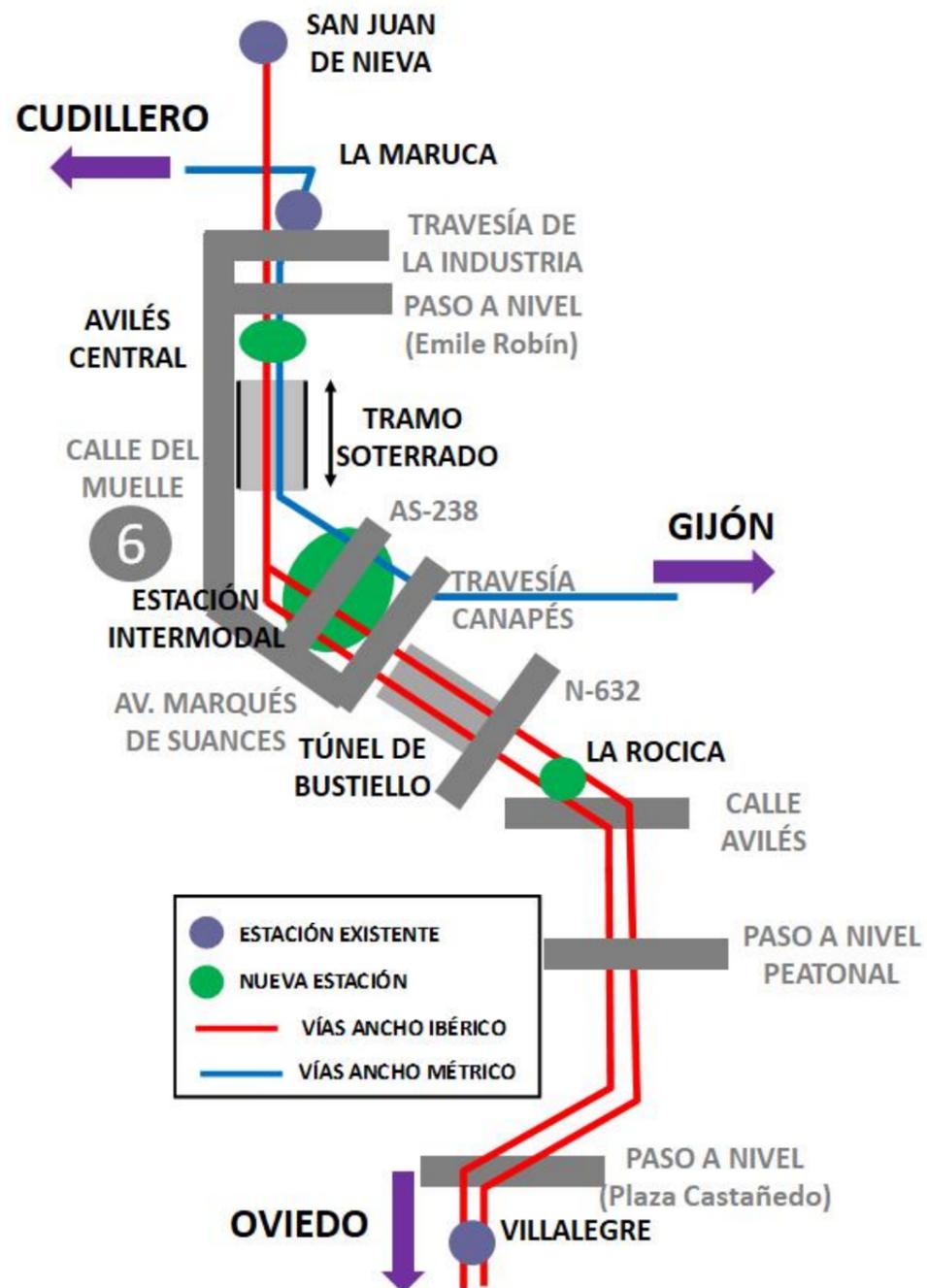


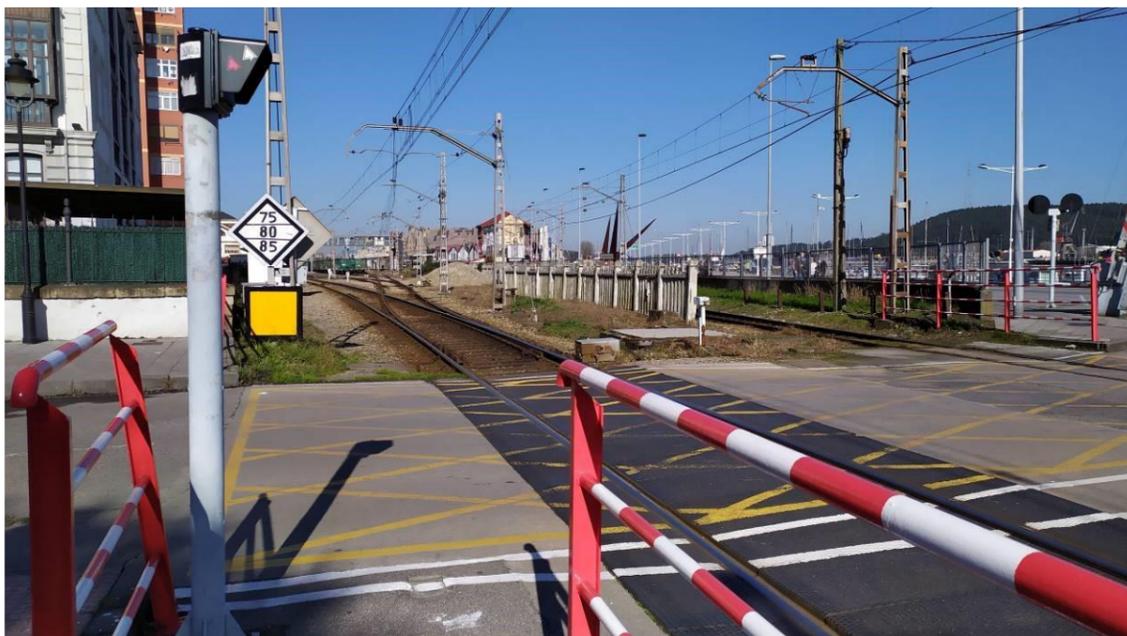
Figura 27. Esquema de las situaciones provisionales para solventar la afcción a la Calle del Muelle

## 2.7.- Paso a Nivel de la Calle Emile Robín

### 2.7.1.- Estado Actual

Al sur de la actual estación ferroviaria de Avilés se localiza un paso a nivel viario y peatonal que conecta transversalmente a la calle del Muelle y a la Avenida Conde del Guadalhorce.

El paso a nivel se cruzan dos vías de las cuales dispone de un material sintético en la zona de la vía de ancho ibérico y vía en placa en la zona de cruce de la vía de ancho métrico.

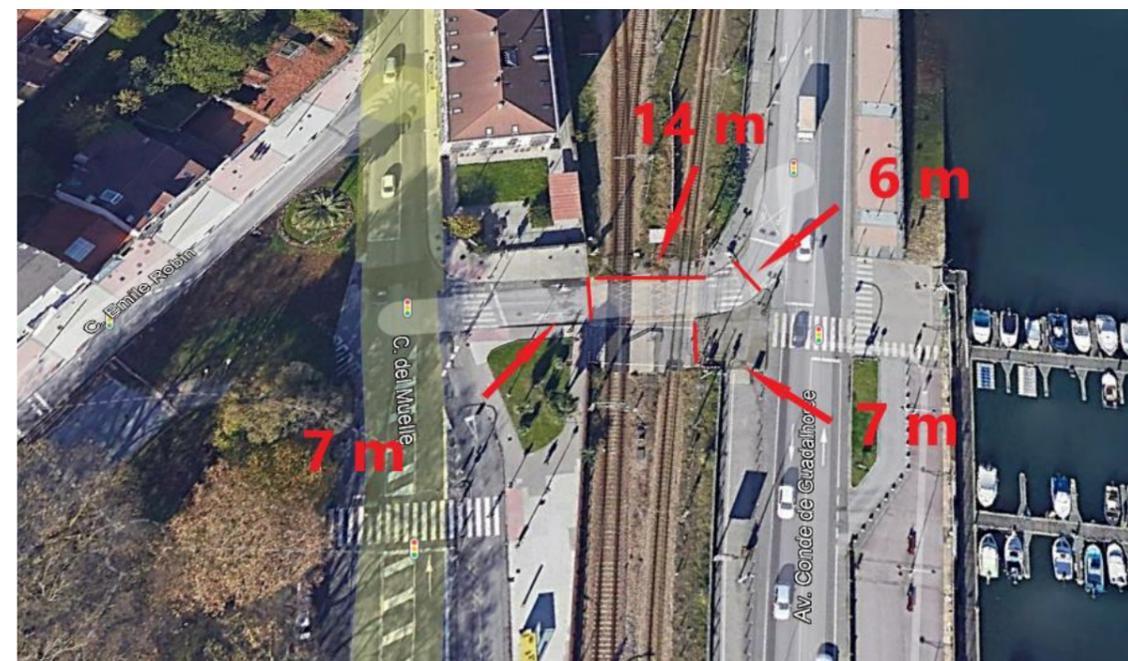


**Figura 28. Vista del paso a nivel de la Calle Emile Robín.**

El paso a nivel para el viario tiene un ancho de 7 m y una longitud de 14 m, aproximadamente. El paso a nivel peatonal tiene un ancho de 7 m y una longitud de 14 m. Dispone de barandillas encauzadoras en zigzag pintadas en rojo y blanco en ambos accesos.

Por la margen izquierda del paso a nivel discurre la calle del Muelle y por la margen derecha la Avenida del conde de Guadalhorce, paralelas a su vez al ferrocarril y a la

ría de Avilés, siendo el paso a nivel sensiblemente perpendicular a ambas calles. El vial unidireccional de dos carriles, se inicia como una salida desde la Avenida de Conde de Guadalhorce sentido sur. Las intersecciones están semaforizadas. Las calles están afirmadas con pavimento bituminoso en un estado deficiente de conservación, con deterioros superficiales importantes en casi toda la superficie y debido posiblemente al mal drenaje superficial. Las calles disponen de bordillos y aceras y no se aprecian elementos de drenaje longitudinal o transversal.



**Figura 29. Dimensiones estimadas de los accesos al paso a nivel de la Calle Emile Robín.**

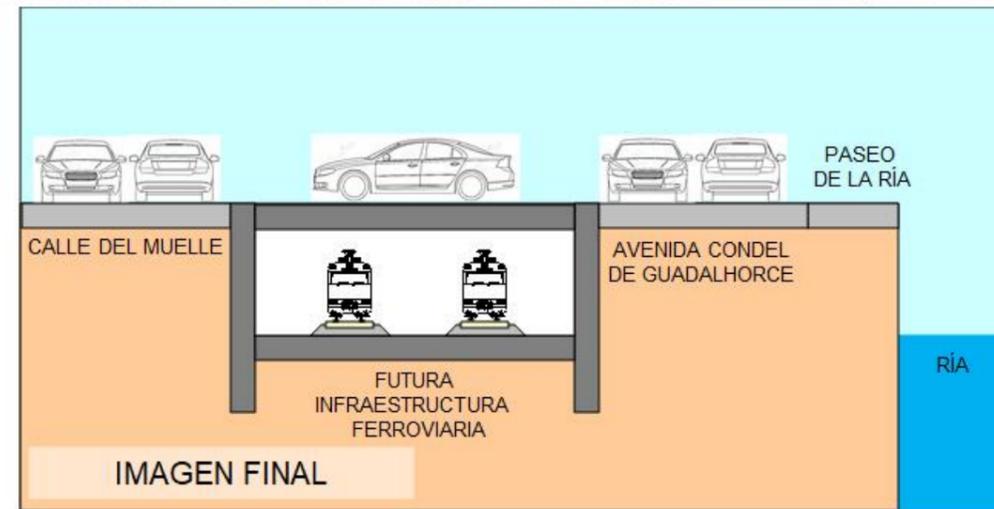
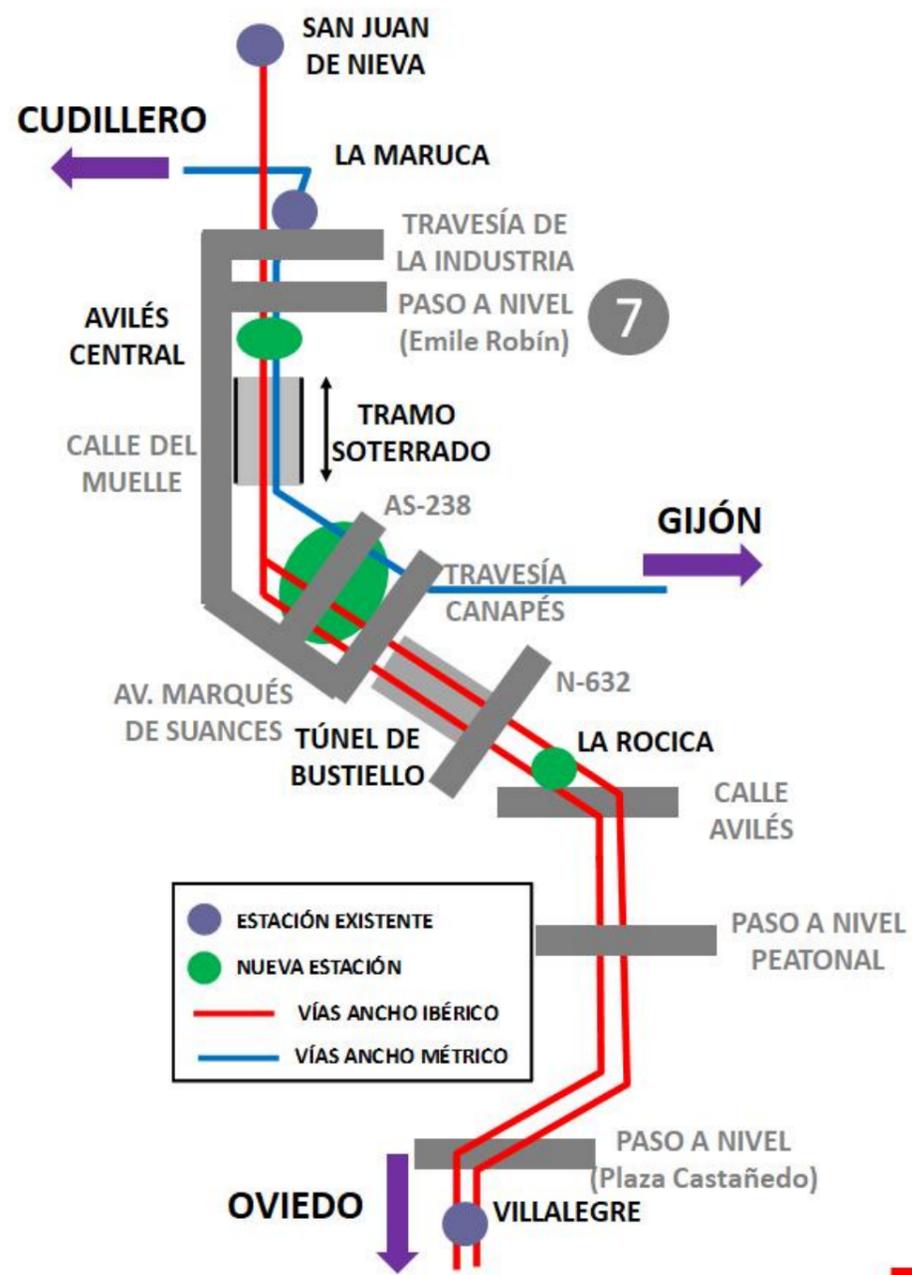
Existen marcas viales de borde en las calles y la marca vial previa al cruce de ferrocarril. No existen señales verticales señalizando el paso a nivel en todos los accesos. El paso a nivel está dotado de barreras automáticas de aguja, señales acústicas y luces de aviso. La visibilidad es buena en las cercanías del cruce al ser prácticamente recto.

**Se considera que en estas condiciones el paso a nivel de la Calle Emile Robín debe ser intervenido mediante la ejecución de un paso a desnivel para mejorar las condiciones de seguridad y de explotación de las nuevas infraestructuras.**

#### 2.7.2.- Actuación

Una vez ejecutado el soterramiento, el viario el paso podrá reponerse sobre la futura infraestructura. Se ejecutará, por lo tanto, un paso inferior entre pantallas que permita el cruce a distinto nivel de la nueva infraestructura ferroviaria bajo el viario urbano.

En la gráfica presentada a continuación se muestra, esquemáticamente, la solución propuesta:



■ INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN SUPERFICIE   
 ■ INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOTERRADA

Figura 30. Esquema de la solución propuesta para solventar la afección

### 2.7.3.- Situaciones provisionales

Será necesario el corte del viario que gira desde la avenida del Conde de Guadalhorce hacia la calle del Muelle para ejecutar las pantallas.

La conveniencia de ejecutar un paso provisional durante la ejecución de las obras o realizar el corte de los actuales tráficos dependerá de la programación de las fases constructivas que se realice en los futuros proyectos de construcción, lo cual podría ser compatible con la utilización del actual paso superior de la Travesía de la Industria localizado más al norte.

### 2.8.- Paso Superior de la Avenida de la Industria

#### 2.8.1.- Estado Actual

Al norte de la actual estación ferroviaria de Avilés se localiza un paso a desnivel sobre las actuales vías ferroviarias que consiste en un paso superior de la denominada Travesía de la Industria sobre el ferrocarril.

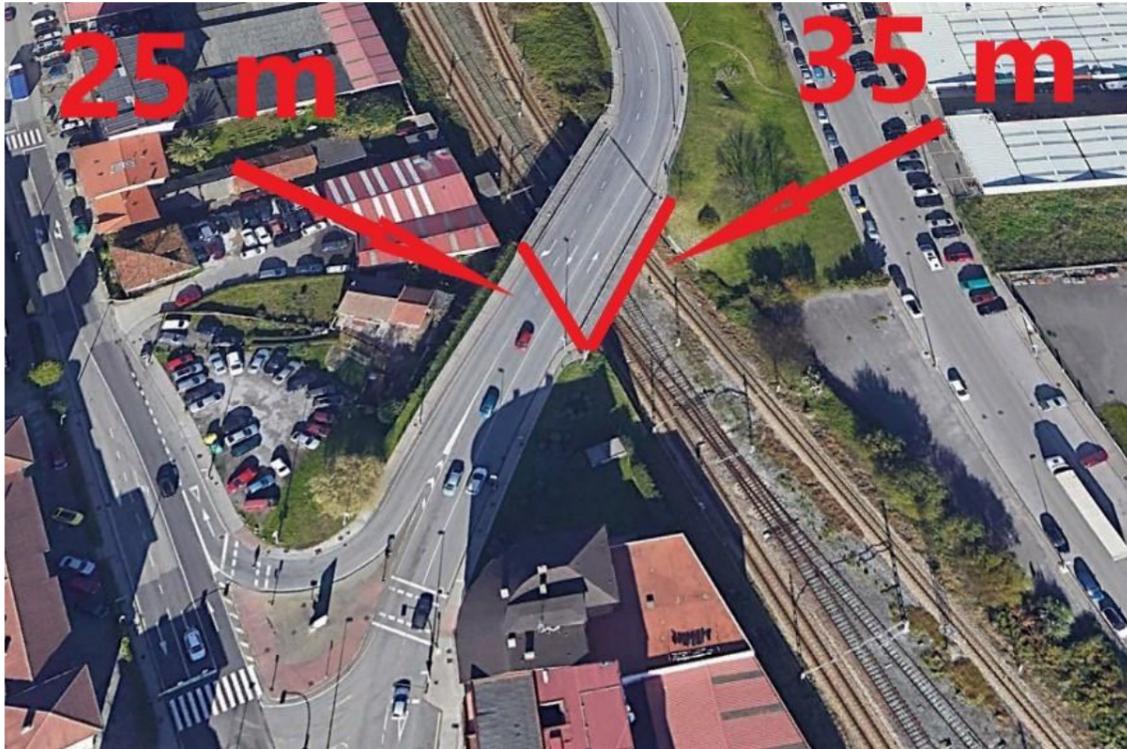
El paso superior presenta dos aceras laterales de 2,5 m de ancho protegidas del tráfico mediante barandillas metálicas a nivel del pavimento y con barandillas hacia el lado exterior. El viario bidireccional está conformado por tres carriles de 3.5 m de ancho, dos en sentido sur y uno en sentido norte. En la zona del paso superior se dispone arcenes laterales de 1.5 m.



**Figura 31. Paso superior de la Avenida de la Industria**

Los accesos al puente están iluminados y disponen de tragantes en el borde de la calzada y unas tapas de registro junto a los tragantes de un posible colector. Se observa que el pavimento es asfáltico en aparente buen estado de conservación.

El paso superior tiene una longitud de 35 m y un ancho de 25 m.



**Figura 32. Dimensiones estimadas del paso superior de la Avenida de la Industria**

#### 2.8.2.- Actuación

La alternativa desarrollada discurre bajo el paso superior con el mismo trazado en planta y alzado que las vías actuales, evitando la afección sobre la actual estructura.

En la gráfica presentada a continuación se muestra, esquemáticamente, el paso superior de la Travesía de la Industria:

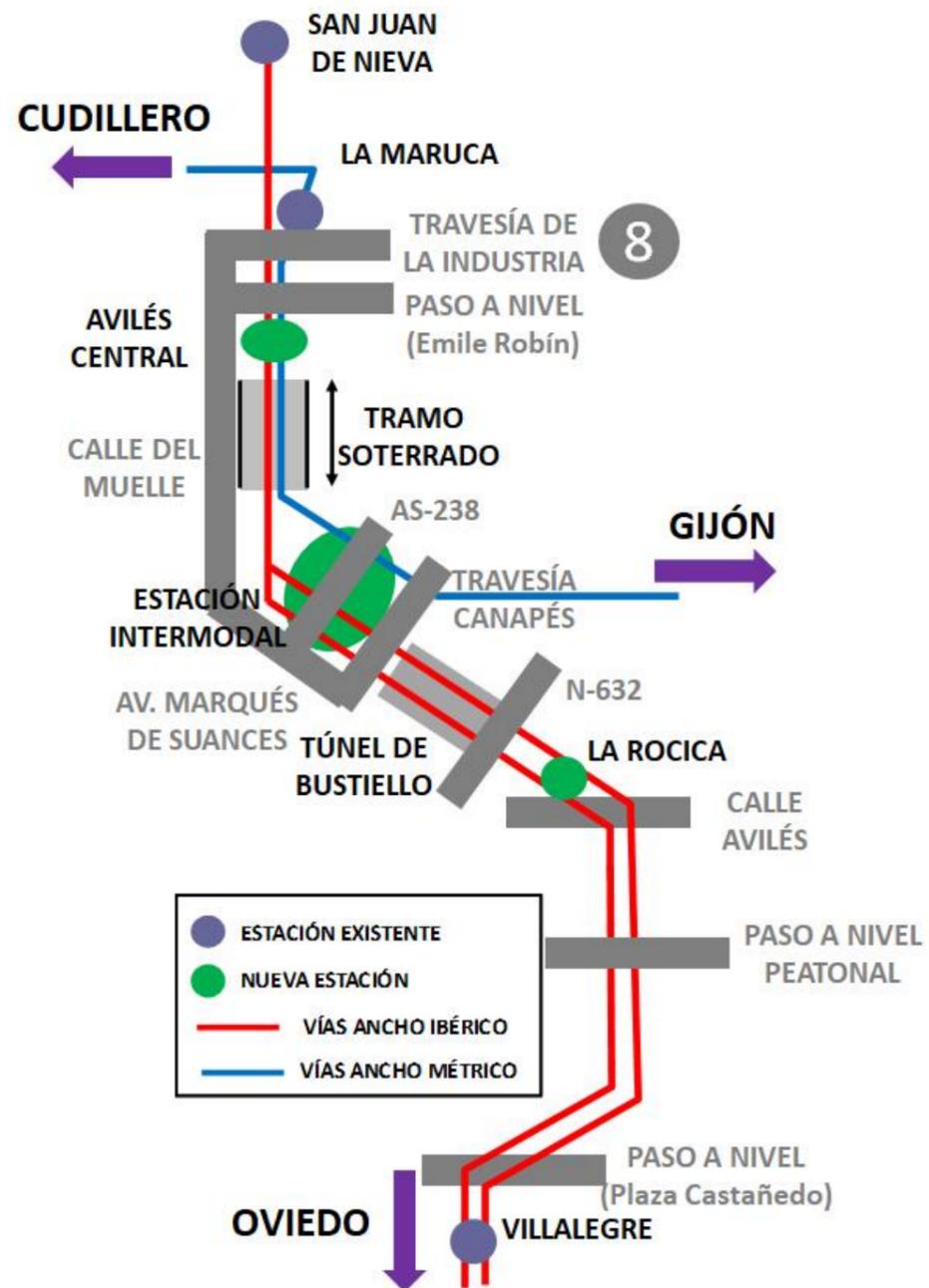


Figura 33. Esquema del paso superior de la Travesía de la Industria

2.8.3.- Situaciones provisionales

Como el trazado de la nueva infraestructura ferroviaria coincide con el de las vías actuales, se considera que no aparecerán situaciones provisionales durante la ejecución de las obras en la zona del paso superior de la Avenida de la Industria.