

8. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA

8.1. ACTUACIONES EN CARRETERAS (PAT 2015-2030)

Las actuaciones en carreteras recogidas en el PAT se han clasificado en los siguientes programas:

- Actuaciones singulares: comprenden las actuaciones surgidas a partir de deficiencias actuales o futuras en la movilidad, que afectan a tramos de la red estructurante o a secciones de la red con un efecto significativo sobre la movilidad. Se dividen en los siguientes grupos:
 - o Autovías, desdoblamientos y duplicaciones
 - o Nuevas carreteras
 - o Variantes de población
 - o Enlaces
 - o Acondicionamientos de trazado

- Actuaciones de mejoras de plataforma: comprenden las intervenciones en las carreteras que no cumplen los valores mínimos de las características objetivo descritas posteriormente.
- Actuaciones de seguridad vial: comprenden las actuaciones en carreteras afectadas por la existencia de Tramos de Concentración de Accidentes.
- Otros programas de actuación, que incluye los siguientes conceptos:
 - o Conservación
 - o Actuaciones ambientales y paisajísticas
 - o Gestión integral de la red
 - o Varios (asistencias técnicas, servicios afectados, expropiaciones)

En la siguiente tabla se resumen los programas de actuación anteriores, indicando la longitud de carreteras afectadas y el importe asociado, en los tres períodos de ejecución del PAT (2015-2020, 2021-2025 y 2026-2030).

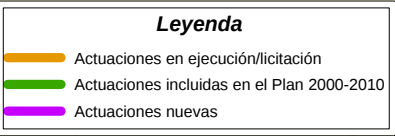
RESUMEN PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PAT CARRETERAS 2015-2030													
Programa	Subprograma	1º Período (2015-2020)			2º Período (2021 - 2025)			3º Período (2026 - 2030)			Total Plan 2015-2030		
		Nº Actuaciones	Longitud (Km.)	Importe (M€)	Nº Actuaciones	Longitud (Km.)	Importe (M€)	Nº Actuaciones	Longitud (Km.)	Importe (M€)	Nº Actuaciones	Longitud (Km.)	Importe (M€)
Actuaciones singulares	Autovías, desdoblamientos, duplicaciones	3	4,291	34,06	1	3,620	41,00	1	4,360	58,00	5	12,271	133,06
	Nuevas Carreteras	3	9,155	39,73	4	14,265	70,27	1	1,820	28,00	8	25,240	138,00
	Variantes de población	1	3,680	21,00	0	0,000	0,00	0	0,000	0,00	1	3,680	21,00
	Enlaces	2		31,43	1		2,50	1		42,71	4	0,000	76,64
	Acondicionamientos de trazado	3	28,570	30,83	3	30,300	47,87	4	58,560	127,39	10	117,430	206,09
Conservación	Mejoras de plataforma	8	65,141	47,02	29	234,920	109,70	28	335,744	140,22	65	635,805	296,94
	Renovación de pavimentos	220	1.020,000	102,00	280	1.080,000	110,00	340	1.140,000	117,50	840	3.240,000	329,50
	Seguridad vial			20,50			26,00			28,00			74,50
	Conservación ordinaria			43,00			38,50			39,50			121,00
	Actuaciones ambientales y paisajísticas			4,00			4,00			4,00			12,00
	Gestión integral de la red			3,00			9,00			3,00			15,00
Varios	Asistencias técnicas, servicios afectados y expropiaciones			18,00			22,00			26,00			66,00
Total Plan		240	1.130,837	394,57	318	1.363,105	480,84	375	1.540,484	614,32	933	4.034,426	1.489,73

8.1.1. ACTUACIONES SINGULARES

El Programa de Actuaciones Singulares se corresponde con actuaciones de cierta envergadura (autovías, nuevas carreteras, duplicaciones, variantes de población, ensanches) con una afección a la red estructurante y con implicaciones significativas en la movilidad.

Se incluye a continuación plano de las actuaciones singulares, y listado de las mismas con sus características más significativas.

PROGRAMA DE ACTUACIONES SINGULARES – PAT 2015-2030								
Red	Carretera	Tramo	Longitud (Kilómetros)	Plan 2000-2010	Tipo de actuación	Presupuesto (millones €) período 2015 - 2020	Presupuesto (millones €) período 2021 - 2025	Presupuesto (millones €) período 2026 - 2030
Regional	AS-17	Bobes - San Miguel de la Barreda	2,473		Autovía	20,80		
Regional	-	Accesos al HUCA desde AS-II	1,168		Autovía	9,26		
Regional	AS-117	Sama – El Entrego	3,620		Duplicación		41,00	
Regional	AS-117	El Entrego – Sotrondio	4,360		Duplicación			58,00
Comarcal	AS-246	Gijón - Roces	0,650		Duplicación	4,00		
Regional	-	Accesos a ZALIA desde El Montico	4,214		Nueva carretera	19,97		
Regional	-	Accesos a ZALIA desde La Peñona	4,241		Nueva carretera	17,76		
Regional	-	Acceso a la Estación Intermodal	2,820		Nueva carretera	2,00	9,27	
Regional	AS-14	Túnel de El Palo	1,820		Nueva carretera			28,00
Regional	AS-16	Soto del Barco-Pravia	5,700	Sí	Nueva carretera		40,00	
Comarcal	AS-237	Acceso a Avilés por La Carriona	2,345		Nueva carretera		15,00	
Local 1º orden	AS-36	Luarca – Villayón, Vte. de Paladeperre	4,100		Nueva carretera		6,00	
Regional	AS-17	Variante de Posada de Llanera	3,680	Sí	Variantes de población	21,00		
Regional	-	Accesos al PEPA			Enlaces	26,43		
Regional	AS-17	Enlace San Miguel de la Barreda			Enlaces			42,71
Regional	AS-II	Remodelación glorieta Luis Oliver (AS-II)			Enlaces	5,00		
Regional	AS-II	Remodelación enlace de Roces			Enlaces		2,50	
Regional	AS-12	Boal – Illano	18,900		Acondicionamiento de trazado			53,89
Regional	AS-12	Illano – Pesoz	18,600		Acondicionamiento de trazado			53,04
Regional	AS-12	Pesoz – Grandas de Salime	6,900		Acondicionamiento de trazado		19,67	
Regional	AS-117	Campo de Caso – Soto de Caso	4,700	Sí	Acondicionamiento de trazado	7,00		
Regional	AS-117	Soto de Caso – Tarna	11,200	Sí	Acondicionamiento de trazado		16,00	
Regional	AS-117	Tarna – Pto. de Tarna	7,600	Sí	Acondicionamiento de trazado			7,00
Comarcal	AS-22	Samagán – Lagar	11,680	Sí	Acondicionamiento de trazado	9,83		
Comarcal	AS-227	Aguasmestas – Pola de Somiedo	12,190	Sí	Acondicionamiento de trazado	14,00		
Comarcal	AS-258	Colunga - Alto la Llama	12,200	Sí	Acondicionamiento de trazado		12,20	
Comarcal	AS-258	Alto la Llama - Intersec. AS-255	13,460	Sí	Acondicionamiento de trazado			13,46
TOTAL			158,621			157,05	161,64	256,10



PLANO Nº

8.1

ESCALA

S/E



FECHA	MARZO 2014
-------	------------

No se han incluido entre las actuaciones singulares (y por tanto no figuran en el programa de actuaciones de carreteras) las siguientes:

- Accesos a los puertos autonómicos
- Carreteras municipales que deberían ser de titularidad autonómica y viceversa
- Necesidad de desarrollar un plan de instalaciones de transporte (jerarquización y coordinación) –
Otras instalaciones de transporte
- Aparcamientos disuasorios – Otras instalaciones de transporte

8.1.2. MEJORAS DE PLATAFORMA

Para identificarlas, se realiza previamente la definición de las características objetivo desde una óptica triple:

- Estimación de las secciones tipo que permiten obtener niveles de servicio aceptables para un nivel de tráfico dado.
- Dimensionamiento mínimo por cuestiones de seguridad vial y estructura de red (para un mismo tráfico, se disponen mayores secciones en la red regional que en la comarcal, y en la comarcal que en la local).
- Reducción del impacto ambiental en zonas sensibles o protegidas (coincidentes en su mayor parte con terrenos accidentados).

No se han considerado características objetivo en la red local de segundo orden, por razón de su menor incidencia en la movilidad principal.

Se han definido las siguientes características objetivo en función del tipo de red:

SECCIONES TOLERABLES			
TIPO DE RED	IMD	TERRENO	
		ONDULADO	ACCIDENTADO
REGIONAL	>15.000	7/12 (doble calzada)	7/10(doble calzada)
	5.000 – 15.000	7/9	7/8
	2.000-5.000	7/8	7/7
	500-2.000	6/7	6/6
	<500	6/6	6/6
COMARCAL	>5.000	7/9	7/8
	2.000-5.000	7/7	6/7
	500-2.000	6/6	6/6
	<500	6/6	5,5/5,5
LOCAL 1º ORDEN	>2.000	6/7	6/6
	500-2.000	6/6	5,5/5,5
	<500	5/5	5/5

A partir de los criterios anteriores, se obtienen las necesidades de intervención por sección, que se concretan en el programa de intervención de mejoras de plataforma.

Por otra parte, existen una serie de carreteras que están incluidas dentro de la propuesta de modificación del catálogo que se incluye a continuación, para las cuales se aplican los criterios indicados anteriormente en función de la nueva catalogación:

Nº	DENOMINACIÓN	LONGITUD	OBSERVACIONES
A/ RED A BAJAR DE JERARQUÍA			
A.1.- Red regional			
AS-111	Langreo - Mieres	12,60	Pasará a comarcal. La AS-I es alternativa a este eje.
		12,60	
A.2. – Red Comarcal			
AS-221	Brieves - Meras	5,20	Pasará a Local de 1º orden
AS-222	San Martín de Luiña - Brieves	30,20	Pasará a Local de 1º orden
AS-224	Pravia - Somado	10,40	Pasará a Local de 1º orden
AS-225	Salas - Pravia	28,50	Pasará a Local de 1º orden
AS-226	Salas - Soto de los Infantes	8,60	Pasará a Local de 1º orden
AS-232	Oviedo - Escamplero	8,70	Pasará a Local de 1º orden
AS-234	Escamplero - Peñaflores	12,60	Pasará a Local de 1º orden
AS-240	Posada de Llanera - Biedes	8,10	Pasará a Local de 1º orden
AS-241	Posada de Llanera - La Campana	5,80	Pasará a Local de 1º orden
AS-242	Oviedo - Campomanes	38,00	Pasará a Local de 1º orden
AS-246	Gijón - Langreo	31,80	Pasará a Local de 1º orden
AS-248	Gijón - Pola de Siero	19,40	Pasará a Local de 1º orden
AS-249	La Secada - Gargantada	11,60	Pasará a Local de 1º orden
AS-263	Ribadesella - Llanes	30,10	Pasará a Local de 1º orden
AS-267	La Secada - Villaviciosa	20,00	Pasará a Local de 1º orden
AS-266	Oviedo - Porcayo	19,00	Pasará a Local de 1º orden
AS-251	Barredos - Nava, tr. Barredos - Martimporra	15,90	Pasará a Local de 1º orden
		303,90	
B/ RED A SUBIR DE JERARQUÍA			
B.1. – Red Comarcal			
AS-28	Grandas de Salime - Alto del Acebo	15,00	Pasar a regional, incorporándola al eje AS-12, Navia - Grandas de Salime
		15,00	
B.2. – Red Local 2º orden			
SI-3	Granda - El Castro	3,80	Pasar a Local de 1º orden. Accesos a
SI-4	Pruvia - Noreña	9,24	Acceso instalaciones militares y
		13,04	

Las actuaciones de mejora de plataforma se corresponden con las carreteras de las redes autonómicas que no cumplen las características objetivo (sección tipo para un tráfico determinado).

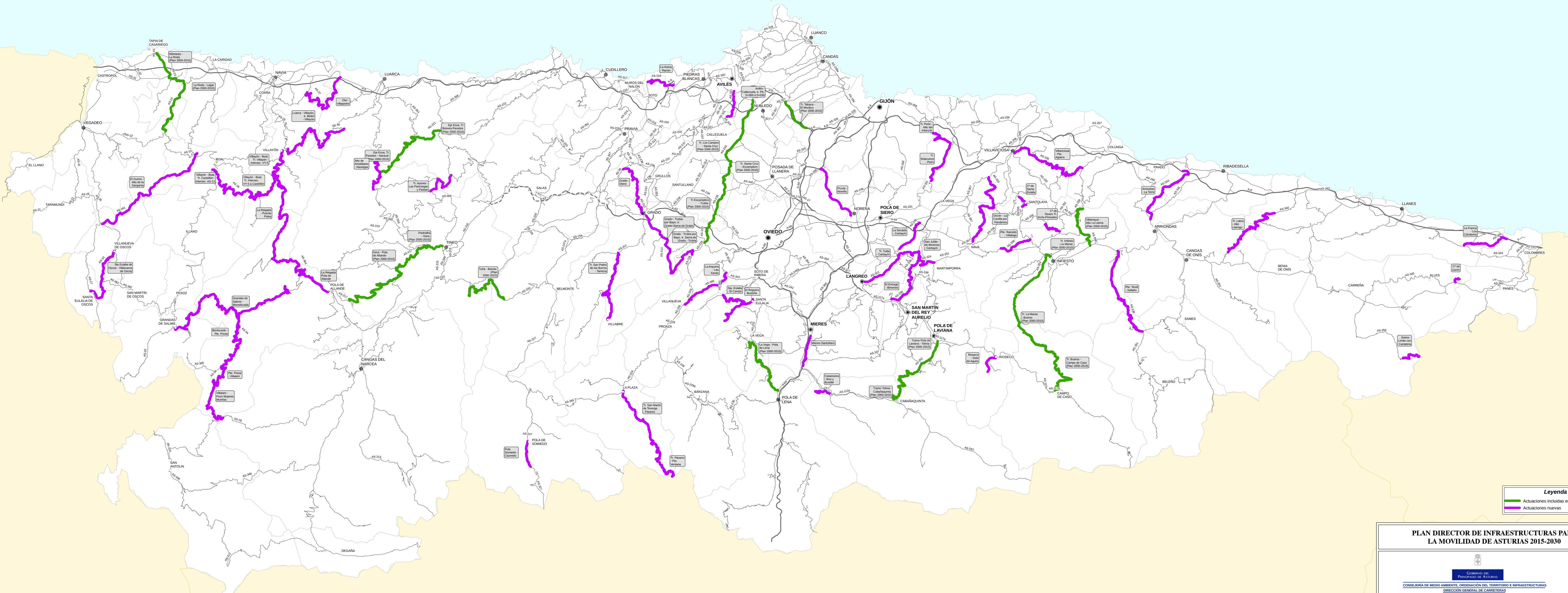
Para cada actuación, se señala si su ejecución se propone para el período 2015-2020, 2021-2025 o para el período 2026-2030, así como su longitud y presupuesto aproximado.

A continuación se incluye plano de las actuaciones del programa de mejoras de plataforma, así como listado de las mismas:

PROGRAMA DE ACTUACIONES MEJORAS DE PLATAFORMA – PAT 2015-2030										
Red	Carretera	Tramo	Longitud (Kilómetros)	Plan 2000- 2010	Sección actual	IMD 2012	Sección necesaria	Presupuesto asociado (millones €) período 2015-2020	Presupuesto asociado (millones €) período 2021 - 2025	Presupuesto asociado (millones €) período 2026 - 2030
Regional	AS-14	Grandas de Salime - Montefurado	26,800		5,7	378				13,40
		La Reigada – Pola de Allande	9,000		5,7	378				4,50
Comarcal	AS-23	Mántaras – La Roda	2,400	Sí	5,5	2.213			1,20	
	AS-24	La Roda – Lagar	11,600	Sí	4,5/5,5	232				5,80
	AS-217	Piedrafita – Gera	9,500	Sí	5	592			4,75	
		Gera – Pola de Allande	20,430	Sí	5	592				10,22
	AS-219	Alto de Ariestébano - Navelgas	8,290		5	501				4,15
	AS-221	Eje Esva, Brieves – Paredes	9,500	Sí	5,5	634		9,97		
		Eje Esva, Paredes - Naraval	7,400	Sí	5,5	634			3,70	
	AS-227	Pola de Somiedo - Caunedo	3,730		5,5	258			1,87	
	AS-228	San Martín de Teverga – Páramo	9,080		5	484			4,54	
		Páramo – Pto. Ventana	10,540		5	60				5,27
	AS-231	La Vega – Pola de Lena	13,600	Sí	5	769			3,80	
	AS-233	Los Campos – Santa Cruz	9,890	Sí	4,5	950				4,95
		Santa Cruz – Escamplero	10,120	Sí	4,5	726		5,06		
		Escamplero - Trubia	5,670	Sí	4,5	772			2,84	
	AS-242	Mieres - Santullano	1,800						4,00	
	AS-249	La Secada - Carbayín	5,430		4,2	556				2,17
	AS-252	Pola de Laviana - Tolivia	5,40	Sí	5,5	2.858			2,70	
		Tolivia - Cabañaquinta	12,000	Sí	5,5	264			6,00	
	AS-254	Infiesto – La Marea	12,800	Sí	4,65	470		9,00		
		La Marea - Bueres	11,800	Sí	4,65	470			10,20	
		Bueres – Campo de Caso	7,600	Sí	5	470		8,00		

PROGRAMA DE ACTUACIONES MEJORAS DE PLATAFORMA – PAT 2015-2030										
Red	Carretera	Tramo	Longitud (Kilómetros)	Plan 2000- 2010	Sección actual	IMD 2012	Sección necesaria	Presupuesto asociado (millones €) período 2015-2020	Presupuesto asociado (millones €) período 2021 - 2025	Presupuesto asociado (millones €) período 2026 - 2030
Comarcal	AS-264	Sotres – Límite con Cantabria	2,340		4	-			0,94	
Local 1º orden	AS-33	Santa Eulalia de Oscos – Villanueva de Oscos	11,000		4,6	183			4,40	
	AS-34	Berducedo – Pozo mujeres muertas	29,330		4,6	111				8,00
	AS-35	Villayón – Intersec. VY-5	7,140		4,8	408			2,86	
		Intersec. VY-5 – Castrillón	15,510		4,4	408			6,20	
		Castrillón – Intersec. AS-12	8,670		4,5	408				3,47
	AS-36	Belén - Villayón	19,630		4,2	286			7,85	
	AS-37	Otur - Villapedre	14,780		4,6	204				5,91
	AS-310	Tuña-Boinás	11,700	Sí	4,8	194			5,85	
	AS-311	San Pedro de los Burros - Tameza	9,030		4,5	520				3,61
	AS-312	Grado - Otero	10,284		4,7	877				4,11
	AS-313	Grado - Sama de Grado	10,100		4,5	859		7,64		
		Sama de Grado - Trubia	5,600		4,5	415		3,58		
	AS-318	La Arena-Ranón	5,740		4	291			2,30	
	AS-321	Avilés – Callezuela (Pk 0+000 a 5+030)	5,030		4,3	452				2,01
	AS-323	Tuilla - Carbayín	2,980		5	-			1,19	
	AS-324	San Julián de Bimenes - Carbayín	9,200		4,6	229			3,68	
	AS-326	Tabaza - El Montico	3,100	Sí	6	821			1,50	
	AS-330	Villaviciosa – Pte. Agüera	18,400		4,3	799				7,36
	AS-331	Solacueva - Peón	7,720		4,4	103				3,09
		Peón – Alto del Infanzó	7,950		4,8	-			3,18	
	AS-333	Orizón - La Corolla por Pandenes	16,700		4	302			6,68	
	AS-334	Incós-Pintueles	2,700		4	462			1,08	
	AS-336	Pte. Raicedo - Villabajo	5,230		4,6	245				2,09
	AS-338	El Entrego - Bimenes	10,270		4,5	520			4,11	
	AS-339	Pte. Tendi - Sellano	18,400		4,2	204				7,36

PROGRAMA DE ACTUACIONES MEJORAS DE PLATAFORMA – PAT 2015-2030										
Red	Carretera	Tramo	Longitud (Kilómetros)	Plan 2000- 2010	Sección actual	IMD 2012	Sección necesaria	Presupuesto asociado (millones €) período 2015-2020	Presupuesto asociado (millones €) período 2021 - 2025	Presupuesto asociado (millones €) período 2026 - 2030
Local 1º orden	AS-340	Labra – Alto Llamigo	13,140		4,3	190			5,26	
	AS-342	Arriondas – La Torre	12,900		4,6	346				5,16
	AS-346	La Franca – Los Cándanos	7,740		4,3	246				3,10
	AS-358	Villamayor-Alto La Llama	9,700	Sí	4,7	952			3,88	
	AS-359	Ayones – Las Paniciegas y Fastias	6,310		4	418				2,52
	AS-360	La Arquera – Las Xanas	4,450		4,6	154				1,78
	AS-361	El Gumio – Alto de la Garganta	21,100		4,5	63				8,44
	AS-364	La Reigada – Puente Polea	28,820		4/4,5	48				11,53
Local 2º orden	CB-1	Cª de Santa Eulalia	2,496		5	-		1,00		
	SC-2	Rioseco-Soto de Agues	6,925		5	-		2,77		
	PA-2	Cª de Llonín	1,640		4	-			0,66	
	SI-3	Granda – El Castro	2,100			8.307			2,50	
	SI-4	Pruvia - Noreña	9,240							3,70
	MO-1	El Reguero - Busloñe	6,100							2,44
	MO-2	Sta. Eulalia - El Campo	8,230							3,29
	AE-2	Casanueva - Boo y Bustillé	2,000							0,80
TOTAL			635,805					47,02	109,70	140,22



Leyenda

- Actuaciones incluidas en el Plan 2000-2010
- Actuaciones nuevas

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030	
 GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO E INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	
TÍTULO PAT CARRETERAS 2015-2030 MEJORAS DE PLATAFORMAS	PLANO Nº 8.2 ESCALA S/E FECHA MARZO 2014



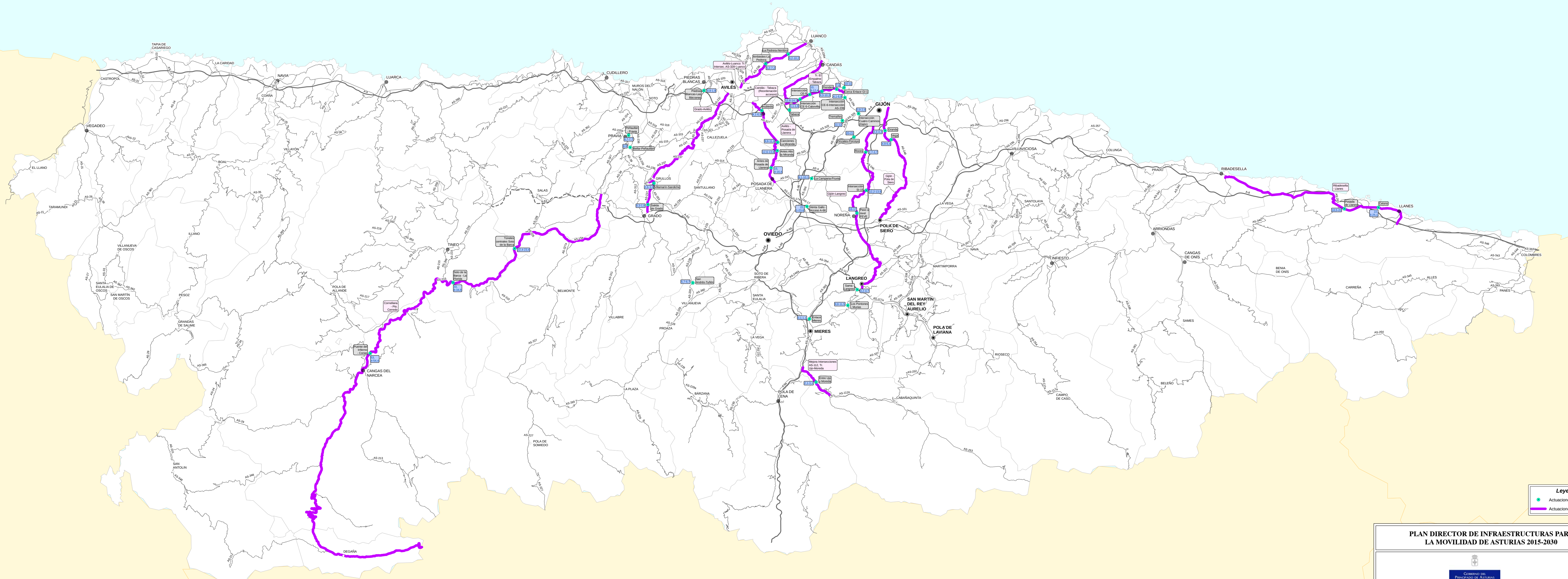
8.1.3. ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Las actuaciones en esta materia se corresponden con tramos de carretera con problemas de seguridad vial, principalmente caracterizadas por la existencia de TCA's, travesías peligrosas, que se resuelven mediante la reordenación de accesos, mejoras en las intersecciones,...

Existen a su vez actuaciones singulares en tramos de concentración de accidentes que no suponen la mejora del tramo de carretera completo sino una actuación puntual. Estas actuaciones suponen intervenir en un total de 23 TCA's con una longitud total de 29,1 kilómetros.

A continuación se incluyen un plano y un listado con los tramos de carretera que forman parte del programa de actuaciones de seguridad vial.

PROGRAMA DE ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL (TCA'S) – PAT 2015-2030								
Red	Carretera	Tramo	Longitud (Kilómetros)	Plan 2000-2010	IMD 2012	Presupuesto asociado (millones €) período 2015- 2020	Presupuesto asociado (millones €) período 2021- 2025	Presupuesto asociado (millones €) período 2026- 2030
Regional	AS-15	Cornellana – Pto. Cerrado	64,880			2,00		
	AS-17	Avilés – Posada de Llanera	43,600		3.979	3,00		
	AS-19	El Empalme - Tabaza	8,700		5.411	3,00		
	AS-110	Candás - Tabaza: Reordenación accesos	9,600		6.798			3,00
Comarcal	AS-237	Grado - Avilés	28,100					2,00
	AS-238	Avilés-Luanco: Tr. Intersec. AS-328 - Luanco	11,280		4.626		3,00	
	AS-246	Gijón - Langreo	31,600				2,00	
	AS-248	Gijón – Pola de Siero	21,710		1.107			1,00
	AS-263	Ribadesella - Llanes	30,150		5.586		2,00	
Mejora intersecciones AS-112, tr. Ujo - Moreda					8.360			2,00
Actuaciones en travesías						5,00	7,00	7,00
Tratamiento TCAs						4,00	7,00	7,00
Reordenación de accesos						3,00	4,00	5,00
Plataformas y carriles para bicicletas y peatones						0,50	1,00	1,00
TOTAL			249,620			20,50	26,00	28,00



Leyenda

- Actuaciones Singulares TCA
- Actuaciones tramos

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030	
 GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO E INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	
TÍTULO PAT CARRETERAS 2015-2030 SEGURIDAD VIAL	PLANO N° 8.3 ESCALA S/E FECHA MARZO 2014



8.2. OTRAS ACTUACIONES A REALIZAR POR EL PRINCIPADO PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD

Además de las actuaciones propuestas, se incluyen a continuación aquellas otras que será necesario llevar a cabo por parte del Principado de Asturias para la mejora de la movilidad:

Actuación	Inversión
Estación de Autobuses de Gijón	12.500.000 €
Finalización de las obras del soterramiento de Feve en Langreo. Fase I (obra civil)	28.410.555 €

8.3. ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS EN EL PIMA

Existen una serie de actuaciones que no han sido contempladas en el PIMA debido principalmente a que no inciden de forma importante en la movilidad o por tener un carácter particular, lo que implica que requieran de planes específicos, como son:

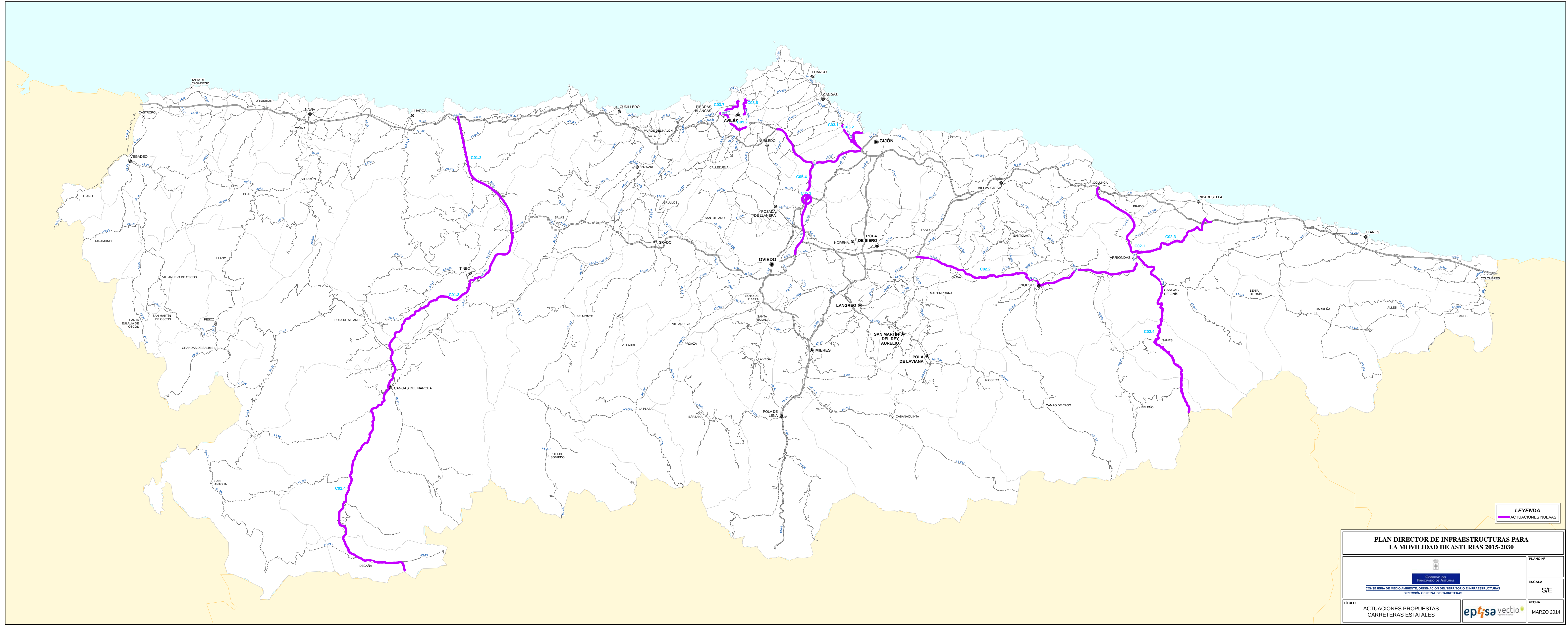
- Los accesos a los puertos autonómicos, dado que no inciden de forma importante en la movilidad de viajeros y cercanías por lo que se han tratado en este documento.
- Tampoco se ha abordado el tema de las carreteras que siendo de titularidad municipal, se trata de tramos de conexión intermunicipal por lo que deberían de ser de titularidad autonómica. En este caso, sería conveniente realizar un estudio de reordenación de la red, en el que se estudien los tramos existentes con estas características y se detallen aquellos que deben ser transferidos en cada caso.
- En cuanto a las estaciones de mercancías, centros de transporte y aparcamientos de camiones, sería necesaria realizar una jerarquización y coordinación para redactar un plan específico.
- No se ha abordado tampoco el tema de los aparcamientos disuarios, siendo necesario estudiar mediante un plan específico la necesidad de los mismos en distintos puntos, bien por tratarse de zonas de estacionamiento habitual de vehículos, puntos de intercambio de modo de transporte (transporte privado a transporte público) o zonas que debido a la afluencia de turistas hace necesario disponer de zonas de estacionamiento (puntos de entrada a espacios naturales...).

9. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN ADMINISTRACIÓN ESTATAL

9.1. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN CARRETERAS

En la siguiente tabla se resumen los programas de actuación en materia de carreteras, de la Administración Estatal, indicando la longitud de carreteras afectadas, y el importe asociado a cada uno de ellos.

Actuación	Longitud (Km)	Notas	Administración
Tercer carril Y	37,900	Ampliación tercer carril en la autovía A-66 (Oviedo - Serín) y A-8 (Avilés - Serín - Gijón)	Estatal
Semienlace de Robledo	N/A	Enlace Autovías AS-II y A-66	Estatal
Acceso al puerto de Gijón por Jove	2,500	Nueva carretera C-100	Estatal
Desdoblamiento AS-19 La Lloreda - El Empalme	4,330	Duplicación de la calzada actual de la carretera AS-19	Estatal
Acceso MI Puerto de Avilés	3,905	Nueva carretera C-100	Estatal
Desdoblamiento N-632 Vegarrozadas - Canapés	5,200	Duplicación de la calzada actual de la carretera N-632 (ronda de Avilés)	Estatal
Autovía La Espina - Canero	23,000	Autovía A-80	Estatal
Autovía La Espina - Cangas del Narcea	38,955	Autovía A-80	Estatal
Carretera Cangas del Narcea - Límite de provincia	33,203	Vía rápida (R-80) entre Cangas y Vega de Rengos; acondicionamiento entre Vega de Rengos y el límite de provincia	Estatal
Túnel de El Fito	14,500	Corredor (primera calzada de autovía), C-100	Estatal
N-634 Lieres - Arriendas	13,500	Acondicionamiento carretera actual con variantes de población (Villamayor, Sebares) - seguridad vial	Estatal
N-634 Arriendas - Llovio	14,500	Acondicionamiento carretera actual - seguridad vial	Estatal
N-625 Arriendas - El Pontón	31,500	Acondicionamiento carretera actual tratamiento ambiental y paisajístico	Estatal
Acceso MD Puerto de Avilés	2,000	Nueva carretera	Estatal*
Total carreteras estatales	224,993	<i>*Autoridad portuaria de Avilés</i>	



LEYENDA
ACTUACIONES NUEVAS

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030		PLANO N°
 GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO E INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		ESCALA S/E
TÍTULO ACTUACIONES PROPUESTAS CARRETERAS ESTATALES		FECHA MARZO 2014

9.2. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN FERROCARRILES

En la siguiente tabla se resumen los programas de actuación en materia de ferrocarriles, de la Administración Estatal, indicando la longitud de la red afectada, y el importe asociado a cada uno de ellos.

PROGRAMA DE ACTUACIONES			
Actuación	Tramo	Longitud (Km)	Administración
Línea Alta Velocidad Asturias	Pola de Lena - Gijón	81,058	Estatal
	Villabona - Avilés	17,700	Estatal
Corredor Transcantábrico	-	325,211	Estatal
Conexión ZALIA Puerto de Gijón	-	-	Estatal
Conexión ZALIA Línea Interés General Madrid-Gijón	-	-	Estatal
Penetración en Gijón	El Humedal – Cabueñes	6,500	Estatal
Superestructura Soterramiento de Langreo	-	-	Estatal
TOTAL		430,469	



En el marco del anterior Programa de actuaciones ferroviarias, se considera prioritario acometer las de mejora de líneas de cercanías de ancho ibérico y métrico que a continuación se relacionan y cuyo coste adicional no es adicional sino que queda subsumido en las anteriores:

ACTUACIONES MEJORA LÍNEAS RENFE CERCANÍAS			
Línea	Tramo	Longitud	Actuación
C-1 Pola de Lena - Gijón	La Pereda - Soto de Rey	6,14	Variante de trazado en vía única
	Lugo de Llanera - Serín	7,80	Variante de trazado en vía única
C-3 Oviedo - Avilés	Nubledo - Avilés	7,0	Duplicación vía
	Villabona de Asturias - Avilés	17,7	Mejora de trazado en vía única
	Variante de Villabona	1,75	Ramal directo entre Avilés y Gijón
Total		67,51	

En el corredor transcantábrico se incluye el paso de ancho métrico a ancho internacional si bien se ejecutará cuando se aborde el corredor transcantábrico en su totalidad.

ACTUACIONES MEJORA LÍNEAS DE ANCHO MÉTRICO DE CERCANÍAS LIGADAS A LA MEJORA DEL CORREDOR TRANSCANTÁBRICO			
Línea	Tramo	Longitud	Actuación
F-4 Gijón- Cudillero	Cudillero - Pravia	13,354	Mejora de trazado en vía única
	Pravia - Avilés	24,069	Mejora de trazado en vía única
	Avilés - Gijón	27,671	Mejora de trazado y duplicación de vía
F-5 Gijón – Laviana	Gijón – La Florida	15,340	Duplicación vía
F6 Oviedo – Infiesto	Oviedo - El Berrón	15,390	Mejora de trazado en vía doble
	El Berrón - Infiesto	32,510	Mejora de trazado en vía única
Total			

En cualquier caso las actuaciones en cercanías ligadas al corredor transcantábrico tienen una prioridad de actuación superior al del resto de actuaciones del corredor.

10. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN A CONCERTAR CON OTRAS ADMINISTRACIONES

10.1. MEDIDAS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE DESARROLLO POSTERIOR

El PIMA, como instrumento base de la planificación y la gestión integrada de los modos y sistemas de transporte, determina en el presente capítulo una serie de medidas que responde a dos características:

- **De planeamiento director**, que marca las grandes líneas de acción en actuaciones de planificación y gestión que dan coherencia al conjunto, que identifica numerosas actuaciones concretas a abordar, pero que no individualiza todas y cada una de las que tienen cabida en su marco, bien por su menor entidad o por pertenecer también a la esfera de decisión de otras Administraciones y deben ser concertadas entre el Gobierno del Principado de Asturias y dichas Administraciones. Destacan en ello la concertación con la Administración Local para la organización eficiente del transporte metropolitano del Área Central de Asturias. En este sentido, no es conveniente que en el presente documento se indique, por ejemplo, qué carriles protegidos para transporte público o para carril bici deben seleccionarse en Oviedo, Gijón o Avilés, o cómo serían las concretas pautas del intercambio de los transportes interurbanos y urbanos en las grandes ciudades, mas centradas en el campo de actuación del Consorcio de Transportes de Asturias y Ayuntamientos.
- **De planeamiento diferido**, pues necesariamente deben concretarse en un tiempo posterior al de aprobación del PIMA, sobre el gran marco de coordinación que representa este documento, o bien precisar de ulteriores estudios. Ello sin perjuicio de la autovinculación que para la Administración Autonómica comportan las actuaciones en la red regional de carreteras y que conforman el Programa de Actuación Territorial.

El Proyecto de Ley de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias (las referencias principales, no exhaustivas, al articulado del Proyecto de Ley), actualmente en trámite parlamentario, es plenamente coherente con este enfoque de un “PIMA para la gestión”, en cuanto que marca que:

- Es fundamental la intervención del Consorcio de Transportes de Asturias, creado precisamente para implementar la coordinación de los servicios de transporte de viajeros (Preámbulo, y a lo largo de toda la Ley)
- Se enuncian los principios y objetivos para la cooperación de las Administraciones en el diseño de la movilidad sostenible de viajeros y mercancías, los principios para la accesibilidad universal (personas con movilidad reducida o discapacidad) así como la coordinación con los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico, lo que, necesariamente, conduce a un tiempo posterior en la concreción de medidas de todo tipo respecto a infraestructuras y servicios de transporte (arts. 3 y 4)
- Es esencial la coordinación de los transportes en el Área Central de Asturias, donde se señalan las infraestructuras y servicios de interés metropolitano, aunque eventualmente pertenezcan a la titularidad de otra Administraciones.

- Existen instrumentos de optimización de la movilidad urbana y metropolitana que tienen su propia previsión de desarrollo, como es el Plan de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias (art.10), cuyas funciones desarrolla prácticamente el presente PIMA, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (art. 11) o los Planes de Movilidad Sostenible a los centros de trabajo o de gran afluencia de usuarios (art. 13).

En consecuencia con el carácter de instrumento Director del PIMA y con el marco legal en proyecto de la Ley de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, se listan las medidas que constituyen las principales actuaciones sobre infraestructuras y gestión a desarrollar tras a la aprobación del PIMA, que el Gobierno del Principado, en el concepto de la “red suma” de infraestructuras y servicios con el que se formula este Plan, debe establecer o recomendar y aspirar a concertar “por arriba”, fundamentalmente con el Ministerio de Fomento y las empresas públicas ferroviarias de su dependencia, y “por abajo”, esencialmente con los principales Ayuntamientos del Área Central de Asturias, donde se concentran la mayor parte de las medidas, y donde es clave el papel de integración y articulación a ejercer por el Consorcio de Transportes de Asturias:

10.1.1. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

- **Diseñando una jerarquización de infraestructuras** para consideración por el Ministerio de Fomento y por los principales Ayuntamientos del Área Central, en el marco de la revisión de las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio, indicando las infraestructuras de carreteras y de ferrocarriles que deben formar parte de la red metropolitana principal (ejemplo de la Autopista Y y la mayor parte de la red ferroviaria de ancho ibérico, donde respectivamente se permiten menos enlaces y menos estaciones no urbanas), la red metropolitana secundaria (ejemplo de la Autovía AS-II y la red ferroviaria de ancho métrico, con una mayor tolerancia respecto a los accesos y estaciones intermedias) y la red viaria distrital, que complementa el mallado básico, proporcionando el esquema completo de las redes de infraestructuras de transporte de interés supramunicipal del conjunto metropolitano central, esencial para implantar los servicios de transporte y movilidad sobre las mismas.
- **Pactando las infraestructuras para la movilidad en los Planes Generales de Ordenación**, diseñando un esquema general de ordenación municipal basado en ciudades compactas, pero no congestivas, que reduzcan y acoten las zonas de crecimiento difuso. A su vez, una mayor multifuncionalidad de los espacios urbanos, posibilitará, con esa mezcla de usos, una disminución general de las necesidades de transporte, previendo secciones de viario en zonas residenciales e industriales con la integración de los modos de transporte no motorizados (marcha a pie y bicicleta), con selectivas plataformas reservadas (sea bus o sean modos guiados) en las áreas de suelo urbano no consolidado y de suelo urbanizable. Con la adecuada regulación de las plazas de aparcamiento

vinculadas a viviendas, oficinas y zonas comerciales, así como aparcamientos disuasorios de la utilización del vehículo privado y que propician la intermodalidad.

- **Complementando la red de los principales intercambiadores de transporte**, ultimando las actuaciones de los pasados años para asegurar la integración del sistema de transporte público, donde destacan Gijón, con la solución integrada de intercambio modal, vinculado a la operación de eliminación de la barrera ferroviaria, a través de la Sociedad Gijón al Norte; Oviedo, mediante la conexión pendiente entre las estaciones ferroviarias unificadas en la Estación del Norte y la Estación de Autobuses, y Avilés, con la remodelación pendiente que proceda en función de la solución adoptada para la eliminación de la barrera ferroviaria.
- **Configurando una red ciclo-peatonal** vinculada a las redes de transporte público, que es esencial para articular la movilidad en el Área Central, superado ya el concepto de vía circunscrita a usos exclusivamente vinculados al ocio y al deporte, y extendiéndose hacia el concepto de “modo de transporte no mecanizado”, evidentemente complementario de los modos de transporte público en medias y largas distancias metropolitanas, ligada a los grandes polos de generación de movilidad y conectada en lo posible, con itinerarios verdes y/o naturales.
- **Previendo aparcamientos públicos de recepción urbana**, es decir “a las puertas” de la ciudad, pero sin incrementar la congestión de los accesos, y conectados con la red principal de autobuses, destacando en su función de disuadir a un buen número de automovilistas de penetrar en unos cascos urbanos muy peatonalizados y sin grandes opciones de aparcamiento a un precio asequible.
- **Diseñando una red de paradas protegidas de autobuses interurbanos**, para inscribirlas en sobreechamientos de la calzada de las carreteras, creados para este fin. Con ello, se incrementa la seguridad vial y la atractividad del transporte público en las zonas suburbanas de densidad media y baja. Comporta la disposición de una nueva red de marquesinas, revisando las localizaciones existentes.
- **Completando la red de aparcamientos de disuasión ligados al ferrocarril**, infraestructuras ya parcialmente existentes en las cercanías ferroviarias de Asturias, como solución clásica para zonas de densidad media de urbanización, pero que es preciso reforzar y ampliar.
- **Disponiendo carriles exclusivos para el transporte público en selectivos accesos de penetración y en tramos de las rondas urbanas de Oviedo, Gijón y Avilés**, que debe ser proporcionada a la intensidad media de circulaciones en transporte público hacia las estaciones de autobuses y de intercambio modal, y donde el punto de vista y los intereses de los respectivos Ayuntamientos son esenciales en su implantación y en el aseguramiento de su funcionalidad.

10.1.2. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA OFERTA DE SERVICIOS

- **Potenciando el Consorcio de Transportes de Asturias y la Oficina de Movilidad Sostenible vinculada al mismo**, donde la centralización de la información de los servicios de transporte en una función esencial, incluyendo los servicios ferroviarios, bajo la convicción de que el CTA no es un órgano más del entramado institucional asturiano, sino un ente fundamental para garantizar una eficiente prestación de los servicios de transporte público interurbano de viajeros y posibilitar el efectivo funcionamiento del Área Metropolitana de Asturias, verdadero motor del desarrollo regional en su conjunto.
- **Disponiendo servicios ferroviarios semidirectos**, dando así prioridad al modo que pueda transportar más viajeros y de forma más rápida, que implica concentrar la captación de flujos en las grandes estaciones urbanas en beneficio de la mayor parte de la población, compatibilizándose con los servicios con todas las paradas (incluidas las de menor demanda), para lo cual, es preciso fijar directrices de explotación ferroviaria en las líneas troncales de viajeros en el área metropolitana.
- **Evaluando la creación de líneas circulares y transversales en Oviedo y Gijón de transporte público urbano de alta frecuencia y regularidad**, lo que favorece un uso más generalizado del transporte público, a través de trayectos más memorizables o geográficamente intuitivos, que deberían garantizar una mayor utilización, tanto por los residentes como por el visitante habitual bajo distintos motivos de viaje, y por el visitante no habitual, incluido el turista. Todo ello redundaría en su mayor capacidad de captación de viajeros para los modos de transporte público, tanto para los viajes urbanos como para la colección y distribución de los viajes metropolitanos, tratando de lograr el objetivo de incrementar la cuota de territorio y población servida por transporte público con un máximo de un intercambio modal.

10.1.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA DEMANDA DE SERVICIOS

- **Diseñando Planes de Movilidad y Transporte al Centro de Trabajo (PTT) en los grandes centros de atracción y generación de viajes**, que persiguen reconducir la demanda de viajes con motivo trabajo, excesivamente volcada en el uso individual del vehículo privado, hacia modos de transporte público colectivo combinados con el transporte a pie y en bicicleta, lo que redundará en beneficio del empresario, el trabajador y la sociedad en general. Cuando existan Planes Municipales de Movilidad, serán estos los que preferentemente incorporen medidas de movilidad sostenibles a grandes centros de movimiento de viajeros.
- **Desarrollando el transporte en las zonas rurales de baja densidad de población**, mediante el denominado Plan Óptibus del CTA, para zonas rurales muy escasamente pobladas y acentuadamente periféricas respecto a los grandes núcleos e infraestructuras más centrales, que polarizan los servicios regulares de transporte público.
- **Potenciando el teletrabajo**, favorecido con las Tecnologías de la Información y Comunicación, que van a incidir muy positivamente en la sostenibilidad del sistema de transporte al disminuir la demanda de desplazamientos.
- **Planificando escalonadamente los horarios de afluencia por motivo trabajo y estudios, tratando de disminuir así las puntas horarias**, tanto en el tráfico de automóviles como en el transporte público, que es aplicable en supuestos de proximidad espacial de grandes centros atractores/generadores de viajes, agravados por la escasez de los accesos y del viario urbano de aproximación a los mismos.
- **Diseñando otras medidas que afectan a la demanda de transporte**, relativas a la reducción de emisiones asociadas al transporte y a una más eficiente gestión de flotas de transporte por carretera, de conducción eficiente de turismos y de vehículos de transporte de mercancías, así como de la renovación del parque automovilístico.

ANEXO 2 ALTA VELOCIDAD A ASTURIAS TRAMO POLA DE LENA - GIJÓN

ANEXO 4 ACCESO FERROVIARIO A LOS PUERTOS, ZALIA Y AL AEROPUERTO

ANEXO 6 FICHAS RESUMEN ACTUACIONES SINGULARES PROPUESTAS

ANEXO 7 CRITERIOS SEGUIDOS EN EL ANÁLISIS DE RENTABILIDAD DE ACTUACIONES SINGULARES