

Año 2012  
Año 2015  
Año 2030

vectio eptisa  
ingeniería de tráfico

Ingeniero  
Rafael Rodríguez  
Ingeniero  
Carlos Suárez  
Fecha  
Enero 2014  
Referencia  
P2013014.5B1

Modificación  
--  
Escala  
--

Plan Director de Infraestructuras  
para la movilidad de Asturias  
2013-2030  
Actuación AS-II y A-8 ROCES  
2015 y 2030

GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS  
CONSEJERÍA DE FOMENTO  
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO  
Y MEDIO AMBIENTE

2.1.6. ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS ACTUACIONES

ESTUDIO COMPARATIVO DE LA INTEGRACIÓN DE LAS AUTOVIAS ESTATAL Y AUTONÓMICA				
Actuación	Análisis socioeconómico	Análisis territorial	Análisis ambiental	Análisis Seguridad Vial
Semienlace de Robledo	La inversión necesaria se ha estimado en 14.000.000 €  Las captaciones de tráfico de la AS-II respecto a la A-66 se pueden estimar en el entorno de los 4.000 vehículos, lo que no permite mejorar el nivel de servicio de la A-66.	La ejecución de un enlace entre la A-66 y la AS-II en el alto de Robledo beneficia fundamentalmente a los desplazamientos entre Oviedo y Gijón, permitiendo captar tráficos que actualmente con origen en la zona sur de Oviedo emplean para dicho trayecto la A-66, y también los que procediendo de Avilés se dirigen hacia Oviedo (4.760 veh/día Oviedo - Gijón y 3.830 veh/día Avilés - Oviedo).	No existen en la actualidad espacios protegidos en el entorno de esta actuación.	Según los datos del anuario estadístico de accidentes del Ministerio de Fomento, el índice de peligrosidad de la A-66 en el tramo próximo a la ubicación del enlace propuesto, se encuentra dentro de los valores habituales para las autovías estatales (3,94).  En la AS-II no existe ningún tramo de concentración de accidentes en el entorno del viaducto de Robledo.
Integración de los enlaces de Paredes y Lugones	La inversión necesaria se ha estimado en 3.775.833,33 €, mejorando considerablemente las condiciones de circulación en un tramo de la A-66 próximo a sus niveles de saturación máximos. Aunque mejora el nivel de servicio puntual entre Paredes y Lugones, se mantiene un nivel de servicio F entre Lugones y Serín (y entre Serín y Avilés o Gijón).	La integración de un tercer carril en la A-66 entre los enlaces de Paredes y Lugones mejora las condiciones de circulación en dicha autovía en un tramo en el que los movimientos de largo recorrido se ven interceptados por las circulaciones con origen y/o destino en las áreas comerciales o industriales de Paredes y Lugones.	No existen en la actualidad espacios protegidos en el entorno de esta actuación.	Según los datos del anuario estadístico de accidentes del Ministerio de Fomento, el índice de peligrosidad de la A-66 entre Paredes y Lugones, se encuentra dentro de los valores habituales para las autovías estatales (8,73). No obstante, los niveles de tráfico próximos a la saturación en este tramo propician la generación de accidentes, que se verán reducidos con esta actuación.
Tercer carril en la Y	Aunque esta actuación es la que implica un mayor volumen de inversión, la implantación del tercer carril en la Y entre Avilés - Oviedo - Gijón, reduce el tiempo de viaje y mejora las condiciones de circulación de la vía, además de eliminar parcialmente la congestión mejorando el nivel de servicio.	La implantación del tercer carril en la Y entre Avilés y Oviedo, no tiene ninguna influencia desde el punto de vista territorial, puesto que las autovías ya existen, únicamente se mejoran sus condiciones de circulación.	En el entorno de de esta actuación se encuentra la Zona de Especial Protección de Aves "Embalses del centro" (tramo Serín - Gijón). En cualquier caso, el impacto estaría limitado, al desarrollarse la actuación dentro de los límites actuales de la autovía A-8, sin afectar a terrenos actualmente fuera de la citada infraestructura.	Según los datos del anuario estadístico de accidentes del Ministerio de Fomento, el índice de peligrosidad de la A-66 y la A-8 entre Oviedo, Avilés y Gijón se encuentra dentro de los valores habituales para las autovías estatales (6,12 para el tramo Serín - Avilés, 7,9 para el tramo Oviedo - Avilés y 13,28 para el tramo Serín - Gijón). No obstante, los niveles de tráfico próximos a la saturación en algunos tramos (Paredes-Lugones, Serín-Tabaza) propician la generación de accidentes, que se podrían reducir con la ejecución de un tercer carril en estos tramos.
Remodelación del enlace de Roces	La mejora de la configuración actual del enlace de Roces a pesar de que no consigue captar tráficos significativos de la A-66 en el itinerario Oviedo Gijón (261 veh/día), mejoraría considerablemente la fluidez de la circulación en las entradas y salidas de Gijón, con una inversión de estimada de 2 millones de euros.	La actual configuración del enlace de Roces además de generar colapsos en la AS-II en horas punta en el acceso a Gijón (Gijón Sur) a través de la Avda.de Oviedo, ralentiza la incorporación a la A-8 de aquellos vehículos que desean continuar hacia el siguiente enlace de acceso a Gijón (Gijón Este, Centro), dada la semaforización existente. La remodelación de este enlace puede generar que usuarios que actualmente no utilizan en sus desplazamientos entre Oviedo y Gijón la AS-II por su escasa funcionalidad en los enlaces con los núcleos, se decanten por este itinerario en el futuro, fundamentalmente los procedentes o con destino en la zona sur de Oviedo.	No existen en la actualidad espacios protegidos en el entorno de esta actuación.	Existe un tramo de concentración de accidentes registrado en la AS-II entre los Pk's 20 y 21 a la altura de Porceyo en el entorno del enlace de Roces, con índices de peligrosidad muy altos siendo el IP <sub>2</sub> 75,7 y el IP <sub>5</sub> 53,8.  En lo que respecta a la A-8, según los datos del anuario estadístico de accidentes del Ministerio de Fomento, el índice de peligrosidad en el entorno de dicho enlace es de 4,5, estando dentro de los valores habituales para autovías estatales.  Los problemas actuales de colapso en hora punta del enlace existente favorecen la generación de situaciones de peligro que podrían reducirse o evitarse con la remodelación propuesta.

### 2.1.7. CONCLUSIONES Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Las principales conclusiones derivadas del estudio realizado son las siguientes:

- En la autopista A-66 y en la autovía A-8 existe en la actualidad un grave problema de congestión (niveles de servicio F), a pesar de contar con una autovía alternativa entre Oviedo y Gijón.
- La autovía AS-II se cruza a distinto nivel con la A-66 a la altura de Robledo, sin que exista en la actualidad enlace entre las mismas.
- Entre los enlaces de Paredes (enlace de la A-66 con la A-64) y de Lugones (enlace de la A-66 con la AS-17), existe un tramo de alrededor de un kilómetro de autovía con solamente dos carriles por calzada, con distancias muy estrictas entre los ramales de entrada y salida respectivos, y un elevado volumen de tráfico realizando movimientos de trenzado, lo que sumado al elevado volumen de tráfico en el tronco de la autopista implica una cierta peligrosidad y una reducción de la velocidad de circulación.
- El enlace entre la AS-II y la A-8 en Gijón (enlace de Rocés) constituye un punto conflictivo de la red viaria, debido a la semaforización que en las horas punta genera congestiones y colas de vehículos que amenazan con colapsar la A-8, con el consiguiente peligro para el usuario.
- Se han estudiado actuaciones conducentes a resolver los problemas anteriores:
  - o Tercer carril en la Y entre Oviedo, Serín, Avilés y Gijón
  - o Tercer carril (carril de trenzado) entre los enlaces de Paredes y Lugones
  - o Creación de un nuevo enlace en Robledo entre la A-66 y la AS-II.
  - o Modificación del enlace de Rocés entre la AS-II y la A-8.
- De todas las actuaciones anteriores, la única con efectos directos en la congestión de la A-66 y la A-8 es la construcción del tercer carril en dichas vías, que permite pasar de los niveles F actuales a niveles de servicio D y E.
- El enlace de Robledo permite descargar ligeramente la A-66 entre Oviedo y Robledo, aunque no lo suficiente para mejorar el nivel de servicio, si bien, su principal beneficio es convertir a la autovía autonómica AS-II en desvío alternativo ante incidencias de tráfico en la "Y".
- La modificación del enlace de Rocés tendrá efectos positivos sobre la movilidad, que no se reflejan en el volumen de viajeros afectados.

Se propone la incorporación al PIMA de las siguientes actuaciones, por su efecto sobre la red viaria en el área central:

- o Tercer carril en la A-66 entre Oviedo y Serín, y en la A-8 entre Avilés, Serín y Gijón, ya que incorpora la actuación entre Paredes y Lugones (también de rentabilidad positiva), mejorando ligeramente el nivel de servicio de la Y.
- o Semienlace de Robledo entre la A-66 y la AS-II, que actualmente se cruzan sin enlace.
- o Remodelación del enlace de Rocés entre la AS-II y la A-8.
- o Autovía Bobes – San Miguel de la Barreda.
- o Enlace de San Miguel de la Barreda.

## 2.2. ACCESOS AL PUERTO DE GIJÓN, AL PUERTO DE AVILÉS Y ZALIA

### 2.2.1. INTRODUCCIÓN Y PROBLEMÁTICA A RESOLVER

El documento “Estrategia Logística en España” publicado por el Ministerio de Fomento, con el fin de dar coherencia al sistema logístico español, favorecer la cooperación entre sus distintas instalaciones y mejorar su competitividad, proponen entre sus líneas de actuación en relación a las terminales e infraestructuras logísticas, las siguientes:

- Impulso al desarrollo y la adecuación de las infraestructuras de transporte necesarias para la articulación de los principales nodos y corredores de concentración logística en España.
- Apoyo a la implantación y mejora de las terminales logísticas definidas como estratégicas y prioritarias.
- Mejora de las características físicas y funcionales de la red viaria y ferroviaria interior de los puertos de acuerdo con las condiciones y requisitos de la demanda de mercancías.

#### 2.2.1.1 ACCESOS AL PUERTO DE GIJÓN

El puerto de El Musel se ubica en la bahía de Gijón, extendiéndose desde Jove (Gijón) hasta Aboño (Carreño), sobre una superficie terrestre de unas 200 hectáreas. Una vez realizada la ampliación y modernización de las instalaciones portuarias, a fin de dotarlas de una mayor capacidad de tráfico, calado y diversificación de mercancías; se hace necesaria la adecuación de los accesos terrestres a los nuevos requisitos funcionales del Puerto.

Actualmente, el acceso principal al puerto se realiza desde la carretera GJ-81, a través del barrio urbano de La Calzada, lo cual resulta absolutamente inadecuado provocando unos índices de contaminación ambiental y acústica inadmisibles.

Con fecha 19 de diciembre de 2005, el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Autoridad Portuaria firmaron un protocolo de colaboración en el que se definían todas las actividades necesarias para resolver la accesibilidad tanto al puerto de El Musel, como a la zona de actividades logísticas e industriales de Asturias (ZALIA). Dicho protocolo establece los acuerdos que regulan las relaciones entre los organismos implicados conducentes a realizar los estudios necesarios, y a definir todas las actividades pertinentes para proyectar y construir, entre otros:

- La autovía de conexión entre el llamado Empalme (Carreño) y el enlace de Lloreda en la autovía A-8 (Gijón), con un enlace intermedio en La Peñona (desdoblamiento de la AS-19).
- El vial de penetración desde el enlace del Empalme hasta el puerto de El Musel (acceso por Aboño).
- El vial de Jove, entre la AS-19 y la glorieta Príncipe de Asturias (acceso por Jove).

El vial de penetración, por el valle de Aboño, desde el enlace del Empalme hasta el Puerto de El Musel, se encuentra ya ejecutado.

Con él se establecen de la forma más directa posible los accesos y salidas desde el puerto de El Musel, sirviendo de acceso a las zonas locales (industriales fundamentalmente) y dando continuidad a la autovía hasta el nuevo vial de Aboño, que enlaza con el puerto de Gijón por el norte y conecta de forma directa con el Vial de Jove, y por lo tanto con el puerto.

Este vial se define sobre el corredor del actual acceso a Aboño, discurriendo paralelo a la carretera GI-1. Partiendo del enlace del Empalme se desarrolla en recta a lo largo de aproximadamente 2.500 m.

#### 2.2.1.2 ACCESOS AL PUERTO DE AVILÉS Y AL PEPA

El Puerto de Avilés se implanta sobre ambas márgenes de la ría de Avilés disponiendo de accesos a los muelles de la margen izquierda a través de la Avenida del Conde de Guadalhorce. Los accesos desde la margen izquierda se consideran suficientes para las perspectivas de futuro del propio puerto con capacidad adecuada a las necesidades derivadas de su explotación.

Los principales accesos a la margen derecha se realizan a través de la carretera AS-238 Avilés – Luanco, en su tramo entre la N-632 y la glorieta de la Palmera, acceso desde el centro urbano de Avilés también hacia el Parque Empresarial Principado de Asturias (PEPA), y la carretera AS-328 en su primer tramo hasta Zeluán. Registrándose un tráfico entre la glorieta de la Palmera y las instalaciones de Alcoa de 5.194 vehículos diarios de los cuales un 16,73% (869) son vehículos pesados, pasando a ser entre Inespal y Zeluán de 4.944 vehículos diarios, siendo un 8,12% (401) vehículos pesados.

Además, se proyectó sobre la margen derecha el Parque Empresarial del Principado de Asturias (PEPA) de 1.500.000 m<sup>2</sup> de superficie, cuya conexión con la red de alta capacidad de titularidad estatal se encuentra en ejecución.

Debido a la gran intensidad de tráfico de la vía, la incorporación de vehículos desde la avenida del Aluminio en el PEPA a la AS-238 daba lugar a incidentes por alcance, ya que existía una intersección en forma de glorieta partida entre la citada AS-238 y el viario del PEPA. En junio del año 2.013 el Ayuntamiento de Avilés adjudicó las obras de modificación de dicha glorieta partida de la carretera comarcal AS-238 (Avilés- Luanco) que da acceso al PEPA y a la margen derecha del Puerto. La glorieta existente se transformó en una glorieta completa con el objetivo de mejorar la seguridad vial en la zona y facilitar la circulación de vehículos.

#### 2.2.1.3 ACCESOS A ZALIA

ZALIA se encuentra localizada en el corazón de Asturias, en San Andrés de los Tacones (Gijón), configurando un gran nodo de comunicación en el centro de la región por su cercanía con el aeropuerto de Ranón y con los

puertos de Avilés y de El Musel en Gijón, a los que está previsto que se acceda por ferrocarril y vías de alta capacidad.

La Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias se concibe como una zona mixta de logística portuaria y regional que vertebrará un potente entramado de infraestructuras del transporte en sus diversas modalidades (vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria) para extender la distribución de mercancías a todos los mercados.

Zalia se concibe, pues, como una gran plataforma con un enfoque multimodal:

- Contará con accesos que permitirán su conexión con los puertos y el aeropuerto a través de una amplia red de vías de alta capacidad: A-8, A-66, AS-I, AS-II.
- La nueva terminal ferroviaria junto con la LAV Madrid - Asturias permitirán una comunicación más rápida y fluida con la meseta ofreciendo nuevas oportunidades para el tráfico de mercancías y viajeros, ampliando así el hinterland de los puertos asturianos.
- Zalia se conformará como un eslabón más de la cadena de valor de las autopistas del mar, integrándose en la actual autopista Gijón-Nantes y, por tanto, en el eje Madrid-Paris. Una ruta que une dos autopistas terrestres a través de un servicio marítimo seguro, cómodo, rápido y económico.
- Es también una apuesta decidida por el desarrollo de la carga aérea a través del aeropuerto de Asturias, situado a 15 km del puerto de Avilés y a 40 km del de Gijón.

En lo que respecta a los accesos a Zalia por carretera desde las vías de alta capacidad se plantean 3 accesos:

- Acceso a Zalia desde El Montico: conexión con la autovía del Cantábrico, permitiendo el acceso desde Avilés y Gijón
- Acceso a Zalia desde La Peñona: conexión con la AS-19
- Acceso a Zalia desde la AS-II, para su conexión con la zona central asturiana

El 30 de Diciembre de 2.009 se aprobó la viabilidad ambiental del Estudio Informativo que definía los tres enlaces que permitirán la conexión de esta área estratégica de expansión industrial con la Autovía del Cantábrico desde Gijón y Avilés, y con la zona central asturiana desde la autovía AS-II. Para que la declaración de impacto no pierda eficacia, la ejecución del proyecto deberá iniciarse en un plazo máximo de cinco años.

En marzo del año 2.011 se inauguró el enlace de El Montico, enlace con la A-8 de la conexión viaria a ZALIA, que permitirá la conexión de la nueva zona logística y del puerto del MUSEL con la autopista "Y", con un presupuesto de ejecución de 13.291.056,43 €

La obra se corresponde con la remodelación del actual enlace situado en la autovía A-8 (P.K. 403) a la altura de la estación de servicio de "El Montico" que comunica directamente la carretera AS-326 (Tabaza – Tremañes), en el concejo de Carreño. La actuación transforma el semi-enlace actual, en un enlace completo tipo balanza, mediante dos gloriets situadas en cada margen de la autovía y un vial principal que une las mismas a través de un paso inferior bajo la A-8. Este enlace comunica además con las áreas de servicio existentes, con la carretera CE-7 y con la carretera de acceso a Cogersa así como con la futura zona de actividades logísticas e industriales de Asturias (Z.A.L.I.A).

## 2.2.2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES

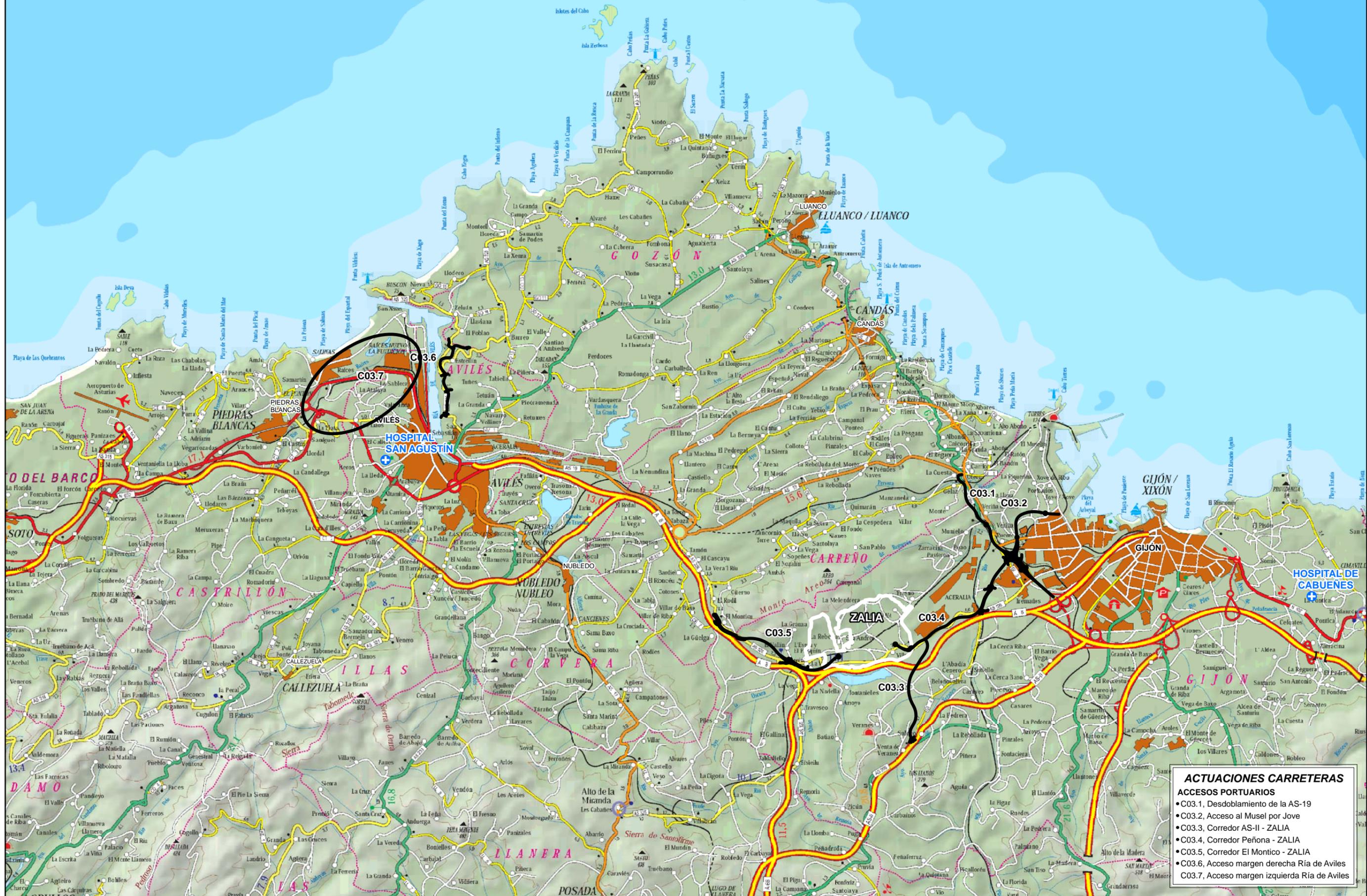
Se plantean las siguientes actuaciones:

- Mejora de los accesos al Puerto de Gijón mediante las siguientes actuaciones):
  - Acceso al Musel por Jove
  - Desdoblamiento de la AS-19 La Lloreda – La Peñona – El Empalme
- Acceso a la margen derecha ría de Avilés
- Acceso a la margen izquierda puerto y ría de Avilés
- Accesos a la Zona de Actividades Logísticas de Asturias:
  - Acceso a Zalia desde El Montico
  - Acceso a Zalia desde La Peñona
  - Acceso a Zalia desde la AS-II

Se incluyen a continuación planos de situación de las actuaciones propuestas, así como de la ubicación de los espacios naturales de interés en relación con las mismas.

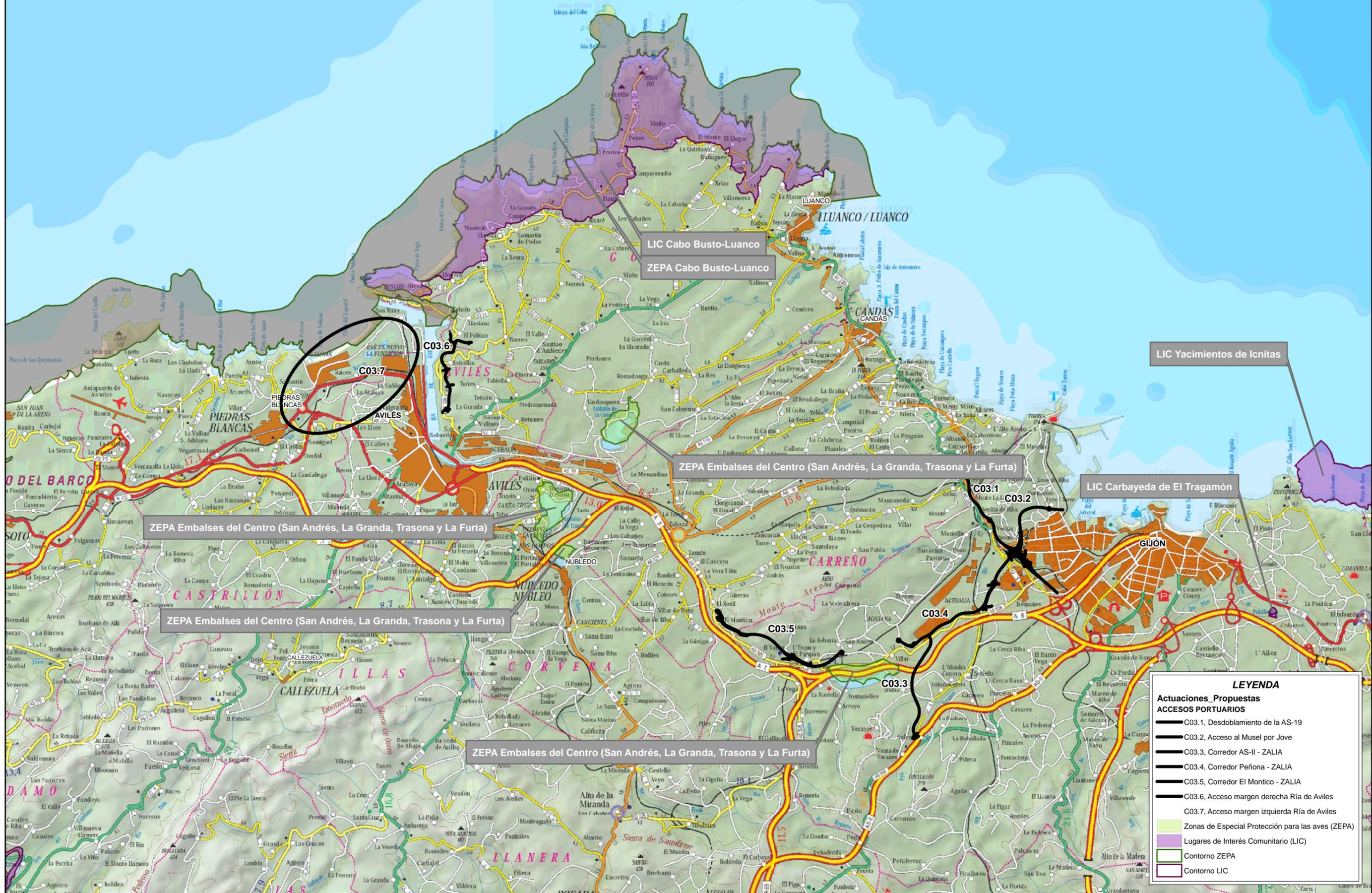


# ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS PORTUARIOS



- ACTUACIONES CARRETERAS  
ACCESOS PORTUARIOS**
- C03.1, Desdoblamiento de la AS-19
  - C03.2, Acceso al Museo por Jove
  - C03.3, Corredor AS-II - ZALIA
  - C03.4, Corredor Peñona - ZALIA
  - C03.5, Corredor El Montico - ZALIA
  - C03.6, Acceso margen derecha Ría de Avilés
  - C03.7, Acceso margen izquierda Ría de Avilés

# ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS PORTUARIOS RED NATURA 2000: LIC'S y ZEPAs



**LEYENDA**

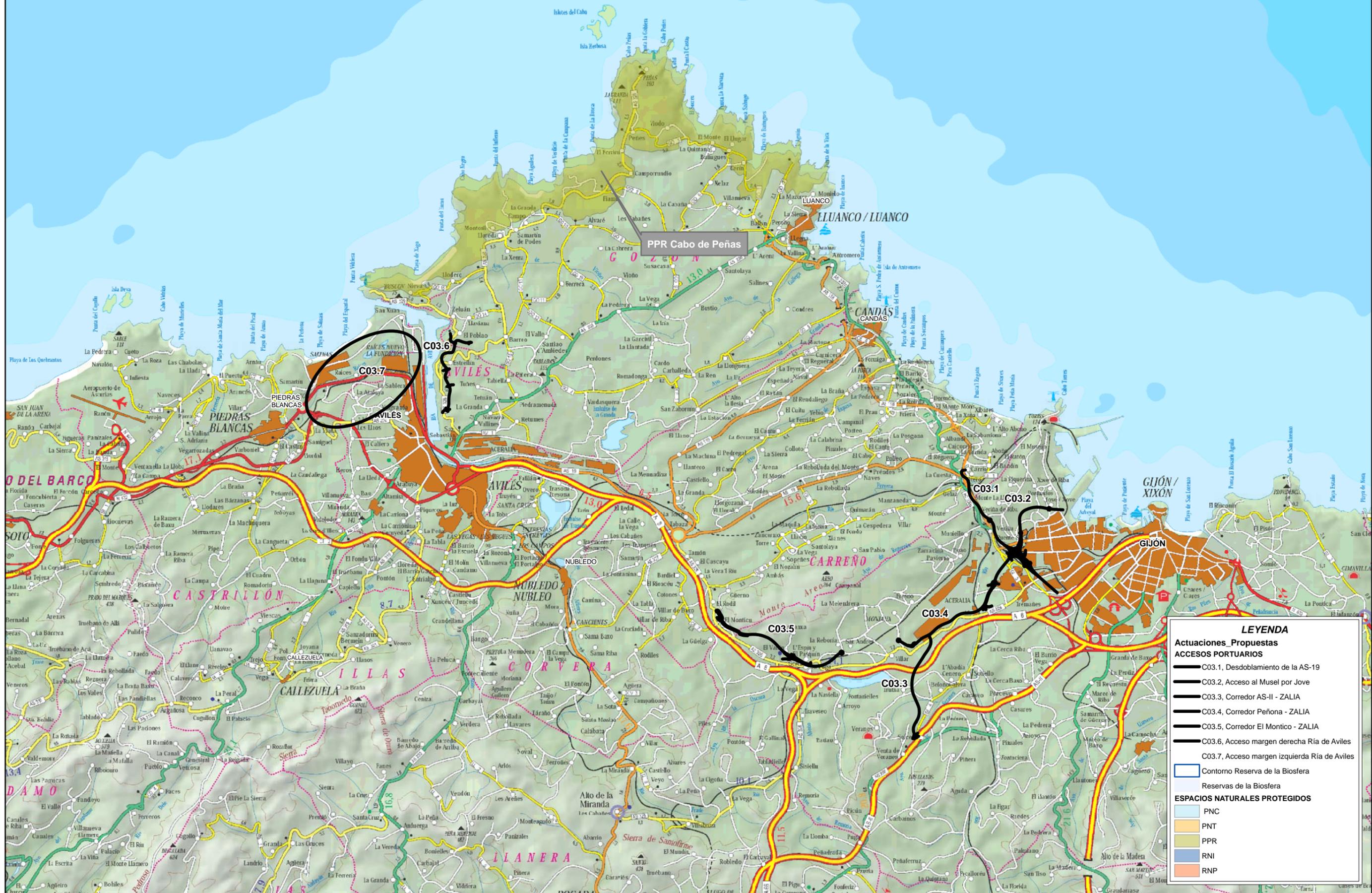
**Actuaciones Propuestas**

**ACCESOS PORTUARIOS**

- C03.1, Desdoblamiento de la AS-19
- C03.2, Acceso al Museo por Jove
- C03.3, Corredor AS-II - ZALIA
- C03.4, Corredor Peñona - ZALIA
- C03.5, Corredor El Montico - ZALIA
- C03.6, Acceso margen derecha Ría de Avilés
- C03.7, Acceso margen izquierda Ría de Avilés

- Zonas de Especial Protección para las aves (ZEPA)
- Lugares de Interés Comunitario (LIC)
- Contorno ZEPA
- Contorno LIC

# ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS PORTUARIOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y RESERVAS DE LA BIOSFERA



### 2.2.2.1 ACCESO AL MUSEL POR JOVE

El 17 de Febrero de 2007 la autoridad portuaria de Gijón adjudicó el contrato de asistencia técnica para la redacción del “Proyecto de construcción del acceso al puerto de El Musel por el vial de Jove” a la empresa APIA XXI. El proyecto se encuentra actualmente redactado.

El vial propuesto en dicho proyecto se inicia dentro de las instalaciones del Puerto de Gijón y consta de una calzada bidireccional soterrada con un carril por sentido con 2,5 kilómetros de recorrido, enlazando en el extremo sur con la carretera Tremañes – Puente seco en el enlace de la Peñona. Transcurre de oeste a Este por el límite entre el barrio de La Calzada y la parroquia de Jove, y enlaza en el extremo norte con la glorieta de la Avenida Príncipe de Asturias, desde donde se accede en superficie al viario del puerto de el Musel, proyectándose por encima un boulevard. El presupuesto estimado para esta actuación es de 78,7 millones de euros.

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN ACCESO AL PUERTO DE EL MUSEL POR JOVE				
Actuación	Tipo de actuación	Longitud	IMD <sub>2.030</sub>	Inversión
Acceso al puerto por Jove	Carretera C-100 calzada única soterrada	2,5	22.209	78.724.797,71 €

Se incluye a continuación un plano representativo de la actuación estudiada.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS  
ACCESOS PORTUARIOS  
ACCESO AL MUSEL POR JOVE

AS-19

A-8

GIJÓN



### 2.2.2.2 DESDOBLAMIENTO DE LA AS-19 LLOREDA – LA PEÑONA – EL EMPALME

Esta actuación consiste en ampliar a dos carriles la carretera AS-19 Gijón-Avilés, entre el enlace de la Autovía del Cantábrico (A-8) y el enlace de El Empalme.

En octubre de 2.009 el Ministerio de fomento adjudicó a la empresa Intraesa la redacción del Proyecto de Trazado y Construcción de la nueva autovía de acceso al puerto de El Musel en su tramo Lloreda-El Empalme (Carreño).

El proyecto de trazado se aprobó definitivamente el 11 de febrero del 2.013.

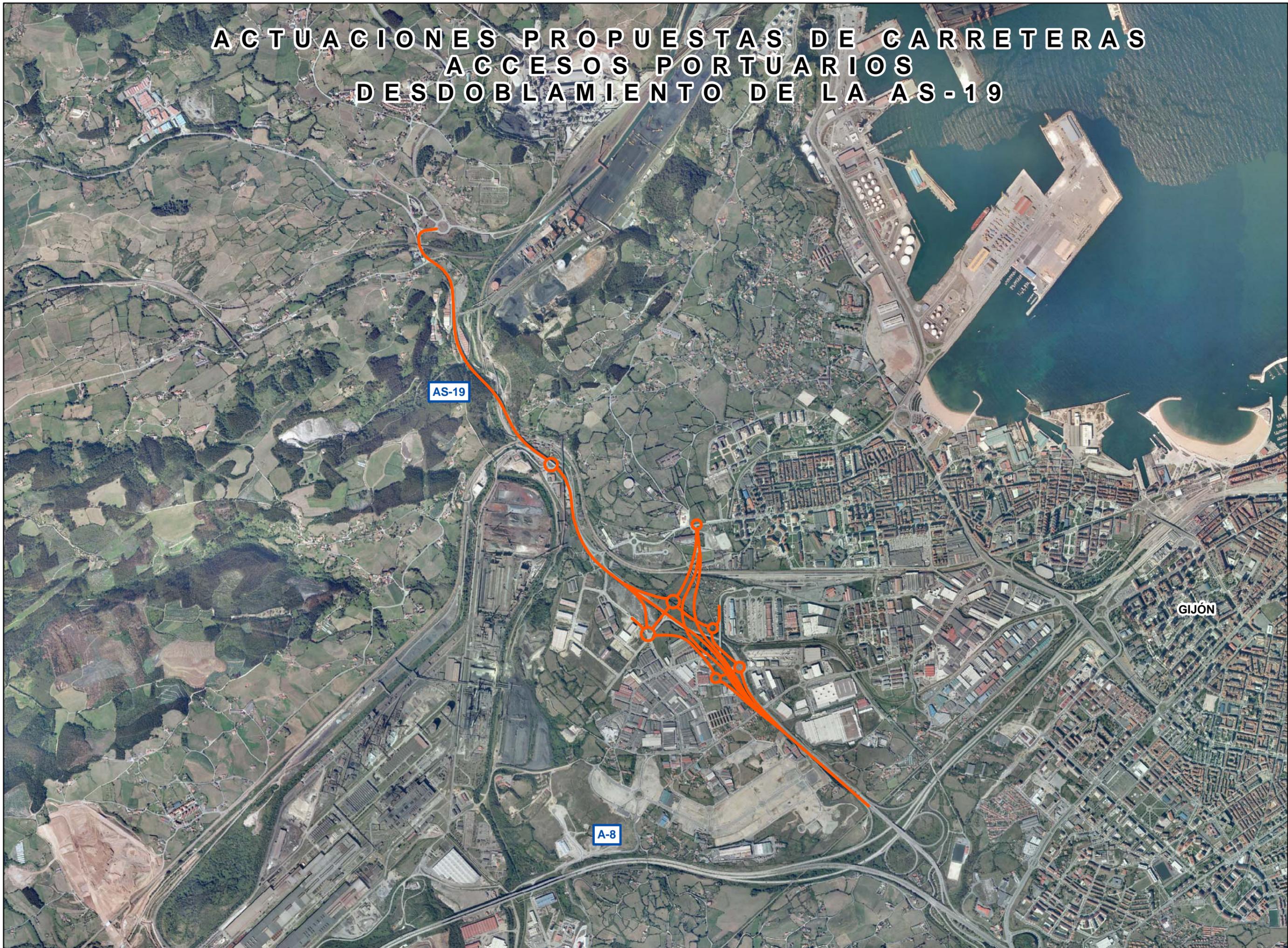
Se proyecta una autovía de conexión de unos 4,3 km de longitud entre el enlace de Lloreda en la autovía A-8 y el llamado Empalme de Carreño. Para ello han de duplicarse en un 2+2 la AS-19 entre la conexión actual con la A-8 en Lloreda y El Empalme, donde conectará con el nuevo acceso al Musel por Aboño, implicando una remodelación de los enlaces de Lloreda y la Peñona, con un coste estimado de 78.400.000 €

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN DESDOBLAMIENTO DE LA AS-19 ENTRE LA LLOREDA Y EL EMPALME				
Actuación	Tipo de actuación	Longitud	IMD <sub>2.030</sub>	Inversión
Desdoblamiento AS-19	Autovía	4,3 Km	54.370	78.400.000 €

Se incluye a continuación un plano representativo de la actuación estudiada.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS  
ACCESOS PORTUARIOS  
DESDOBLAMIENTO DE LA AS-19



AS-19

A-8

GIJÓN

### 2.2.2.3 ACCESOS A LA MARGEN IZQUIERDA PUERTO Y RÍA DE AVILÉS

La promoción por el Ayuntamiento de Avilés del proyecto de “Isla de Innovación” obliga a remover el actual acceso a la margen izquierda del puerto de su situación actual, una necesidad cuyo estudio de alternativas se encuentra en tramitación por el Principado de Asturias y cuya financiación y posterior construcción corresponde al Ministerio de Fomento de acuerdo con el protocolo firmado a los efectos.

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN ACCESO A LA MARGEN IZQUIERDA PUERTO Y RÍA DE AVILÉS		
Actuación	Longitud	Inversión
Acceso a la margen izquierda puerto y ría de Avilés	3,9 Km	45.000.000,00 €

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS  
ACCESOS PORTUARIOS  
ACCESO A MARGEN IZQUIERDA PUERTO Y RÍA DE AVILÉS



#### 2.2.2.4 ACCESO A LA MÁRGEN DERECHA DE LA RÍA DE AVILÉS

Se plantea la construcción de una variante de la carretera AS-328 en su primer tramo entre la glorieta de la Palmera (intersección con la AS-238) y Zeluán, que discurrirá por la margen derecha de la ría de Avilés, a lo largo del actual corredor, separándose el trazado de la nueva carretera del actual ligeramente hacia el interior.

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN ACCESOS A LA MÁRGEN DERECHA DE LA RÍA DE AVILÉS					
Actuación	Tipo de actuación	Tramo	IMD <sub>2.030</sub>	Longitud	Inversión
Acceso a la margen derecha de la Ría de Avilés	Variante de la carretera AS-328	Avilés - Zeluán	6.417	2,0 Km	20.000.000 €

Se incluye a continuación un plano representativo de la actuación estudiada.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS  
ACCESOS PORTUARIOS  
ACCESO A MARGEN DERECHA RÍA DE AVILÉS



AVILÉS

HOSPITAL  
SAN AGUSTÍN

### 2.2.2.5 ACCESO A ZALIA A TRAVÉS DE EL MONTICO

Se plantea a partir del enlace de El Montico, que conecta la A-8 con la AS-326 a la altura de Ambás (Carreño). Desde este punto se genera un corredor limitado por la A-8 al Sur y el Monte Areo, al Norte. El acceso consiste en un tramo de 4,2 kilómetros que desde el enlace de El Montico, pasa en trinchera por la Cruciana y accede a la zona logística desde el área sur de Serín.

En el Estudio Informativo aprobado se definía como alternativa seleccionada una solución con sección de autovía cuya descripción es la siguiente:

Plantea un trazado paralelo a la A-8 desde su inicio en el enlace del Montico hasta la entrada de ZALIA, pasando por el punto alto de La Cruciana, recuperando el trazado de la AS-3256 hasta el paso bajo el viaducto histórico del ferrocarril donde se separan las calzadas volviendo a juntarse tras el paso del viaducto antes de finalizar en la glorieta principal de ZALIA. Se prevé el enlace para la conexión de las carreteras AS-326 y AS-325 y se reponen las afecciones sobre la AS-326 mediante la construcción de una vía de servicio paralela al tronco principal hasta el enlace con la AS-325 para continuar dando acceso al núcleo de Serín.

No obstante, posteriormente teniendo en cuenta el nuevo marco económico, se optó por redactar el proyecto con calzada única con un carril por cada sentido de circulación con posibilidad de desdoblarse en el futuro.

Así con fecha 8 de marzo de 2.013 se produjo la aprobación provisional del proyecto de trazado de la conexión de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA)-enlace del Montico (A-8). Con fecha 29 de mayo de 2.013 se produjo la aprobación definitiva.

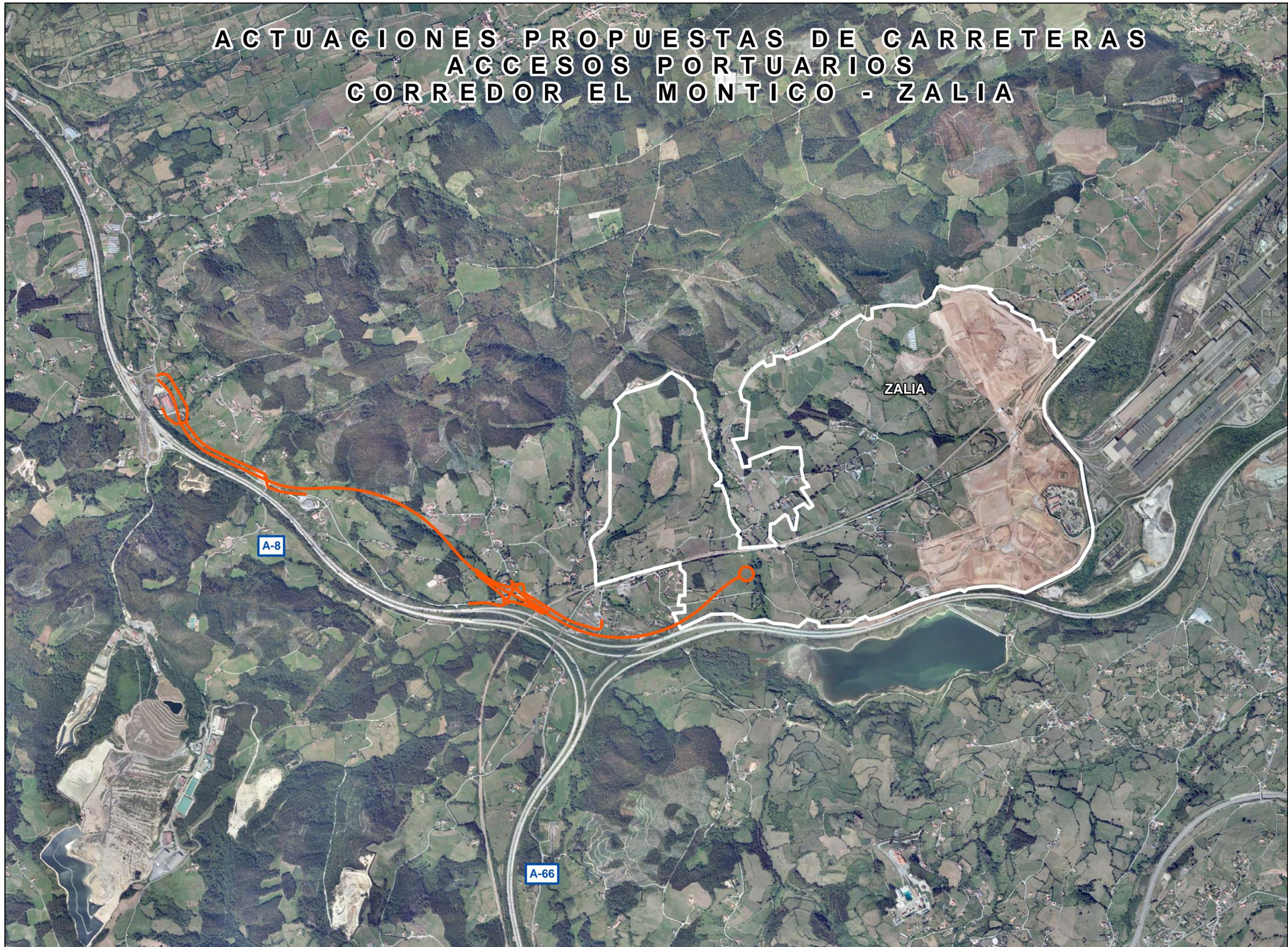
El presupuesto estimado es de 19,97 millones de euros.

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN ACCESO AL ZALIA DESDE EL MONTICO			
Actuación	Tipo de actuación	Longitud	Inversión
Acceso a ZALIA desde el Montico (A-8)	Corredor	4,2 Km	19.974.437,08 €

Se incluye a continuación un plano representativo de la actuación estudiada.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS  
ACCESOS PORTUARIOS  
CORREDOR EL MONTICO - ZALIA



A-8

A-66

ZALIA

#### 2.2.2.6 ACCESO A ZALIA A TRAVÉS DE LA PEÑONA

Este acceso comienza en la glorieta este de la ZALIA, con una longitud de 4,2 kilómetros y un presupuesto de 26,7 millones de euros, que cruza sobre el río Aboño, rodea el polígono de Lloreda y conecta con el futuro enlace de La Peñona (Tremañes).

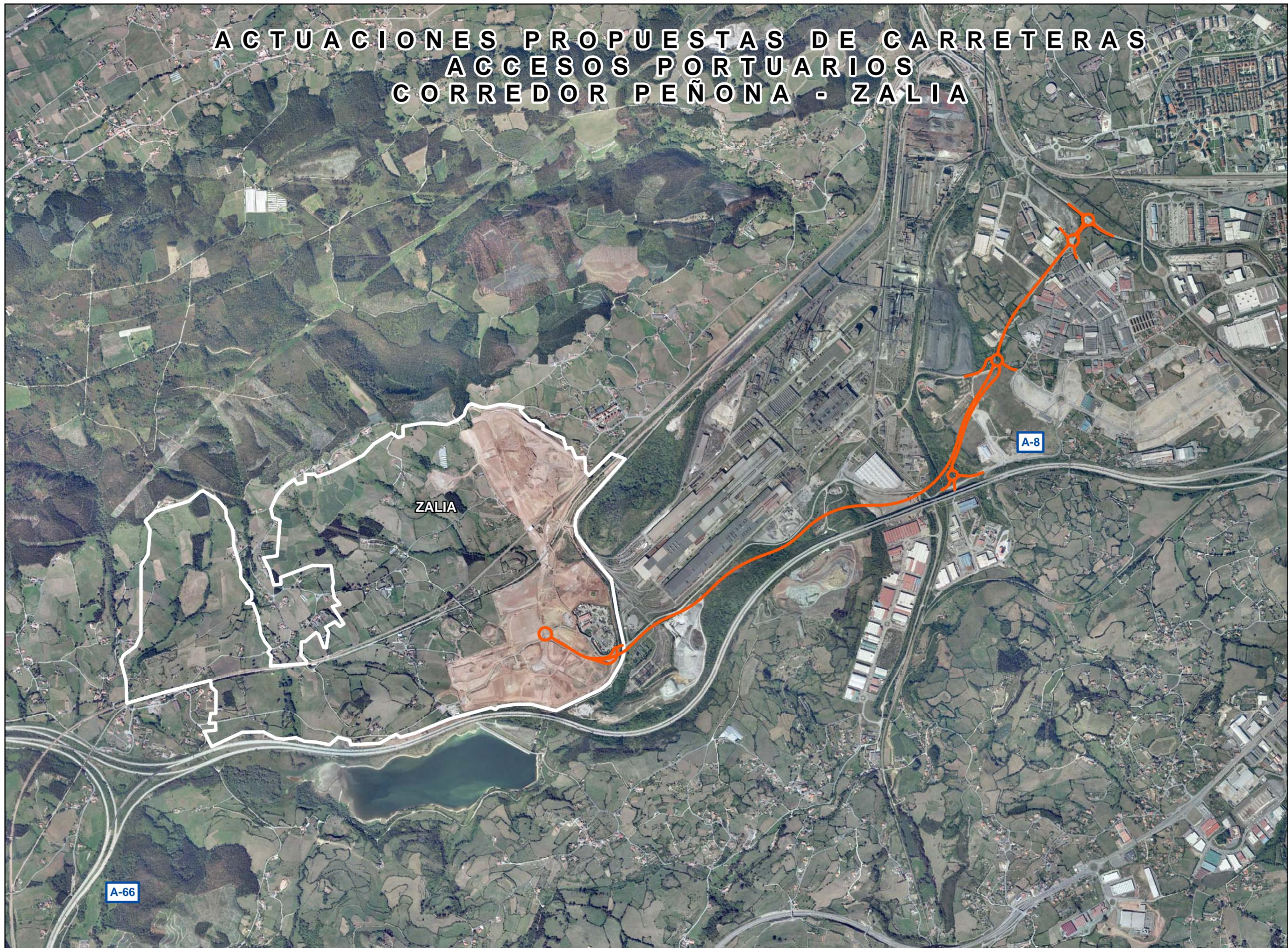
El proyecto de construcción de este tramo fue redactado por la empresa EGIS EYSER con fecha de agosto de 2.013.

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN ACCESO A ZALIA DESDE LA PEÑONA			
Actuación	Tipo de actuación	Longitud (Km)	Inversión
Acceso a ZALIA desde la Peñona	Corredor	4,2	17.755.046,20 €

Se incluye a continuación un plano representativo de la actuación estudiada.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS  
ACCESOS PORTUARIOS  
CORREDOR PEÑONA - ZALIA



ZALIA

A-8

A-66

### 2.2.2.7 ACCESO A ZALIA DESDE LA AS-II

A principios del año 2.010 se aprobó definitivamente “El estudio informativo de alternativas para los accesos a la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA) desde la red de Alta Capacidad, términos municipales de Gijón y Carreño”, promovido por la Dirección General de Carreteras.

En dicho estudio se incluía el acceso desde la autovía industrial AS-II.

Se describe a continuación la solución recogida en dicho estudio:

El enlace de Veranes se encuentra en el tramo de la AS-II que discurre por el valle del río Pinzales que conecta con la cuenca del río Aboño bajo el viaducto de Somonte donde discurren las carreteras AS-363 y AS-326 cuyo aprovechamiento para conectar la ZALIA supone un trazado de excesiva longitud y tiempo de recorrido. Por ello se plantea un nuevo corredor que una directamente las dos cuencas mediante un túnel.

El acceso a ZALIA desde la AS-II comienza en el enlace de Veranes de la AS-II y discurre por el oeste de Salcedo y Cenero, cruzando la divisoria entre las cuencas de los ríos Veranes y Aboño y bajo la autovía A-8 mediante un túnel de 1.075 metros de longitud en dirección a la factoría de Veriña de Arcelor, finalizando junto a la carretera AS-326.

La longitud total de este trazado es de 3.045 metros de los cuales 1.075 son en túnel.

La sección se plantea inicialmente de una única calzada con un carril por sentido con posibilidad de desdoblamiento.

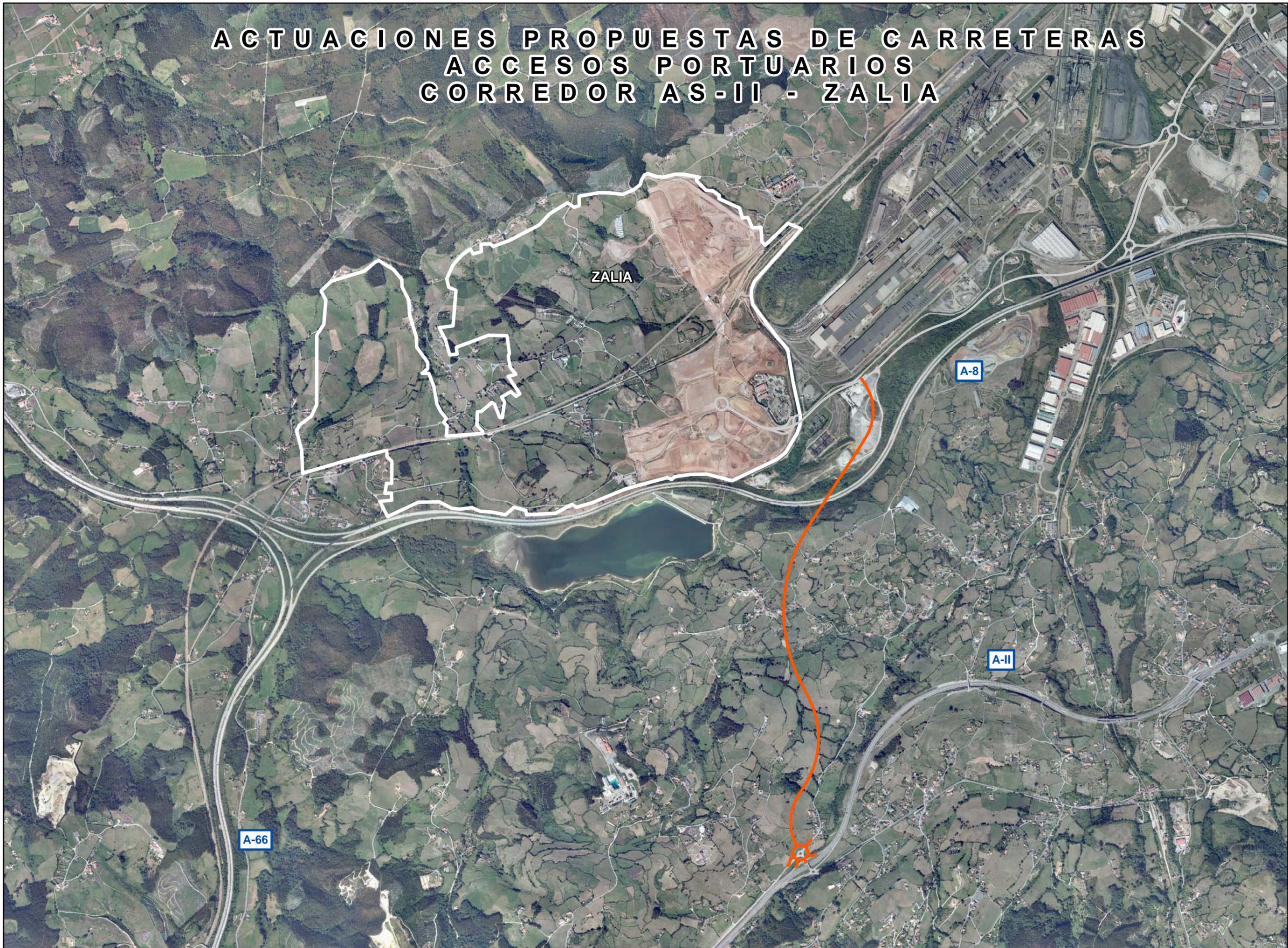
El presupuesto estimado es de 20,5 millones de euros.

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN ACCESO A ZALIA DESDE LA AS-II			
Actuación	Tipo de actuación	Longitud (m)	Inversión
Acceso a Zalia desde la AS-II	Corredor	3.0	20.475.000 €

Se incluye a continuación un plano representativo de la actuación estudiada.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS  
ACCESOS PORTUARIOS  
CORREDOR AS-II - ZALIA



### 2.2.3. ANÁLISIS DEL TRÁFICO OBTENIDO EN CADA UNO DE LOS ESCENARIOS CONSIDERADOS

Para la actuación "Acceso a la margen derecha de la Ría de Avilés" se ha realizado una simulación de tráfico empleando el modelo de tráfico de Asturias realizado con el software AIMSUN.

Según aforos de 2012, los datos de tráfico de los que se dispone para el tramo de la carretera AS-328 afectada por la actuación propuesta son los que se indican a continuación:

TRÁFICOS AÑO 2012			
Actuación	Tramo	IMD	Pesados
Acceso a la margen derecha de la ría de Avilés	AS-328 La Palmera - Zeluán	4.903	292

El tráfico obtenido para la situación futura en los años 2.015 y 2.030:

TRÁFICOS FUTUROS				
Corredor	IMD 2015		IMD 2030	
	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros
AS-328 Tramo La Palmera - Zeluán	248	992	311	1.244

#### 2.2.4. CONCLUSIONES

La ampliación y modernización de las actuales instalaciones portuarias del puerto de Gijón, conlleva la adecuación de los accesos terrestres a los nuevos requisitos funcionales del Puerto. Además, la puesta en funcionamiento de ZALIA (Zona de actividades Logísticas e Industriales de Asturias) concebida como una zona mixta de logística portuaria y regional que vertebrará un potente entramado de infraestructuras del transporte en sus diversas modalidades (vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria) para extender la distribución de mercancías a todos los mercados, también hace necesaria la ejecución de unos accesos que permitirán su conexión con los puertos y el aeropuerto a través de una amplia red de vías de alta capacidad.

En el caso del puerto de Gijón y ZALIA, en diciembre de 2005 se firmó un protocolo entre el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias, la Autoridad Portuaria de Gijón y el Ayuntamiento de Gijón para la financiación y construcción de los accesos terrestres al puerto y a ZALIA, en el que se configuraba el viario de accesos a ambos.

En cuanto al puerto de Avilés, se están acometiendo obras de ampliación en la margen derecha de la ría, que requieren de una adecuada accesibilidad, y también a través de una mejor conectividad de las instalaciones portuarias con la red de alta capacidad y con el Parque Empresarial del Principado de Asturias (PEPA), cuya conexión con la red de alta capacidad de titularidad estatal se encuentra en ejecución.

Por otra parte, la promoción por el Ayuntamiento de Avilés del proyecto de "Isla de Innovación" obliga a remover el actual acceso a la margen izquierda del puerto de su situación actual, una necesidad cuyo estudio de alternativas se encuentra en tramitación por el Principado de Asturias y cuya financiación y posterior construcción corresponde al Ministerio de Fomento de acuerdo con el protocolo firmado a los efectos.

**Una vez expuesta la problemática ligada a los accesos portuarios, y zonas logísticas e industriales asociadas (ZALIA y PEPA), y descritas sus características principales, se considera necesario incluir en el presente Plan las siguientes actuaciones:**

- **Mejora de los accesos al Puerto de Gijón mediante las siguientes actuaciones:**
  - Acceso al Musel por Jove
  - Desdoblamiento de la AS-19 La Lloreda – La Peñona – El Empalme
  
- **Mejora de los accesos al Puerto de Avilés mediante las siguientes actuaciones:**
  - Nueva carretera entre Avilés y Zeluán, variante AS-328, para dar una mejor accesibilidad y permitir el crecimiento del puerto de Avilés en margen derecha, así como conectar con los polígonos industriales existentes en dicha zona.
  - Acceso a la margen izquierda del Puerto de Avilés

- **Accesos a la Zona de Actividades Logísticas de Asturias:**
  - Acceso a Zalia desde La Peñona
  - Acceso a Zalia desde El Montico

## 2.3. ACCESOS AL HUCA Y OVIEDO

### 2.3.1. INTRODUCCIÓN Y PROBLEMÁTICA A RESOLVER

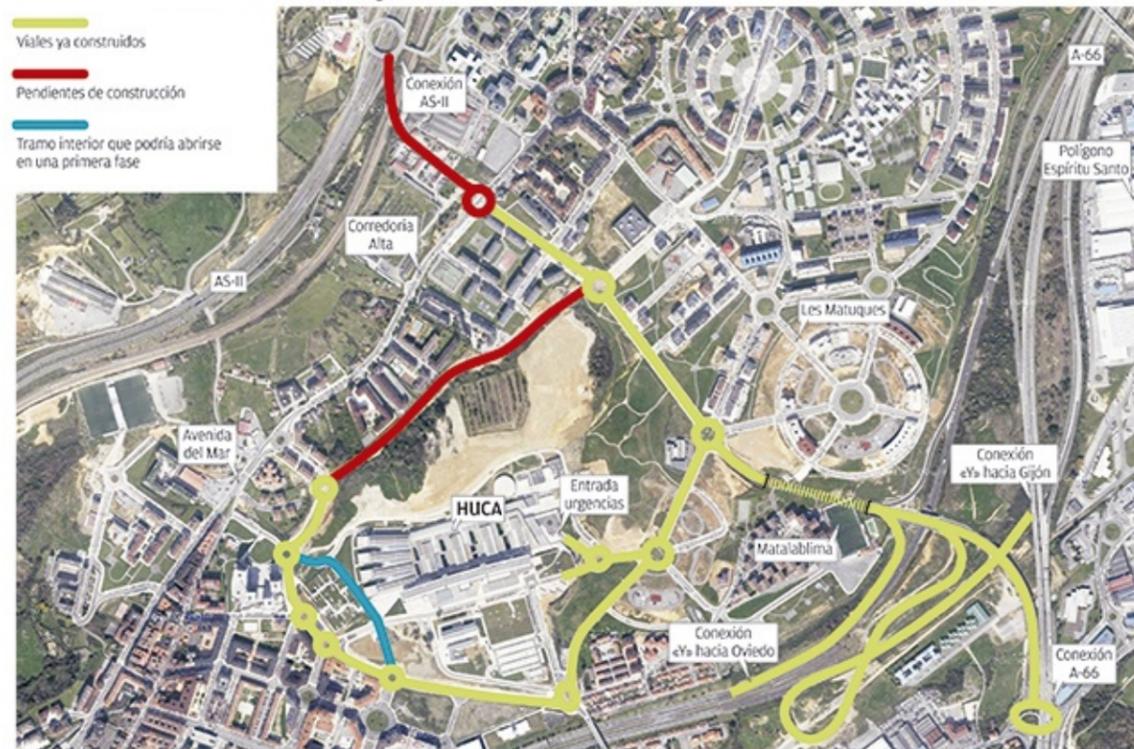
#### 2.3.1.1 ACCESOS AL HUCA

El Hospital Universitario Central de Asturias (HUCA) ubicado en Oviedo en la finca "La Cadellada" se prevé que entre en pleno funcionamiento en el primer semestre del año 2014. En el Plan especial de la Cadellada aprobado definitivamente el 5 de febrero de 2007, en el que se incluía dicho equipamiento se preveía la ejecución de tres accesos al mismo, dos desde las vías de alta capacidad:

- Acceso desde la A-66, ronda exterior y N-634
- Acceso desde la AS-II y anillo perimetral del HUCA, que lo conecta con la trama urbana

Actualmente, se encuentran ejecutados o en ejecución los accesos desde la A-66 y parte del anillo perimetral, quedando pendiente de ejecución el Acceso desde la Autovía Industrial AS-II y el anillo perimetral entra la C/Juan López Arranz y C/Maestro Don Marciano (en licitación):

#### La red de accesos al nuevo hospital



El enlace con la A-66, que conecta la zona del futuro hospital con la «Y», con la ronda exterior de Oviedo y N-634, a través de la recién construida glorieta de Cerdeño, consiste en un tronco principal y tres ramales de conexión. El vial principal, de doble carril por sentido y 974 m de longitud, parte de una glorieta situada en la zona de Prado de la Vega y llega hasta otra situada en la zona de Cerdeño (que es la que permite ordenar los tráficos desde y hacia la ronda exterior de Oviedo), junto al polígono del Espíritu Santo. Los tres ramales directos, por su parte, comunican el tronco principal con la «Y». Uno de ellos permitirá dirigirse hacia Oviedo; otro, hacia Gijón, y otro, para entrar desde la autopista en dirección a la capital.

El acceso desde la A-66 se completa con el llamado «anillo perimetral», una pequeña ronda de comunicación que rodea todo el recinto hospitalario, del que queda pendiente para su cierre un nuevo vial casi paralelo a La Corredoria Alta, que uniría la calle Juan López Arranz, un poco más allá de las torres de Monte Nuño, con la calle Maestro Don Marciano.

El remate del anillo hospitalario beneficiaría de forma directa a las más de 4.200 viviendas autorizadas en la zona, (aunque solo cerca de la mitad estén ejecutadas y solo una parte de ellas ocupadas), actuaría como ruta hacia Los Prados y reforzaría la conexión con la 'Y' y el centro de la ciudad.

La red de accesos al HUCA requiere, por último, una conexión a la AS-II desde La Corredoria, que completaría el sistema viario en torno al nuevo hospital, siendo este acceso indispensable para evitar que La Corredoria sufra un aumento del tráfico cuando entre en servicio el equipamiento sanitario.

El revisado Plan General de Ordenación Urbana prevé la construcción de más de 18.000 viviendas: 5.550 entre La Tenderina y Cerdeño, de donde arrancan los enlaces del hospital; 4.250 entre La Corredoria y Prado de la Vega, sin contar con la Corredoria Oeste o las dos fases de La Corredoria Este (otros 5.000 pisos, en su mayoría acabados), y 4.400, entre Rubín y Pontón de Vaqueros, en el borde oeste de la parcela del centro sanitario.

Aunque, los desarrollos no se han completado al ritmo que se preveía en 2007, los estudios de tráfico elaborados por Sogepsa alertaban de las dificultades de tráfico que generaría la apertura del HUCA y el inadecuado nivel de servicio de la avenida del Cantábrico, con entre 15.000 y 19.000 vehículos diarios:

- Se estimaba que los desplazamientos potenciales en el corto y medio plazo serían de casi 50.000 vehículos diarios, de los que el 28% estarían relacionados únicamente con la presencia del HUCA y el 1% se corresponderían con desplazamientos hacia y desde el Campus Universitario.
- Por otro lado, los desplazamientos previstos en este espacio sin la existencia del Campus y el HUCA se estimaban en un 20%, relacionados con la función residencial, y un 51% con la comercial (una vez terminadas las actuaciones en los diferentes ámbitos recogidos en el Plan General para la zona básica de salud de Teatinos-La Corredoria-Villapérez).

### 2.3.1.2 ACCESOS A OVIEDO

A Oviedo llegan los tráficos:

- Del oeste, por la A-63
- Del sur, por la A-66
- Del este, por la A-64
- Del noroeste, por la A-66 y la AS-II

Por el norte y noroeste no existe ninguna carretera por la presencia del Monte del Naranco. Por lo tanto, la Ronda Norte (la conexión Oviedo-Llanera con el tramo desdoblado de la N-634 Latores – Cornellana) responde más a la accesibilidad a suelos desarrollados en la falda del Naranco, que a necesidades funcionales y de canalizar tráficos, y abriría un nuevo acceso a Oviedo.

Esta infraestructura figura como autovía periurbana de competencia estatal en el Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por lo que el Ministerio de Fomento adjudicó en septiembre del año 2.000 la asistencia técnica para la redacción del estudio informativo « Acceso oeste a Oviedo, conexión entre la autovía Latores-Grado-Salas ó la N-634 y la vía Naranco». Clave EI.4-O-13» que fue aprobado provisionalmente el 30 de julio de 2.002. No obstante, la resolución del Ministerio de Medio Ambiente sobre la Declaración de Impacto Ambiental no tiene lugar hasta el 16 de marzo de 2.006 (BOE 12 de abril).

En el año 2006 el Ministerio de Fomento cede el tramo urbano de la A-66, desde la rotonda de la Cruz Roja hasta Guillén Lafuerza al Ayuntamiento de Oviedo instándolo a solucionar los graves problemas de salud pública que esta infraestructura generaba. El Ayuntamiento convirtió el tramo en una vía urbana con espacios verdes en la medianera y márgenes (aunque no se pueda acceder a ellos) reduciendo también el límite de velocidad, no obstante continua siendo una barrera física que segrega y aísla los barrios de Ventanielles, Guillén Lafuerza, La Monxina y Teatinos del resto de la ciudad generando graves problemas de contaminación acústica y ambiental para los vecinos de la zona este de Oviedo.

### 2.3.2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES

Se plantean, por tanto, en el presente informe las siguientes actuaciones:

- Acceso al HUCA desde la AS-II
- Penetración de la A-66 a en Oviedo
- Remodelación y mejora funcional de la glorieta de Luis Oliver, en Oviedo

Se incluyen a continuación planos de situación de las actuaciones propuestas, así como de la ubicación de los espacios naturales de interés en relación con las mismas.