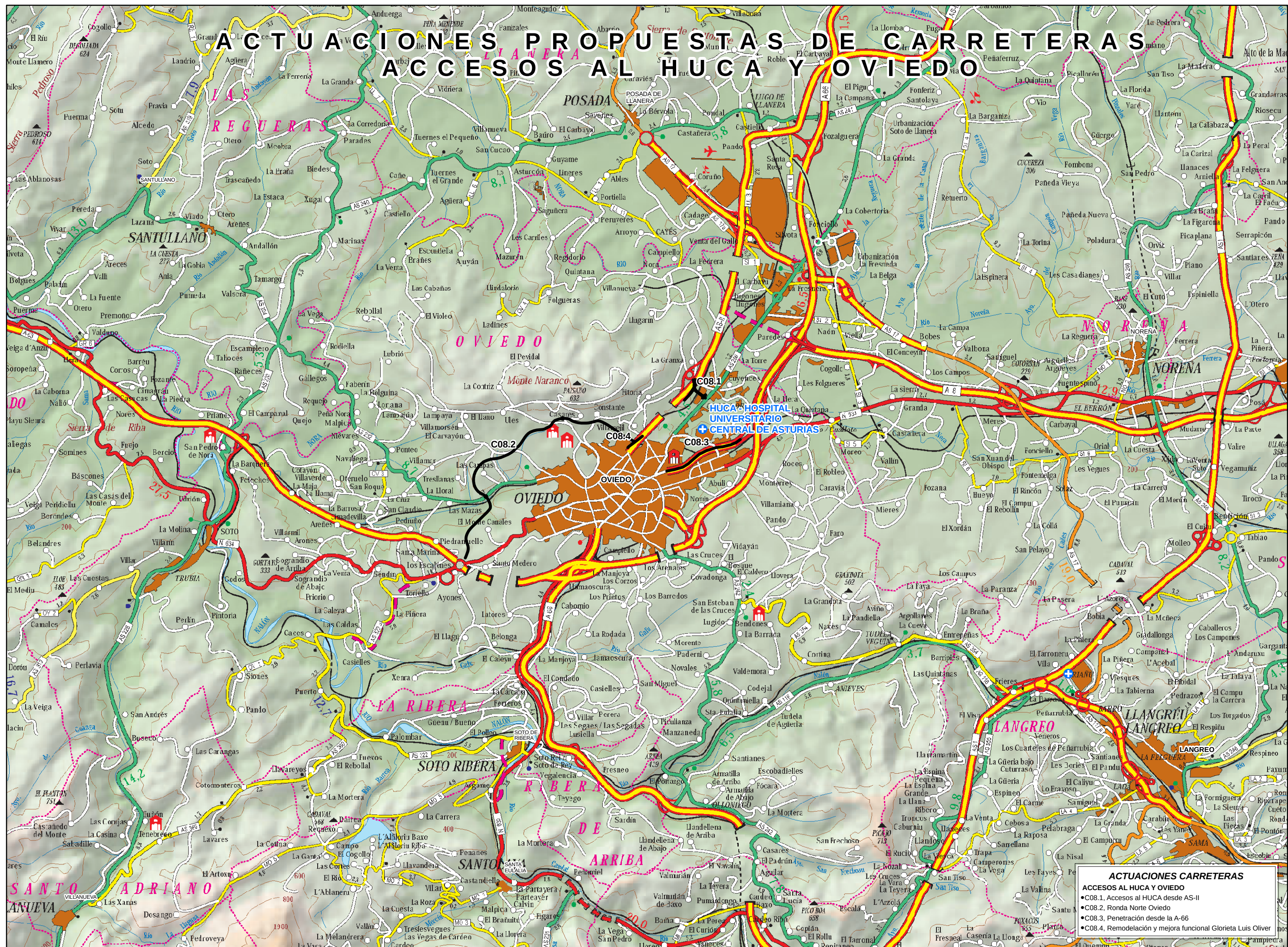


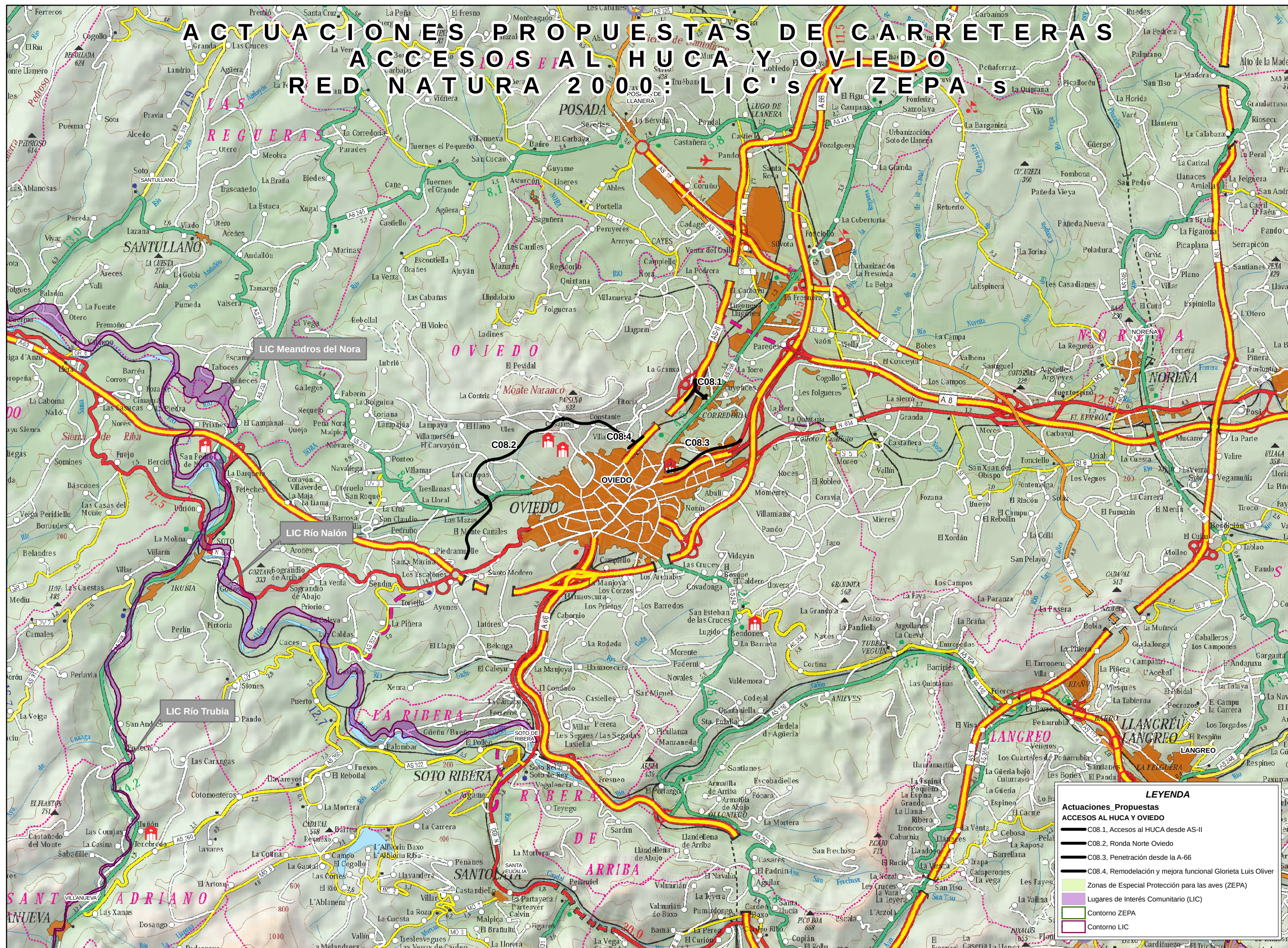
ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS AL HUCA Y OVIEDO



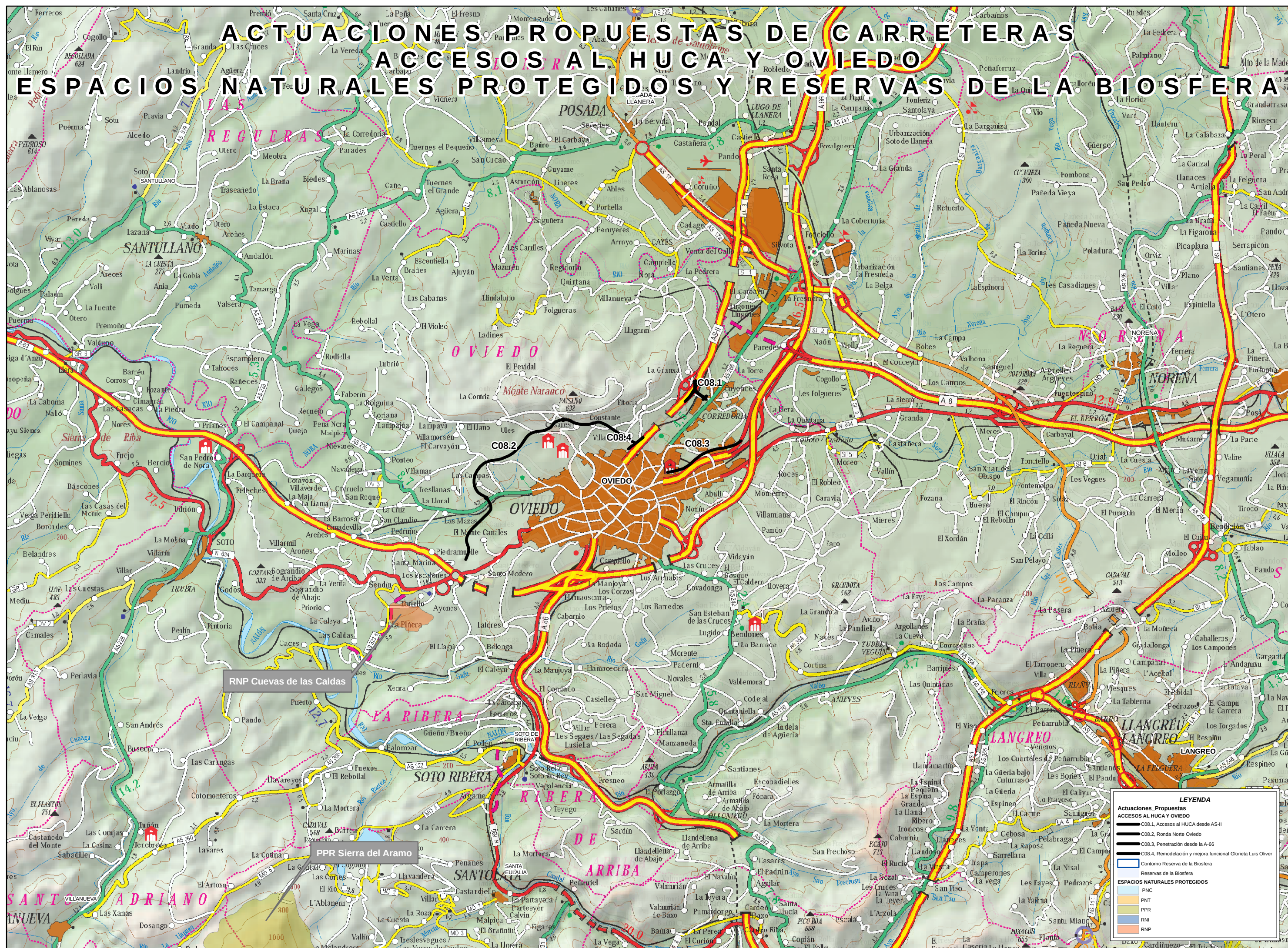
ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS AL HUCA Y OVIEDO



ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS AL HUCA Y OVIEDO RED NATURA 2000: LIC'S Y ZEPA'S



ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS AL HUCA Y OVIEDO ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y RESERVAS DE LA BIOSFERA



2.3.2.1 ACCESO AL HUCA DESDE LA AS-II

El nuevo Hospital Universitario Central de Asturias (HUCA) constituye una moderna infraestructura hospitalaria que se espera sea una referencia a nivel de servicios de salud para todo el Principado de Asturias, sirviendo de apoyo sus instalaciones a los de Mieres y Gijón. Su gran importancia a nivel regional determina la necesidad de su conexión con la red viaria de alta capacidad.

Como ya se ha comentado en el apartado anterior, el acceso al HUCA desde la autovía A-66 se encuentra ya en servicio. Por lo tanto, es necesario conectar dicho hospital a la vía interurbana de alta capacidad AS-II, ya que el acceso a día de hoy se realiza a través de la glorieta elevada de La Corredoria, situada en el PK 1+900 de la autovía AS-II, atravesando la vía del tren RENFE-FEVE y prosiguiendo por un itinerario tortuoso de vías urbanas.

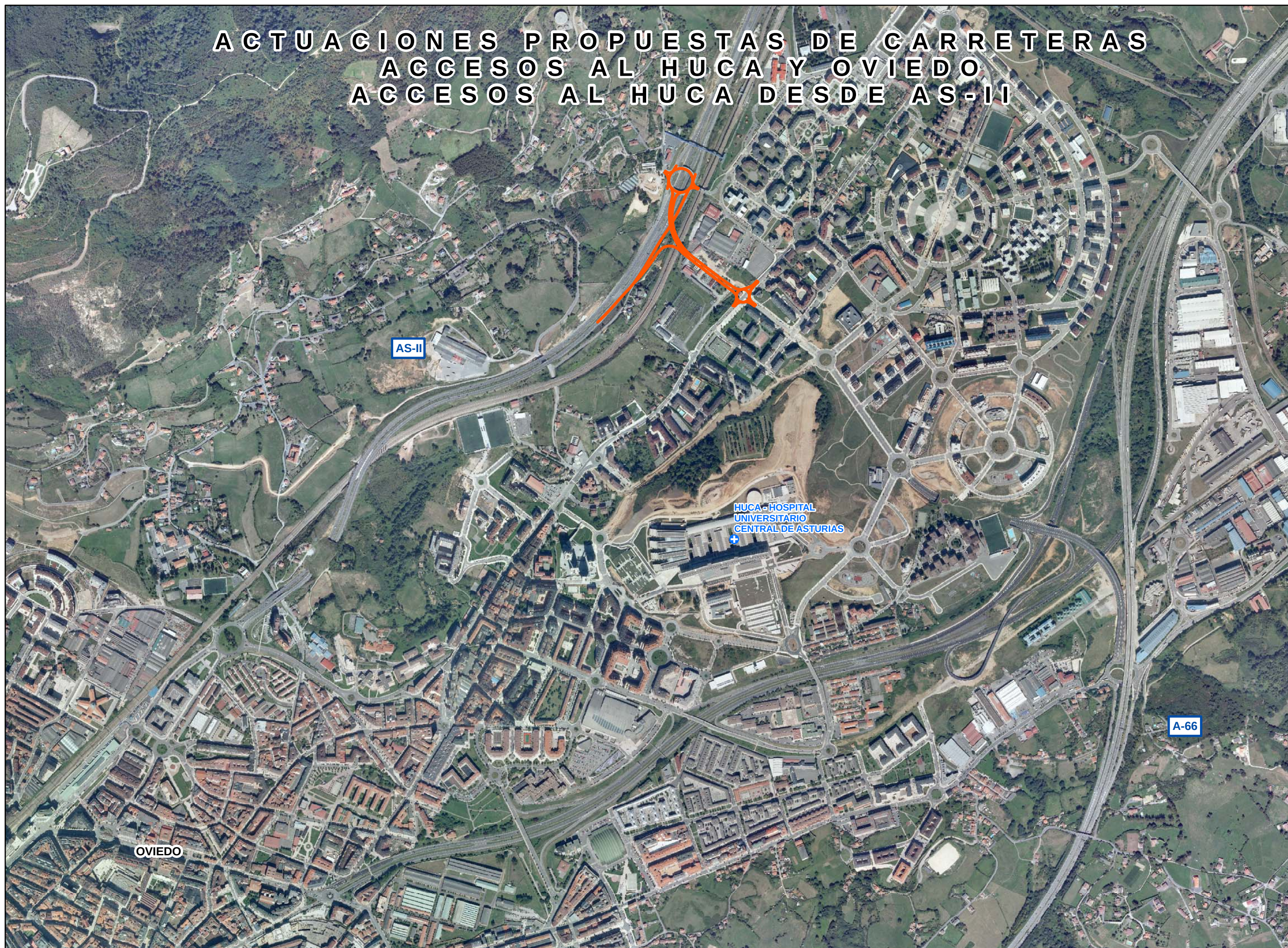
Se incluye a continuación un plano representativo de la actuación estudiada.



Desde la concepción del nuevo hospital estaba prevista la necesidad de ejecutar un nuevo acceso directo a la AS-II, por lo que los viales urbanos de acceso al HUCA son ya de alta capacidad (dos o más carriles), quedando pues la prolongación de estos conformando el nuevo acceso desde la Autovía Industrial (Oviedo-Gijón). El proyecto para este enlace fue redactado en el año 2.010.

El coste de inversión de esta actuación asciende a 9.261.764,00 €.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS AL HUCA Y OVIEDO ACCESOS AL HUCA DESDE AS-II



2.3.2.3 PENETRACIÓN DE LA A-66 a EN OVIEDO

Otra de las vías de penetración en Oviedo situada en la zona este de la ciudad, es la constituida por la A-66a, procedente de la conocida como “Y” asturiana, que enlaza con el viario urbano en la glorieta de la Cruz Roja.

Este enclave constituyó en su día el punto más conflictivo de tráfico en la ciudad, circunstancia que se vio aliviada por la entrada en servicio de la AS-II Oviedo – Gijón, al absorber parte de los tráficos.

Por otra parte, este vial, actualmente titularidad del Ayuntamiento de Oviedo por transferencia del Estado, discurre en un tramo final muy próximo a la iglesia de San Julián de los Prados, una de las joyas del arte prerrománico en Asturias, que se ve muy afectada por el intenso tráfico que circula por sus inmediaciones.

La confluencia de estas dos circunstancias llevó en su día a la firma de un protocolo entre el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Oviedo para la ejecución de un proyecto que resolviese el problema de tráfico en la glorieta y su afección al monumento con la construcción de una losa sobre el vial en el frente de aquél.

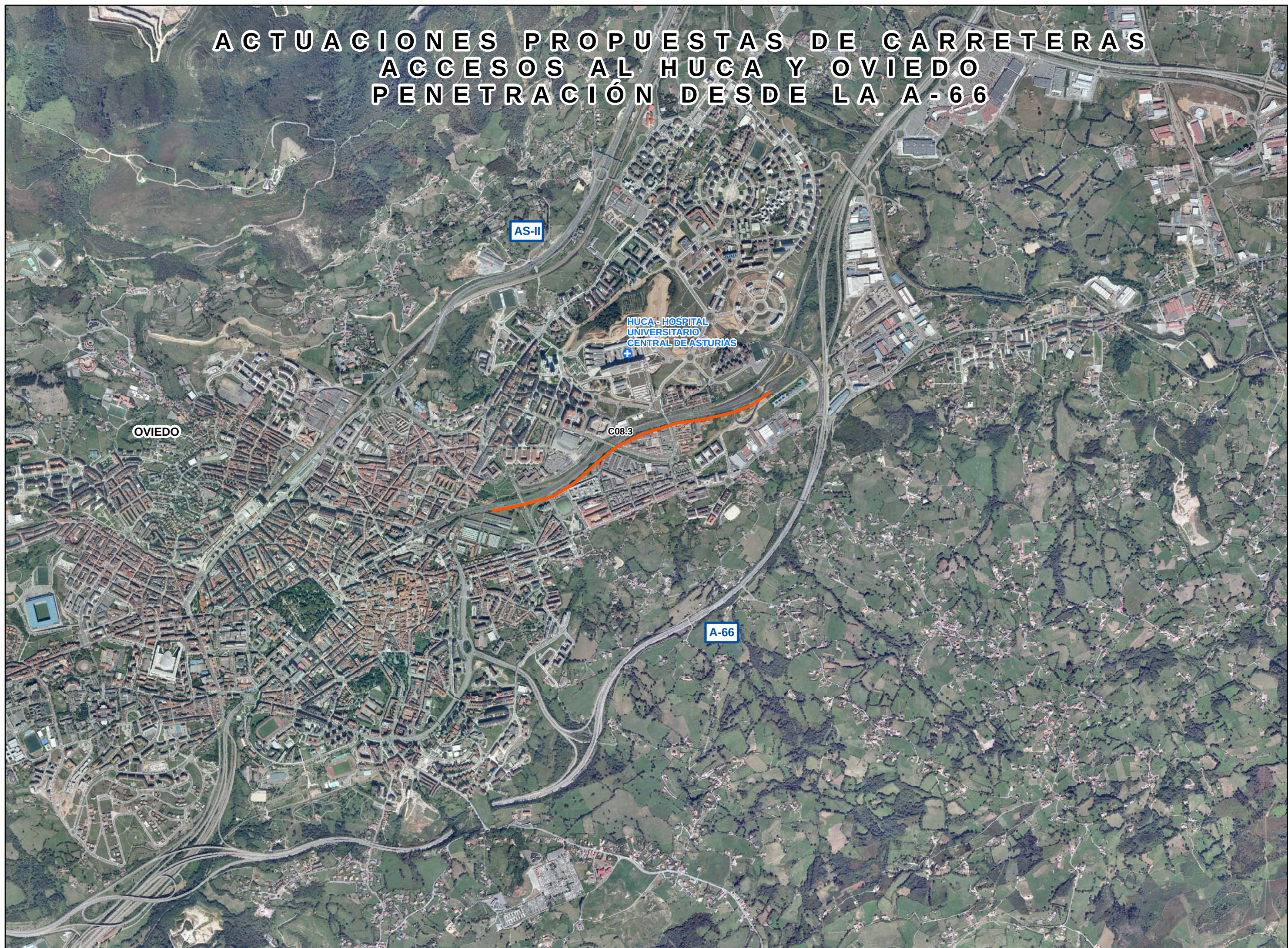
Han surgido movimientos ciudadanos contrarios a la ejecución de la losa y promoviendo actuaciones en la línea de dotar al vial de unas características más urbanas, evitando los cruces o pasos a distinto nivel, glorietas que sirviesen de freno a las velocidades de circulación y dotasen de mayor permeabilidad a la zona. Estas orientaciones inspiran a la disposición en dicho vial de plataformas reservadas para el transporte público que resultarían muy beneficiosas desde el punto de vista de la movilidad, aunque precisadas de contener la desviación de tráficos hacia otros puntos de entrada en la ciudad ya conflictivos, como la citada glorieta de Luis Oliver.

Asimismo, en la margen opuesta frente al monumento prerrománico se encuentran los terrenos de la Vega en los que se emplazaba la fábrica de armas de Oviedo, actualmente sin uso, cuyo aprovechamiento se está estudiando coordinadamente entre la administración del Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Oviedo. En este sentido, la opción de desplazamiento del vial de entrada, alejándolo de Santullano, atravesando dichos terrenos, debe también ser objeto de estudio, juntamente con otras que desde otras instancias se planteen.

En definitiva, la actuación a acometer en esta zona tiene gran complejidad y múltiples condicionantes: protección del patrimonio histórico, mejora funcional de la infraestructura, reordenación y regeneración urbana, búsqueda de una movilidad más sostenible y fluida en la entrada a la ciudad, etc. Por otra parte son tres las administraciones concernidas, la estatal como titular de los suelos, la autonómica en base a sus competencias urbanísticas y de protección del patrimonio cultural y la municipal por ubicarse en suelo urbano y ser titular de vial de entrada a la ciudad.

Por tanto se propone un estudio global de la actuación, superando el ámbito sectorial, que debe ser desarrollado coordinadamente por las tres administraciones implicadas, procurando la solución garante de la mayor protección al patrimonio histórico, sostenible ambientalmente, y económicamente viable, considerando su vinculación a la reordenación urbanística del Recinto de La Vega.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS AL HUCA Y OVIEDO PENETRACIÓN DESDE LA A-66



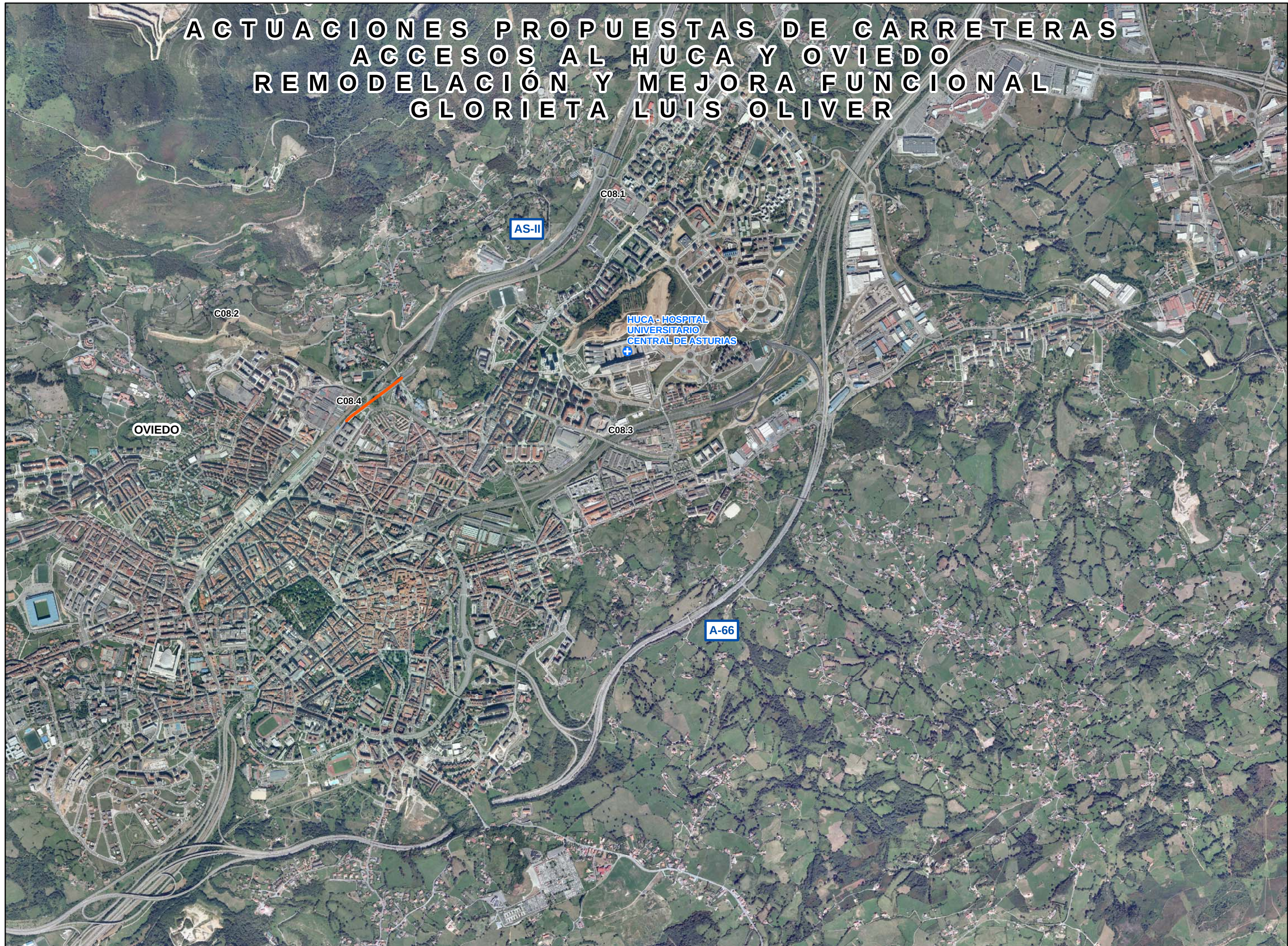
2.3.2.4 REMODELACIÓN Y MEJORA FUNCIONAL DE LA GLORIETA DE LUIS OLIVER, EN OVIEDO

La glorieta de Luis Oliver es el entronque de la autovía AS-II Oviedo – Gijón con el viario urbano de Oviedo, padece en la actualidad frecuentes colapsos circulatorios que obligan a la intervención de la policía municipal y provocan importantes retenciones en la AS-II alcanzando al túnel de Pando, con el consiguiente problema de seguridad vial. Esta problemática se puso de manifiesto con la puesta en servicio del vial urbano Ernesto Winter Blanco que conecta la zona residencial de Ciudad Naranco con dicha glorieta lo que da lugar a una importante corriente de tráfico urbano transversal que frena el flujo procedente de la AS-II.

Por otra parte, la conocida como Ronda Norte de Oviedo enlazaría la autovía A-63, Oviedo-La Espina con la glorieta Luis Oliver, lo que puede acentuar aún más el problema. Esta actuación promovida en su día por el Ministerio de Fomento está siendo objeto en la actualidad de una cierta revisión, al menos en su diseño y características, por parte de Ayuntamiento de Oviedo, que pretende hacerla más urbana. En todo caso, resulta evidente que aportará un tráfico adicional a la glorieta aumentando su problemática de falta de capacidad.

Resulta necesario, por tanto, proceder a un estudio específico que identifique y defina la solución para la remodelación y mejora funcional de la glorieta con un diseño que, siendo respetuoso con el ámbito urbano en que se implanta, resuelva el problema de capacidad presente y futura de la misma, separando en la medida de lo posible los tráfico procedentes de la AS-II de los propiamente urbanos, y atendiendo especialmente a la seguridad vial en las infraestructuras de acceso a la glorieta, en particular la AS-II, por la implicación de la empresa concesionaria como responsable de la seguridad vial en su itinerario.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS AL HUCA Y OVIEDO REMODELACIÓN Y MEJORA FUNCIONAL GLORIETA LUIS OLIVER



2.3.3. ANÁLISIS DEL TRÁFICO OBTENIDO

2.3.3.1 ACCESOS AL HUCA

En la siguiente tabla se muestra el reparto modal que tiene las diferentes personas que acceden al HUCA, desde las diferentes poblaciones. En un análisis rápido se puede observar la movilidad a pie solo se da en el municipio de Oviedo, algo lógico ya que las distancias cortas solo se dan en este municipio, sin embargo, la movilidad en transporte público se muestra mucho más homogénea, al encontrarse en una horquilla de valores mayoritariamente situados entre el 24% y 33% (Sumando valores de bus y tren). El tren es usado en menor medida que el autobús debido a la lejanía de las estaciones ferroviarias al HUCA:

REPARTO MODAL POR POBLACIÓN DE ORIGEN/DESTINO											
ORIGEN	PIE	BICICLETA	MOTO	COCHE CONDUCTOR	COCHE ACOMPAÑANTE	BUS URBANO	BUS INTERURBANO	TREN	TAXI	OTROS	TOTAL
Oviedo	33,75%	0,00%	0,78%	21,09%	8,28%	30,47%	0,00%	0,47%	4,84%	0,31%	100,00%
Gijón	0,00%	0,00%	0,00%	63,38%	11,27%	0,00%	16,90%	7,04%	1,41%	0,00%	100,00%
Siero	0,00%	0,00%	0,00%	53,13%	12,50%	0,00%	28,13%	4,69%	1,56%	0,00%	100,00%
Avilés	0,00%	0,00%	0,00%	44,83%	27,59%	0,00%	17,24%	6,90%	3,45%	0,00%	100,00%
Mieres	0,00%	0,00%	0,00%	36,00%	24,00%	0,00%	24,00%	16,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Llanera	0,00%	0,00%	0,00%	61,11%	5,56%	0,00%	27,77%	5,56%	0,00%	0,00%	100,00%
Grado	0,00%	0,00%	0,00%	56,25%	25,00%	0,00%	12,50%	6,25%	0,00%	0,00%	100,00%
Langreo	0,00%	0,00%	0,00%	40,00%	30,00%	0,00%	20,00%	10,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Resto de Asturias	0,00%	0,00%	0,00%	59,35%	21,95%	0,00%	14,64%	3,26%	0,81%	0,00%	100,00%
Fuera de Asturias	0,00%	0,00%	0,00%	73,33%	13,33%	0,00%	6,67%	0,00%	6,67%	0,00%	100,00%

A continuación, se muestra en otra tabla el número total de viajes realizados por los visitantes del HUCA, divididos en dos clases mayoritarias:

- Trabajadores (Médicos, Enfermeras, auxiliares, administrativos, visitantes, proveedores).
- Visitantes (consultas, hospitalizaciones, acompañantes, gestiones administrativas y estudiantes).

TIPO DE VISITANTE POR POBLACIÓN		
POBLACIÓN	TRABAJADORES	VISITANTES
Oviedo	15,16%	84,84%
	3.757	21.029
Gijón	21,13%	78,87%
	581	2.169
Siero	6,25%	93,75%
	155	2.324
Aviles	10,34%	89,66%
	116	1.007
Mieres	8,00%	92,00%
	77	891
Llanera	11,11%	88,89%
	77	620
Grado	6,25%	93,75%
	39	581
Langreo	10,00%	90,00%
	39	349
Resto de Asturias	1,63%	98,37%
	77	4.686
Fuera de Asturias	6,67%	93,33%
	39	542

Como se observa el volumen mayoritario de viajes se corresponde a personas de Oviedo, seguido de Gijón y Siero. En primer lugar se muestran las siete poblaciones con mayor atracción/generación de viajeros hacia el HUCA, finalmente se aglutinan en “Resto de Asturias” aquellos concejos que representan menos de 300 viajes diarios y finalmente como dato informativo se muestran los de viajero que provienen de fuera de Asturias.

En el plano que se adjunta a continuación se muestran los caminos que tomarán los viajeros que acceden al HUCA en modo vehículo privado, mostrando los caminos a recorrer en función de su localidad de origen y la IMD que aporta el HUCA en la sección más representativa.

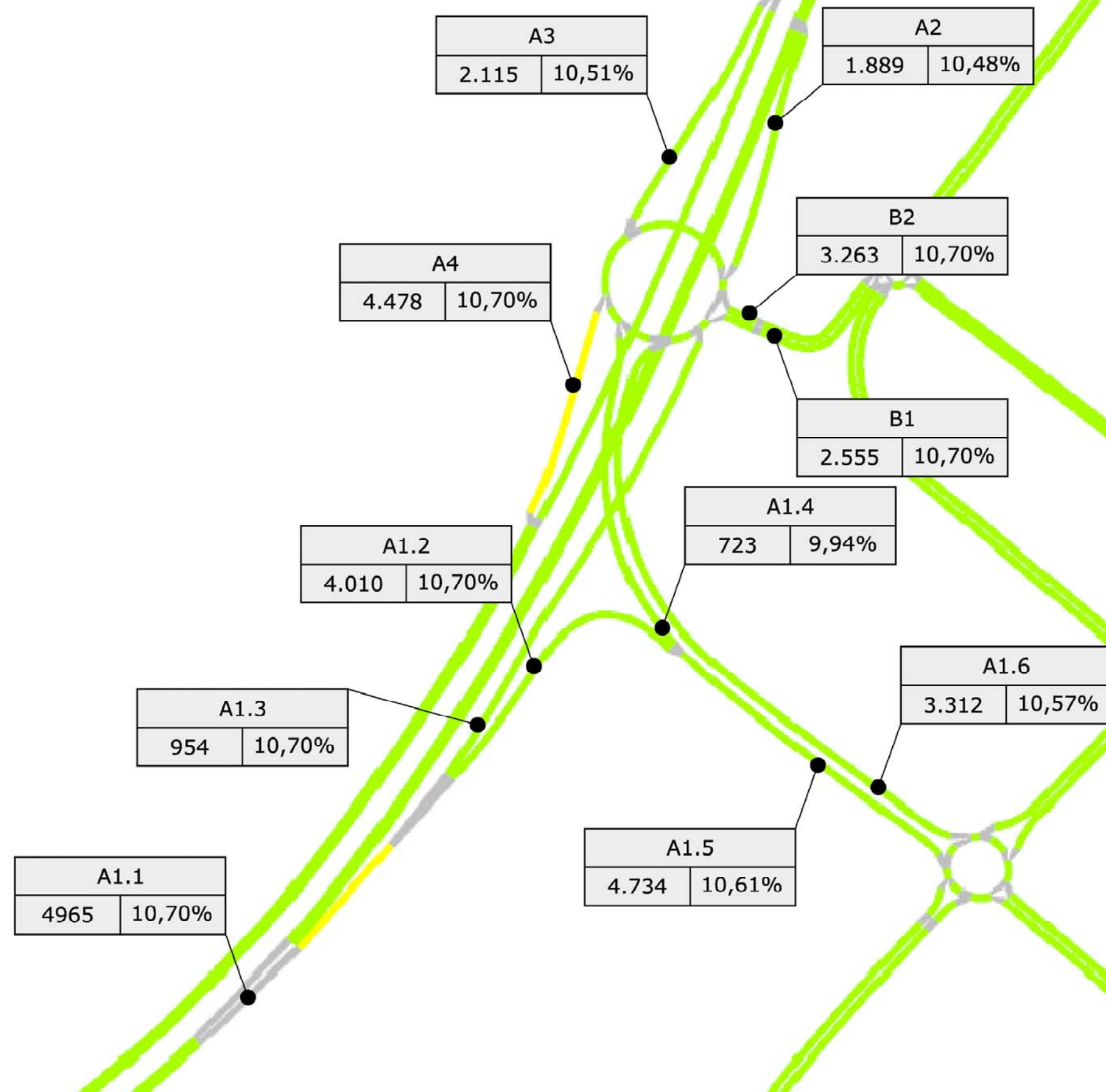
PLANO TIPO DE VISITANTE POR POBLACIÓN HUCA

Como se puede observar en el plano los vehículos que acceden al HUCA se pueden agrupar en tres grupos mayoritarios en función de su tipo de acceso:

- Vehículos provenientes de Oviedo, son los mayoritarios y su accesibilidad se realizará por el entramado urbano, en función de los diferentes barrios, el vial de uso mayoritario s será el que transita por la Avenida del Cantábrico o bien por la calle Teniente Alfonso Martínez y Bermúdez de Castro.
- Vehículos que provienen de fuera de Oviedo y cuyo acceso se realizará por los accesos diseñados a tal efecto desde la A-66.
- Vehículos que provienen del sur de Gijón y Llanera y penetran al HUCA desde la AS-II, un grupo minoritario teniendo en cuenta que solo representan 623 vehículos más.

Por otra parte y relacionado con lo anterior, se ha realizado una simulación de tráfico empleando el modelo de tráfico de Asturias realizado con el software AIMSUN.

A continuación se muestran planos con los resultados de tráfico obtenido.



Aforo

Código	
Vehículos	% Pesados

Ocupación (% Veh.)

0 hasta 20
20 hasta 40
40 hasta 60
60 hasta 80
80 hasta 100
> 100

2.3.3.2 ACCESOS A OVIEDO

Como en el caso anterior, se ha realizado una simulación de tráfico empleando el modelo de tráfico de Asturias realizado con el software AIMSUN. A continuación se muestran planos con los datos de tráfico de los que se parte (situación actual) y los resultados de tráfico obtenidos mediante la prognosis de tráfico realizada para la situación futura:

PLANO TRÁFICO BULEVAR DE LA Y

2.3.4. CONCLUSIONES Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Las principales conclusiones derivadas del estudio realizado son las siguientes:

- La red de accesos al HUCA requiere una conexión a la AS-II desde La Corredoria, que completaría el sistema viario en torno al nuevo hospital, siendo este acceso aconsejable para que en La Corredoria, con el aumento de tráfico tras la entrada en servicio el equipamiento sanitario, se mejoran las condiciones actuales. La actuación ya ha sido licitada
- Con el acceso directo desde la AS-II al hospital universitario se evitaría el colapso de la red viaria urbana de la ciudad fundamentalmente en la Avenida del Cantábrico y también aunque en menor medida las calles del barrio de la Corredoria, si bien a glorieta de Luis Oliver (comienzo de la AS-II), podría saturarse todavía más.
- La ejecución de un enlace directo desde la AS-II al recinto hospitalario del HUCA beneficia fundamentalmente a los desplazamientos entre usuarios procedentes del norte de Oviedo (Gijón, Llanera) y el hospital, y en mucha menor medida permitiendo captar tráfico que actualmente con origen en la zona norte de Oviedo emplean para dicho trayecto las calles de la ciudad (Avenida Cantábrico).
- Además, permite crear un nuevo eje norte – sur entre la AS-II y la A-66 que podrá generar el trasvase de tráfico indistintamente entre estas dos vías de alta capacidad.

En vista de lo expuesto, se propone la incorporación al PIMA de las siguientes actuaciones:

- o **Acceso al HUCA desde la AS-II.**
- o **Remodelación y mejora funcional de la glorieta Luis Oliver.**

Las actuaciones sobre infraestructuras del transporte próximas a Oviedo, particularmente accesos al HUCA desde el ferrocarril, penetración en Oviedo desde la A-66a, independientemente de la Administración que las promueva, habrán de ser concertadas entre las tres administraciones implicadas (estatal, autonómica y local) y analizadas sus recíprocas interinfluencias y en su entorno.

2.4. EJE AVILÉS – LLANERA

2.4.1. INTRODUCCIÓN Y PROBLEMÁTICA A RESOLVER

En estos momentos la carretera AS-17 está vinculada a zonas de fuerte actividad industrial, con un tráfico intenso. En los 8,5 kilómetros que median entre Posada y Bobes, la carretera absorbe los flujos de los polígonos de Asipo, Silvota, el Parque Tecnológico de Asturias, y también los núcleos urbanos de Lugones y La Fresneda. En total, un tráfico que va desde los 18.306 vehículos diarios a la salida de Posada, hasta los 27.655 localizados en el cruce de Venta del Gallo. En este tráfico se identificó el paso de entre 2.000 y 2.220 camiones cada 24 horas.

Se trata de un corredor con importantes desarrollos urbanísticos en previsión y los tajos para ejecutar el macroparque empresarial de Bobes ya abiertos. La presión sobre la AS-17 irá en aumento y, por lo tanto, sería necesario considerar su desdoblamiento.

Además del tráfico generado por las zonas de actividad industrial, el corredor de la AS-17 se configura como un eje norte-sur que enlaza con la malla central de autovías asturianas existentes permitiendo la circulación entre autovías a través del mismo:

- 1^{er} tramo: Avilés (A-8) - Lugones (A-66)
- 2^o tramo: Lugones (A-66) - Enlace San Miguel de la Barreda (A-64)
- 3^{er} tramo: San Miguel de la Barreda (A-64) - Riaño (AS-I)

Este tercer tramo entre San Miguel de la Barreda (A-64) y Riaño, fue del itinerario de la AS-17, se encuentra en la actualidad en fase de construcción del desdoblamiento.

En cuanto al segundo tramo, el que discurre entre Lugones, enlace con la A-66 y San Miguel de la Barreda, ya se encuentra desdoblado entre Lugones y Bobes (Viella), por lo que tan solo queda el subtramo Bobes – San Miguel de la Barreda, que constituirá una discontinuidad en el itinerario como vía de doble calzada, por lo que resulta inexcusable su desdoblamiento.

Finalmente del tramo Avilés (A-8) – Lugones (A-66), el comprendido entre el enlace del polígono de Asipo, a la salida del núcleo de Posada de Llanera, y Lugones dispone ya de nueva calzada, reduciéndose el estudio al tramo Avilés – Polígono de Asipo.

En el siguiente cuadro se muestra la situación actual por tramos de la AS-17 entre Avilés y San Miguel de la Barreda:

ESTADO ACTUAL DE LA AS-17 (POR TRAMOS)				
Tramo	Longitud	Tipo de vía	IMD (2012)	TCA
Avilés – Nubledo	2,0	Calzada única	4.925	--
Nubledo– Cancienes	1,8	Calzada única	4.925	Nubledo (PK 4,1 – 6,9)
Cancienes – Alto de la Miranda	8,2	Calzada única	3.979	Cancienes–La Miranda (PK 9,8-11,8)
Alto de la Miranda – Intersección AS-241 en Posada de Llanera	3,0	Calzada única	4.718	Alto de la Miranda (12,6-13,6) Antes Posada de Llanera (15,4-16,4)
Intersección AS-241 en Posada de Llanera – Polígono de Asipo	2,2	Calzada única	9.200	--
Polígono de Asipo - Bobes (Viella)	5,6	Doble calzada	27.655	Venta del Gallo–Acceso A-66 (22,1-23,6)
Bobes (Viella) – San Miguel de la Barreda	3,6	Calzada única	8.447	--
San Miguel de la Barreda - Riaño	9,9	Doble calzada	--	--

Como alternativa al desdoblamiento de la AS-17 se plantea la implantación del tercer carril en la Y mejorando del corredor formado por las autovías A-8 y A-66 entre Oviedo y Avilés, aumentando la capacidad de las mencionadas autovías, de manera que se garantice su funcionalidad futura.

2.4.2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES

Para resolver la problemática planteada, se proponen las siguientes actuaciones:

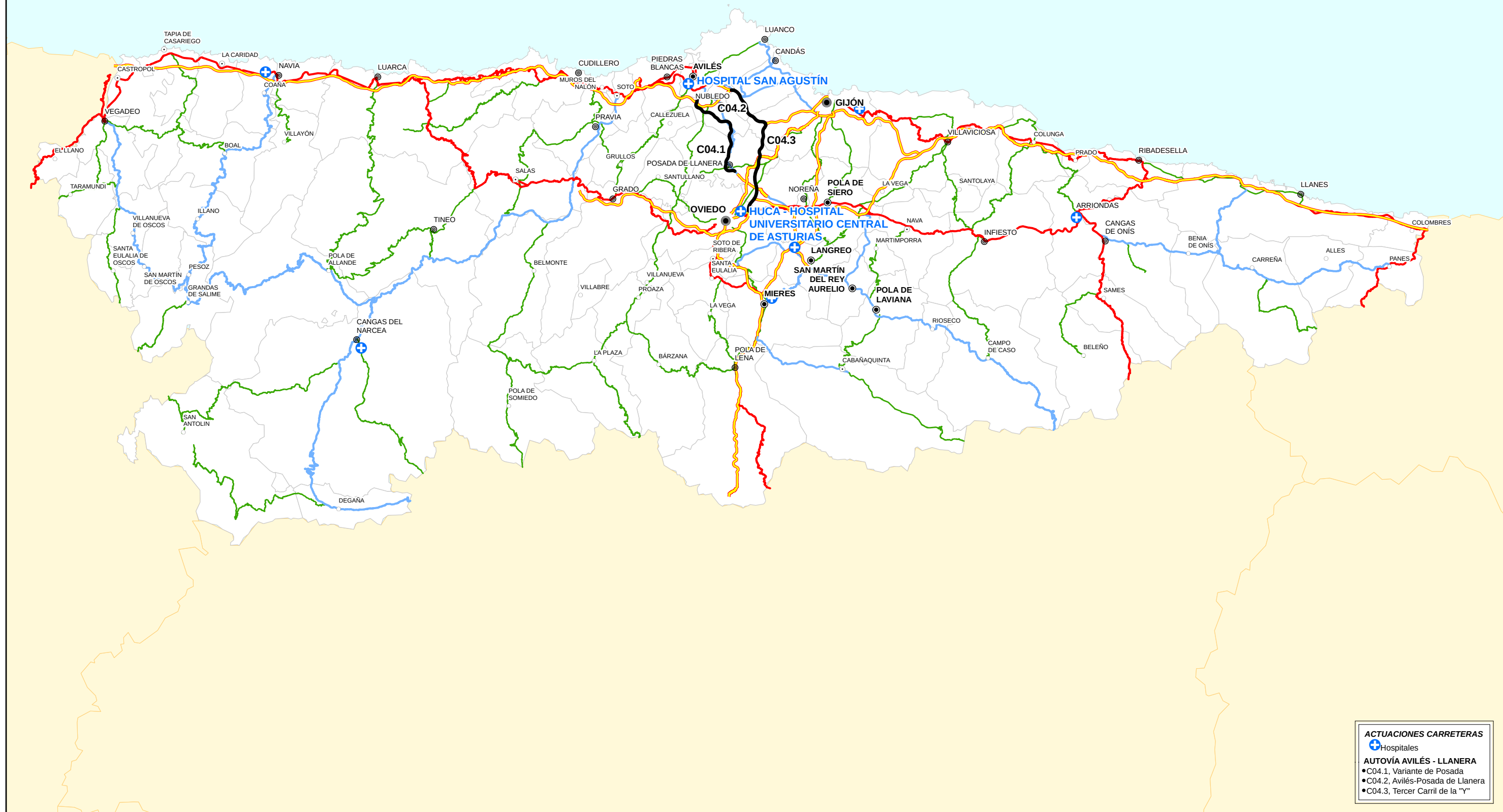
- Nueva autovía AS-III entre Avilés y Posada de Llanera
- Variante de Posada de Llanera
- Tercer carril en la Y (A-66 y A8) entre Oviedo y Avilés

Adicionalmente, aunque no se incluye en el estudio, forman parte del eje Avilés – Riaño las siguientes actuaciones, que se incluirán en el PAT de carreteras 2015-2030.

- Autovía AS-III entre Bobes y San Miguel de La Barreda. Se trata de una prolongación del desdoblamiento que actualmente llega hasta la zona de Bobes para enlazar con la autovía Oviedo-Villaviciosa (A-64). La actuación tiene una longitud de 2,4 km y un coste estimado de 23,29 millones de euros. La finalidad de esta actuación es dar continuidad al eje Avilés – Riaño, así como descongestionar la AS-17 a su paso por Bobes y San Miguel de la Barreda, constituyendo uno de los principales accesos al futuro polígono industrial de Bobes.
- Remodelación del enlace de San Miguel de La Barreda. Se trata de una adaptación del enlace actual para permitir los movimientos entre las autovías A-64 Oviedo-Villaviciosa y AS-17 Avilés – Riaño.

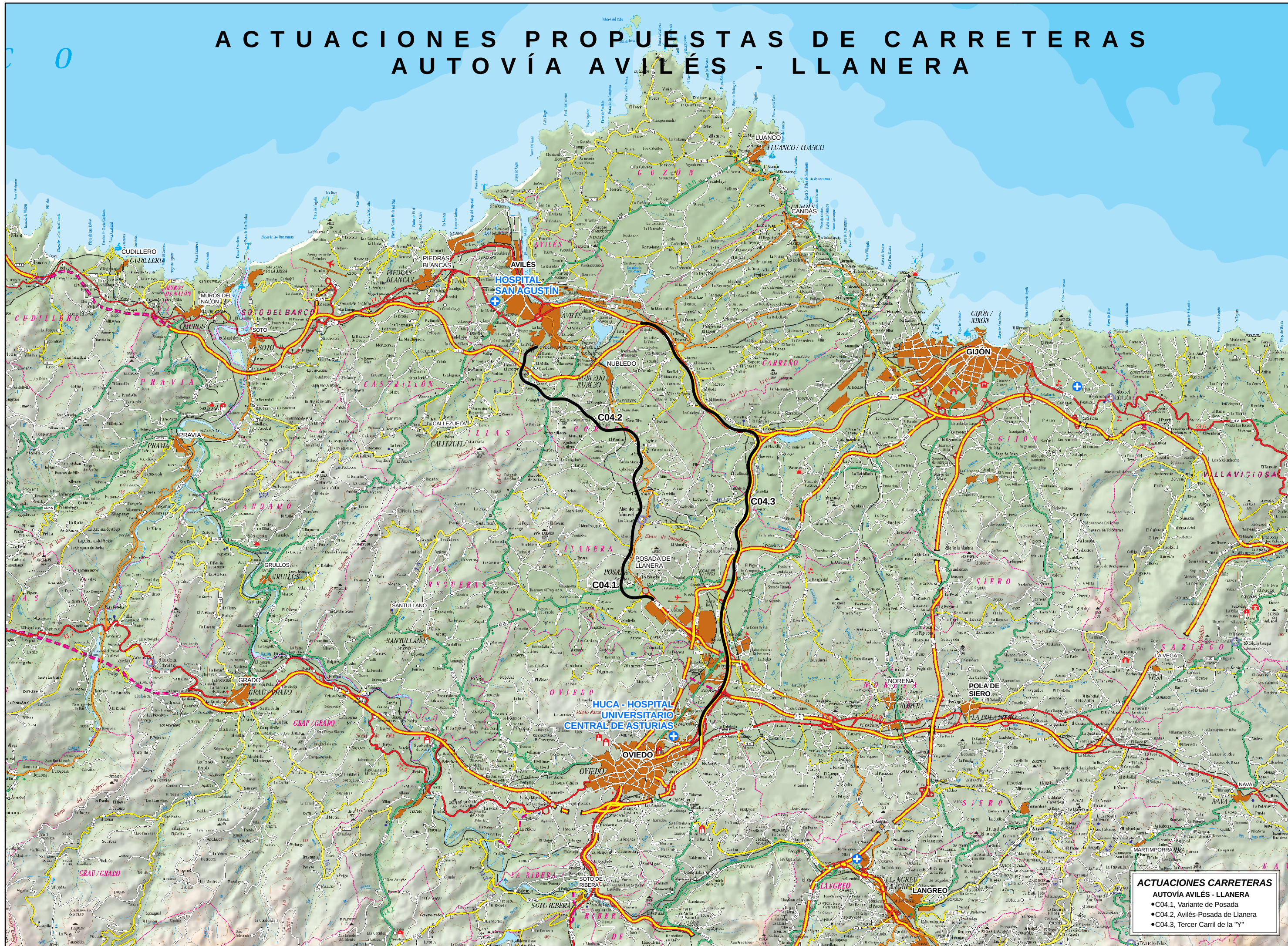
Se incluyen a continuación planos de situación de las actuaciones propuestas, así como de la ubicación de los espacios naturales de interés en relación con las mismas.

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS AUTOVÍA AVILÉS - LLANERA

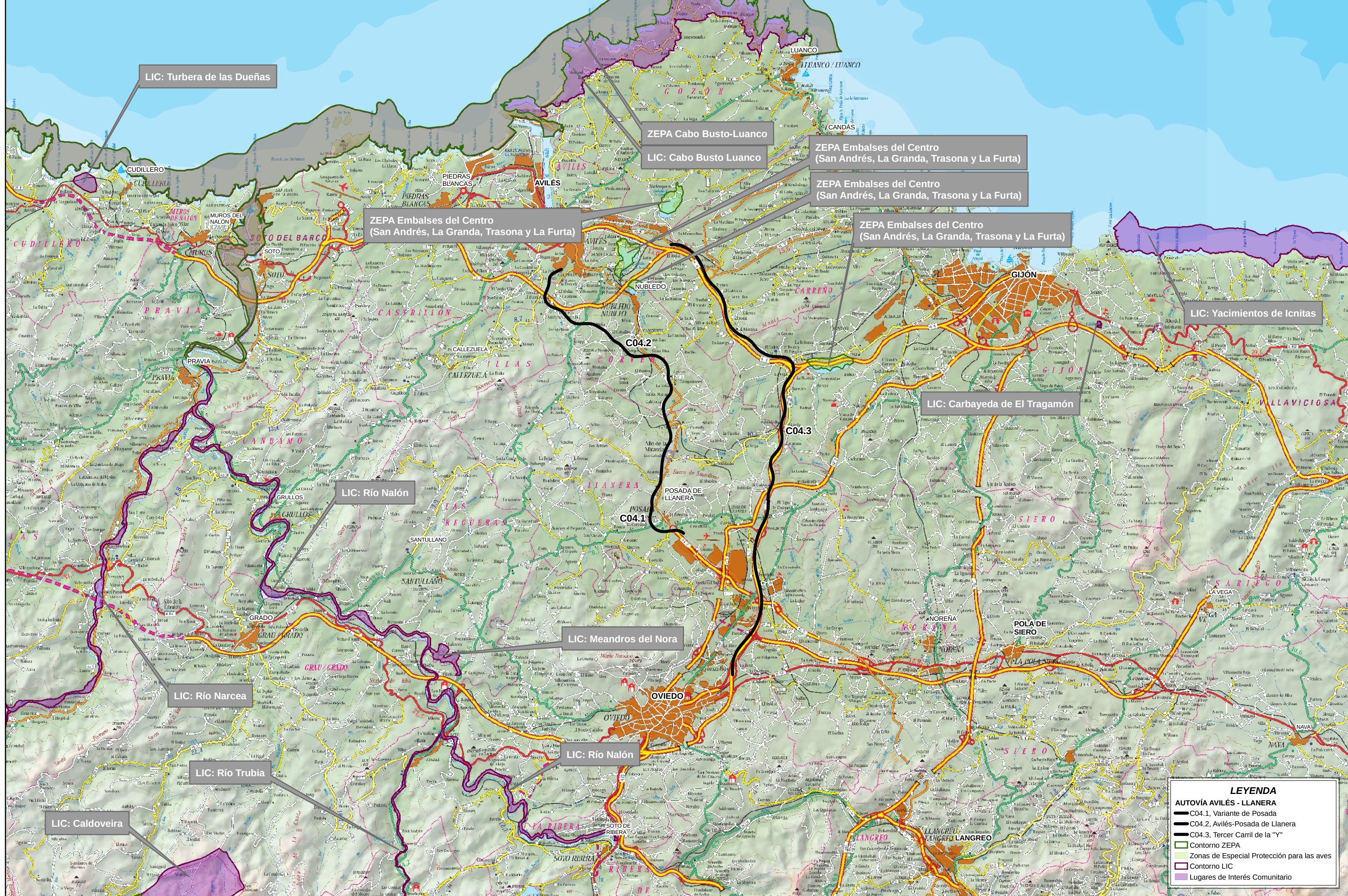


ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS

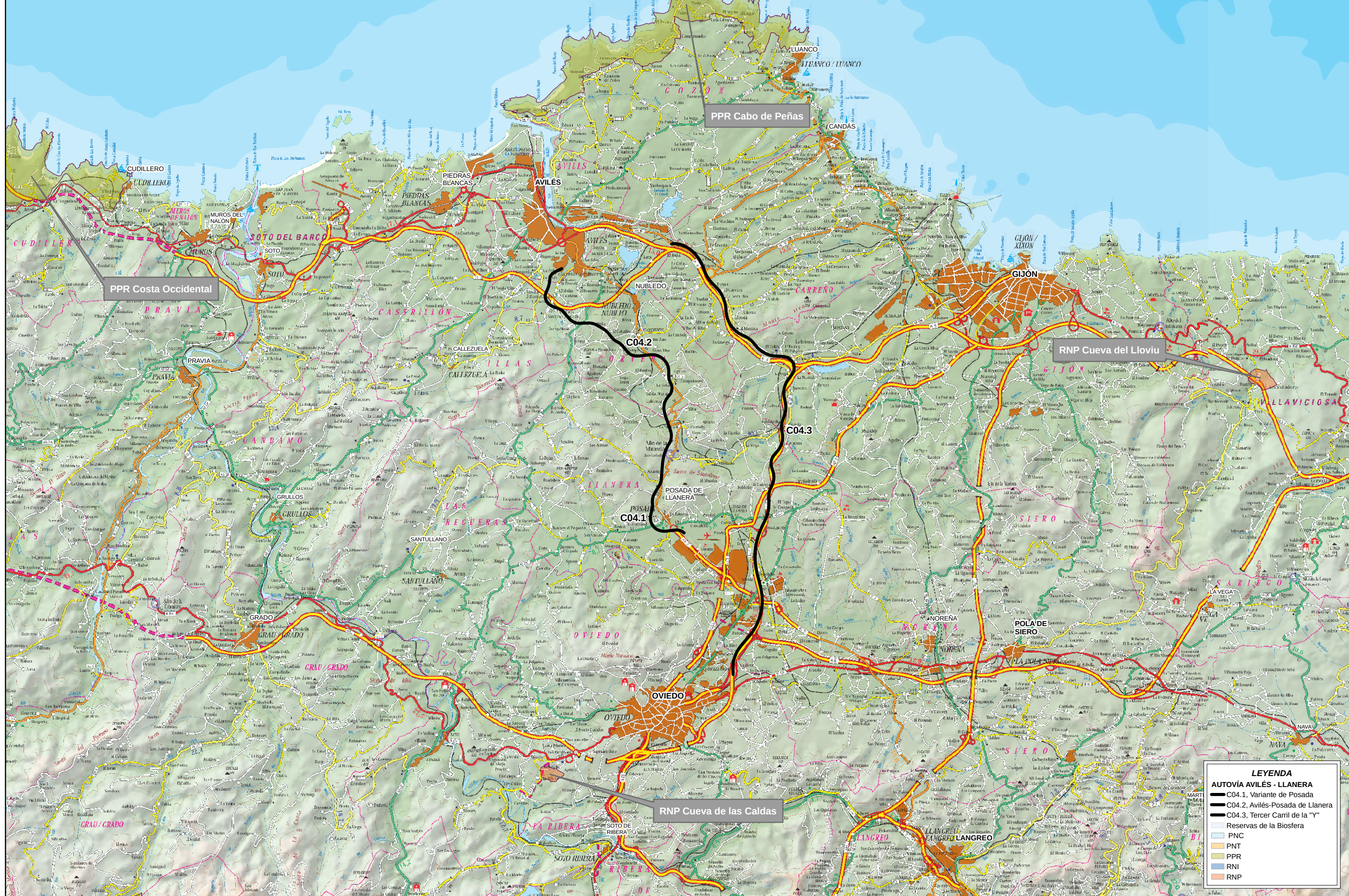
AUTOVÍA AVILÉS - LLANERA



ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS AUTOVÍA AVILÉS - LLANERA RED NATURA 2000: LIC's Y ZEPAs



ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS AUTOVÍA AVILÉS - LLANERA RED REGIONAL DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y RESERVAS DE LA BIOSFERA



2.4.2.1 NUEVA AUTOVÍA AS-III ENTRE AVILÉS Y POSADA DE LLANERA

La remodelación, completa o por tramos, de la vieja carretera AS-17 Avilés-Puerto de Tarna, ha sido a lo largo de la última década un referente inexcusable de la planificación viaria regional. El objetivo de la futura AS-III es reforzar y vertebrar las comunicaciones entre la comarca de Avilés, y las poblaciones y polígonos del área central de Asturias y la Cuenca del Nalón.

La autovía se asentará sobre el corredor actual de la carretera autonómica AS-17, que discurre entre Avilés y Riaño.

El primer tramo, Avilés-Posada de Llanera, actuación ya incluida en el Plan de Carreteras 2000 – 2010, ha concluido la fase de estudio informativo cuya aprobación definitiva fue publicada en el BOPA del 8 de marzo de 2.010.

La futura autovía será una buena alternativa a la «Y» entre Avilés y Oviedo, ayudando a descongestionar los tráficos actuales, especialmente en vehículos pesados.

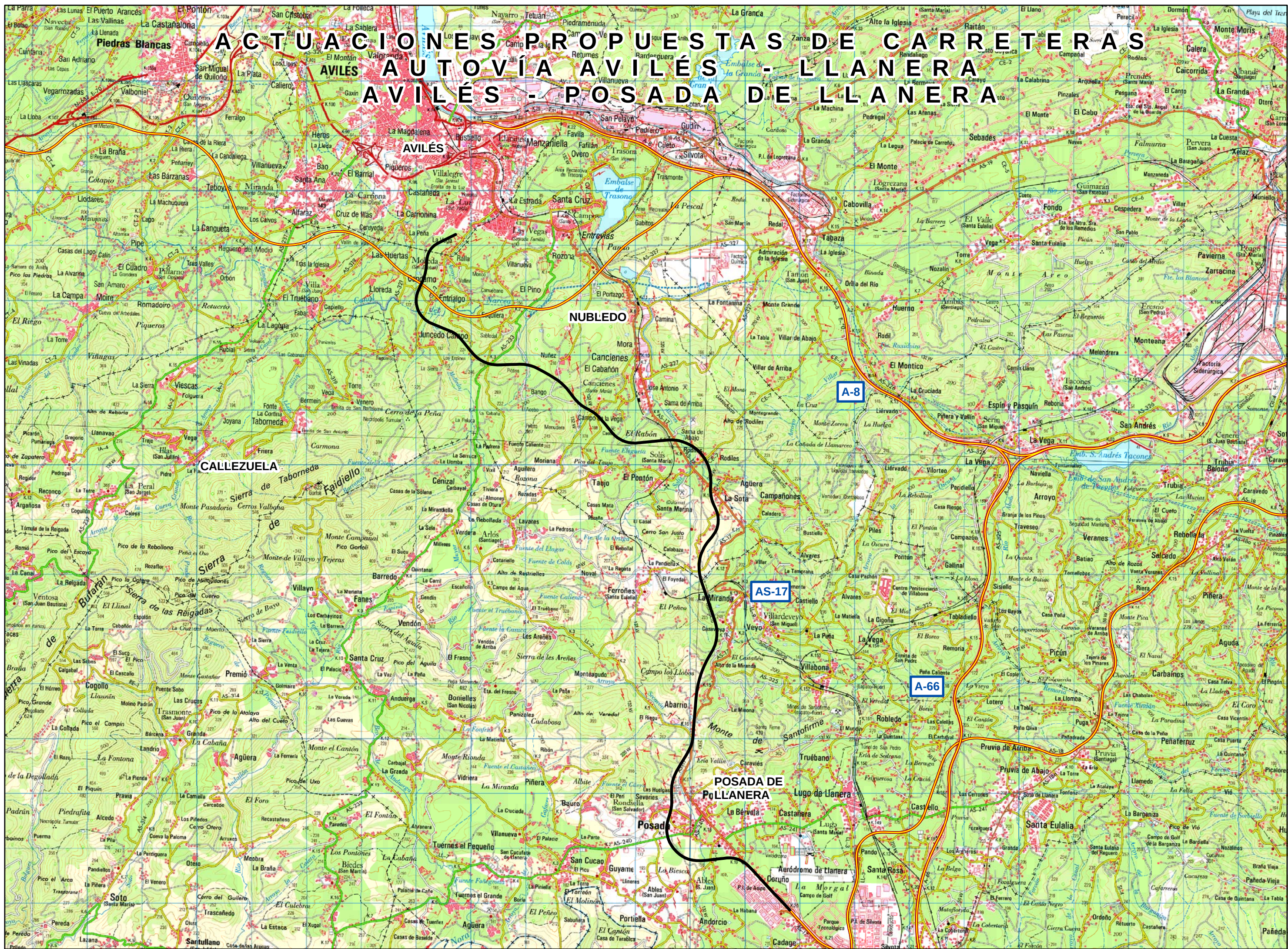
En este tramo de carretera existen actualmente 3 TCAs, que se evitarán con el trazado de la autovía:

- En Nubledo, entre los PKs 4,1 y 6,9
- Entre Cancienes y el Alto de la Miranda, entre los PKs 9,8 y 11,8
- Antes del Alto de la Miranda, entre los PKs 12,6 y 13,6

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN AUTOVÍA AS-III AVILÉS – POSADA DE LLANERA				
Actuación	Tipo de actuación	Longitud	IMD (2030)	Inversión
AS-III Avilés – Posada de Llanera	Autovía	17,94 Km	12.702	183.247.157,05 €

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



ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS

AUTOVÍA AVILÉS - LLANERA

AVILÉS - POSADA DE LLANERA

A-8

AS-17

A-66

POSADA DE LLANERA

Aeródromo de Llanera

2.4.2.2 VARIANTE DE POSADA DE LLANERA

Esta actuación por sí sola permitiría descongestionar la AS-17 a su paso por Posada de Llanera derivando el tráfico hacia la nueva infraestructura, así como evitar que los tráficos procedentes de la AS-240 Posada-Biedes (5.086 vehículos diarios en 2012) tengan que atravesar la travesía de Posada, pues ambas carreteras AS-17 y AS-240 enlazan dentro del núcleo urbano.

No se dispone de un aforo propiamente en el interior de la travesía de Posada de Llanera. Según el aforo de 2012 disponible más próximo, el tráfico una vez pasada Posada de Llanera hacia el Alto de la Miranda se sitúa en 4.718 vehículos diarios, de los cuales un 9,90% (467) son vehículos pesados. Existe un fuerte flujo de vehículos pesados, originado por los polígonos industriales de Asipo y Silvota. Este fuerte tráfico atraviesa el núcleo de Posada de Llanera en travesía, con el impacto ambiental y social que implica.

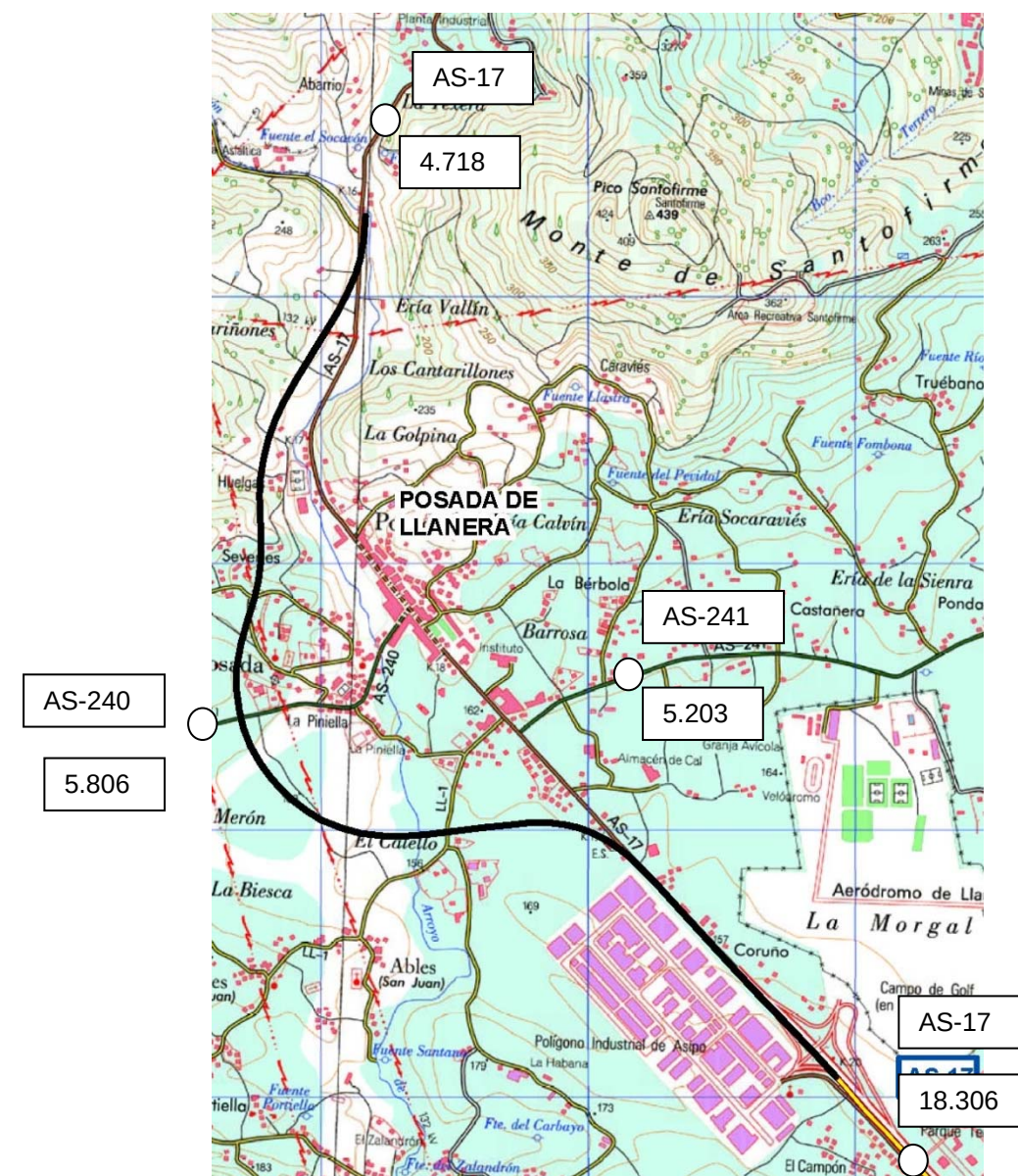
Adicionalmente, existe actualmente un TCA al inicio de la travesía de Posada de Llanera, entre los PKs 15,4 y 16,4.

El nivel de servicio en la AS-17, a su paso por Posada de Llanera, actualmente es C.

La variante de Posada de Llanera, además de evitar que pasen por la travesía los tráficos pasantes hacia Corvera y Avilés y por la AS-240 hacia San Cucao, permite conectar las carreteras AS-240 y AS-241.

Se plantea la realización de la variante con una única calzada.

En el siguiente esquema se puede apreciar la distribución de los tráficos actuales, respecto al trazado actual de la AS-17 y respecto a la propuesta de variante.



Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN VARIANTE DE POSADA DE LLANERA					
Actuación	Tramo	Tipo de actuación	Longitud	IMD (2030)	Inversión
Variante de Posada de Llanera	AS-17 (Coruña) – AS-240	Variante (calzada única)	4,8 Km	6.435	21.000.000 €
	AS--240 – AS-17 (Abarrio)			4.958	

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

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS AUTOVÍA AVILÉS-LLANERA VARIANTE DE POSADA

