

2.4.2.3 TERCER CARRIL EN LA Y

Como se sabe, la popularmente conocida como autopista "Y", constituye aún la espina dorsal que articula la mayor parte del tráfico entre las tres primeras ciudades asturianas con, por ejemplo, unas intensidades actuales de 56.156 vehículos diarios entre Oviedo y Serín, donde la A-66 se encuentra con la A-8 para acceder a Avilés y a Gijón, y de 57.324 vehículos diarios entre Serín y Avilés.

A resultas de este ingente volumen de tráfico se vienen demandando diversas actuaciones de mejora de la capacidad de la vía.

En lo que respecta a la habilitación de un tercer carril, existe un Estudio Informativo (adjudicado el 3/08/2007) y aprobado provisionalmente con fecha 25 de mayo de 2.009. La alternativa seleccionada en el mismo recomienda la ampliación de las autovías A-66 y A-8, en un carril por sentido aprovechando la mediana actual, quedando una anchura de calzada de 10,50 metros, un arcén interior de 1,5 metros y un arcén exterior de 2,5 metros.

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino aprobó el 29 de julio de 2.010 la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Estudio Informativo "Mejora integral del corredor formado por las autovías A-66 (Oviedo-Serín) y A-8 (Gijón-Avilés)", que conforman la "Y asturiana", en la que se establecían una serie de correcciones para que la obra no afectase a la fauna del pantano de San Andrés de los Tacones y minimizase el impacto sonoro.

Según el presente informe, en el tramo entre Serín y Oviedo se espera que el tráfico aumente hasta los 66.904 en el 2.024. Y en el caso del tramo entre Serín y Avilés, el tráfico medio diario llegará hasta los 68.296 vehículos/día para ese mismo año (frente a los 57.324 actuales).

Los niveles de servicio actuales entre Oviedo y Serín, y entre Serín y Avilés, son niveles de servicio F, según el Manual de Capacidad.

AUTOPISTA "Y"					
Tramo	CARRETERA	IMD	% Pesados	Density (pc/Km/ln)	LOS(Level of Service)
Serín-Avilés (actual)	"Y"	57.324	6.64	-	F
Serín-Gijón (actual)	"Y"	47.026	6.53	-	F
Oviedo-Serín (actual)	"Y"	56.156	6.84	-	F

La situación de los tráficos actuales y el crecimiento, que previsiblemente experimentarán los mismos en los próximos años, hace necesario el aumento de la capacidad de las mencionadas autovías, de manera que se garantice su funcionalidad futura. En consecuencia, en este Plan se plantea, en la línea del estudio informativo aprobado, la mejora del corredor formado por las autovías A-8 y A-66 entre Oviedo y Avilés (en torno a sus

respectivas estaciones de autobuses) para lo que se pretende aumentar en un carril ambas calzadas, mediante la opción de carril mixto (alternando sentido de circulación) con ampliación por mediana, por ser, entre otros motivos, la que conlleva una menor ocupación de suelo, al conservar la plataforma actual y, por tanto, una menor afección a la vegetación limítrofe.

Los tres carriles que componen cada calzada serán de uso mixto, es decir, tanto para tráfico de vehículos ligeros como vehículos pesados, autobuses o camiones.

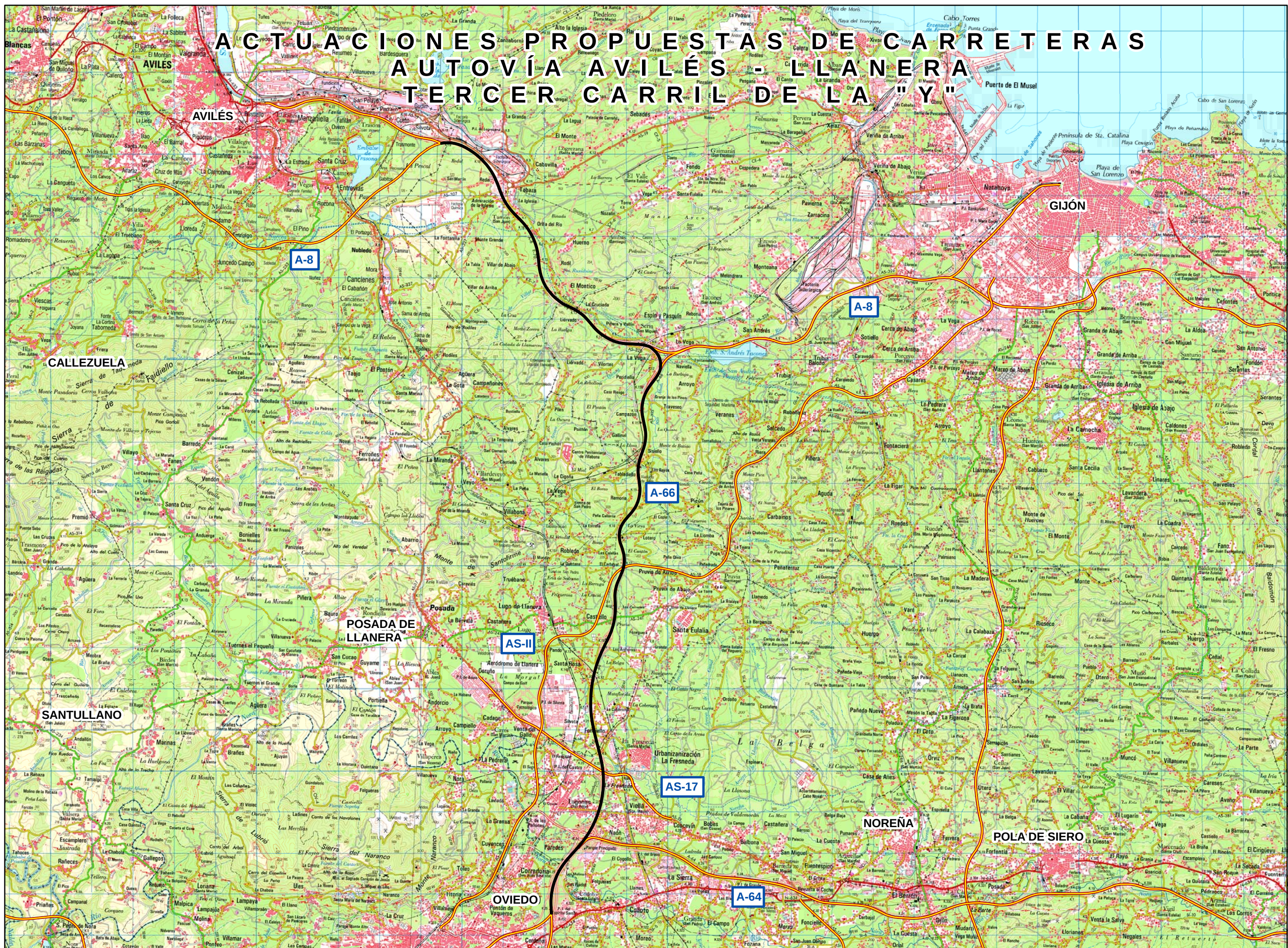
No se incluye en el presente informe el análisis del tercer carril entre Serín y Gijón, por no constituir un itinerario alternativo a la AS-17, si bien la actuación propuesta debe ser completa.

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN TERCER CARRIL AUTOVÍAS A-66 Y A-8				
Actuación	Tipo de actuación	Longitud	IMD (2030)	Inversión
Tercer carril Y Tramo Oviedo - Avilés	Ampliación autovía	30,00Km	74.201	98.500.000 €

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

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS AUTOVÍA AVILÉS-LLANERA TERCER CARRIL DE LA "Y"



2.4.3. CRITERIOS DE ANÁLISIS DE LAS ACTUACIONES

Como criterios de análisis de las actuaciones, se han utilizado los siguientes:

Se ha realizado un análisis coste-beneficio, siguiendo las “Recomendaciones para la Evaluación Económica, Coste – Beneficio, de Estudios y Proyectos de Carreteras” del servicio de planeamiento del M.O.P.U, que sigue la pauta teórica recogida en “Metodología para la evaluación de proyectos e inversión de carreteras” publicada por el M.O.P.U.; así como las recomendaciones de la “Guía del análisis costes-beneficios de los proyectos de inversión” (2003, Comisión Europea).

Mediante este análisis se calculan los posibles beneficios que justifican las inversiones consiguientes obtenidas, derivados de la reducción de costes de funcionamiento para los vehículos, del ahorro de tiempo de recorrido, y de la disminución de costes ambientales (emisiones contaminantes y calentamiento global). Entre los costes se consideran los de construcción y mantenimiento de la nueva actuación y su diferencia en relación a los de mantenimiento de la vía actual.

Para poder realizar un análisis fidedigno de los efectos generados por las actuaciones, se han definido los siguientes escenarios de cálculo:

Se realiza un análisis de la afección ambiental que supone la ejecución de cada una de las actuaciones consideradas

Se complementan los análisis anteriores con un análisis relativo a los efectos territoriales y de cohesión de la red de carreteras

Por último, se introduce un análisis relativo a la seguridad vial, con indicación de la existencia de tramos especialmente peligrosos y TCAs, y la mejora que supondría respecto a la situación actual el desarrollo de las actuaciones propuestas.

ESCENARIOS CONSIDERADOS EN EL ANÁLISIS COSTE-BENEFICIO		
Escenario	Actuaciones que comprende	Descripción
1	Ninguna	Este escenario se corresponde con la situación actual, y permite obtener los costes de funcionamiento, los costes asociados al tiempo de recorrido y los costes ambientales en el caso de no actuar.
2	Variante de Posada de Llanera (calzada única)	Con este escenario, se busca desviar los tráfico interurbanos de la travesía de Posada de Llanera, evitando especialmente el paso de vehículos pesados por el núcleo urbano.
3	Autovía AS-III: Avilés - Posada de Llanera + Variante de Posada (doble calzada)	Con este escenario, se busca obtener la mejora en la accesibilidad de Avilés a las zonas industriales del área central y descongestionar las actuales vías de comunicación, captando parte de los tráfico que hoy en día circulan por la A-8 y A-66 entre Avilés y Oviedo
4	Tercer carril en la Y	Con este escenario se resuelven los problemas de capacidad que presenta la Autovía A-66 y A-8 entre las ciudades de Oviedo y Avilés

2.4.4. DESCRIPCIÓN DEL ANÁLISIS DE RENTABILIDAD

Como se ha indicado anteriormente, para la evaluación económica de las diferentes actuaciones, se han seguido las “Recomendaciones para la Evaluación Económica, Coste – Beneficio, de Estudios y Proyectos de Carreteras” del servicio de planeamiento del Ministerio de Fomento, que sigue la pauta teórica recogida en “Metodología para la evaluación de proyectos e inversión de carreteras” publicada por el M.O.P.U.

Se han considerado las siguientes variables en cada uno de los escenarios analizados:

- Costes de funcionamiento: se consideran los consumos de carburante, de lubricante y neumáticos, la amortización, el mantenimiento y la conservación del vehículo. No se contemplan aquellos que son independientes de la longitud recorrida, como seguros, garaje, etc
- Costes sociales: se valora el tiempo de recorrido, las emisiones contaminantes atmosféricas, y la contribución al cambio climático por emisiones de CO2.
- Costes de inversión y mantenimiento: se ha considerado el coste de inversión asociado a cada escenario de actuación, junto con los costes de mantenimiento de las carreteras.

A partir de las series anuales de costes, se ha calculado la diferencia de costes de cada escenario con el escenario 1 de no actuación, y sobre la serie temporal de diferencia de costes se han calculado los indicadores económicos (TIR, VAN) que permiten estimar la rentabilidad.

Los resultados obtenidos han sido los siguientes:

ANÁLISIS DE RENTABILIDAD DE LOS ESCENARIOS			
Escenario	Actuación	TIR	VAN (tasa de descuento 6%)
2	Variante de Posada	12,64%	11.536.275,48 €
3	Autovía AS-III: Aviles - Posada de Llanera Variante de Posada de Llanera	13,04%	168.751.256,39€
4	Tercer carril en la Y	13,38%	89.206.525,17 €

Las tres propuestas (Variante de Posada de Llanera, Autovía Avilés – Llanera, tercer carril en la Y y la A-8 entre Oviedo y Avilés) tienen resultados positivos y muy similares de rentabilidad, gracias a la mejora de los tiempos de viaje (y a los tráficos captados en el caso de la autovía entre Avilés y Posada de Llanera), pero es la autovía Avilés – Posada la que con una TIR similar al tercer carril en la Y, obtiene un valor actualizado neto muy superior.

La Variante de Posada de Llanera obtiene resultados de rentabilidad ligeramente inferiores a los de las otras actuaciones, si bien hay que señalar que en el estudio económico no se han incluido (por su difícil cuantificación) determinados impactos ambientales (como el ruido) que se verán muy reducidos con el trasvase del tráfico de pesados a la variante, lo que presumiblemente incrementaría la rentabilidad de esta opción en caso de poder cuantificar dichos efectos.

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

Se ha realizado una simulación de tráfico en cada escenario, empleando el modelo de tráfico de Asturias realizado con el software AIMSUN.

En cada escenario, se han considerado las actuaciones incluidas en el mismo (según la descripción recogida en el apartado anterior) y se ha modelizado el tráfico en la red de forma independiente.

Los resultados obtenidos son los siguientes:

- En el escenario 1, los tráficos obtenidos para el año 2030 en cada uno de los corredores analizados son los siguientes:

TRÁFICOS AÑO 2030 ESCENARIO 1			
Corredor	Tramo	Ligeros	Pesados
AS-17	Aviles - Posada	5.310	584
	Travesía de Posada ¹	8.139	894
A-8 + A-66	Avilés - Oviedo	68.126	5.524

La AS-17 capta tráficos relacionados estrictamente con los recorridos asociados a su carácter de corredor industrial, y menor medida podría atraer tráficos de relación entre Oviedo y Avilés, así como tráficos con las poblaciones del entorno a través de las carreteras AS-240 y AS-241.

En el corredor formado por la A-8 y la A-66 conviven tráficos de largo recorrido (Asturias – León), con los desplazamientos entre Oviedo y Avilés, pudiendo captar también parte de los recorridos con origen y/o destino las áreas industriales del centro.

¹ La cifra se refiere a los tráficos de medio y largo recorrido que transitan por la travesía, excluyendo los tráficos locales.

- En el escenario 2, los tráficos obtenidos para el año 2030 en cada uno de los corredores analizados son los siguientes:

TRÁFICOS AÑO 2030 ESCENARIO 2			
Corredor	Tramo	Ligeros	Pesados
AS-17	Aviles - Posada	5.310	584
	Variante de Posada ²	8.139	894
A-8 + A-66	Avilés - Oviedo	68.126	5.524

Se produce un trasvase de los tráficos de medio y largo recorrido de la travesía a la variante, con un efecto muy positivo desde el punto de vista ambiental y de tiempos de viaje. Sin embargo no se producen captaciones de tráficos desde la A-66 y la A-8, ya que las mejoras en tiempo de recorrido no son suficientes para competir con los tiempos obtenidos por dichas autovías.

- En el escenario 3, con la duplicación de la AS-17 entre Posada y Avilés, el tráfico en ese tramo aumenta considerablemente, pasando en el año 2015 los vehículos ligeros de 4.238 a 9.067, y los vehículos pesados de 466 a 996 (lo que implica un aumento del 113,94%). Este incremento se produce a costa de los tráficos de la A-8 y A-66.

TRÁFICOS AÑO 2030 ESCENARIO 3			
Corredor	Tramo	Ligeros	Pesados
AS-17	Aviles - Posada	11.359	1.249
	Variante de Posada	14.496	1.593
A-8 + A-66	Avilés - Oviedo	61.916	5.020

- En el escenario 4, con la implantación del tercer carril entre Avilés y Oviedo, no se aumentan los tráficos captados por la A-8 y A-66 entre Oviedo y Avilés, respecto al escenario 1, ya que está actuación lo que permite es mejorar las condiciones de circulación de la vía, pero no la atracción de nuevos tráficos.

² La cifra se refiere a los tráficos de medio y largo recorrido que transitan por la variante. Los tráficos locales seguirán circulando por la travesía.

TRÁFICOS AÑO 2030 ESCENARIO 4			
Corredor	Tramo	Ligeros	Pesados
AS-17	Aviles - Posada	5.310	584
	Travesía de Posada ³	8.139	894
A-8 + A-66	Avilés - Oviedo	68.126	5.524

Por otra parte, los tiempos de viaje entre Avilés y Oviedo en cada uno de los escenarios son los siguientes:

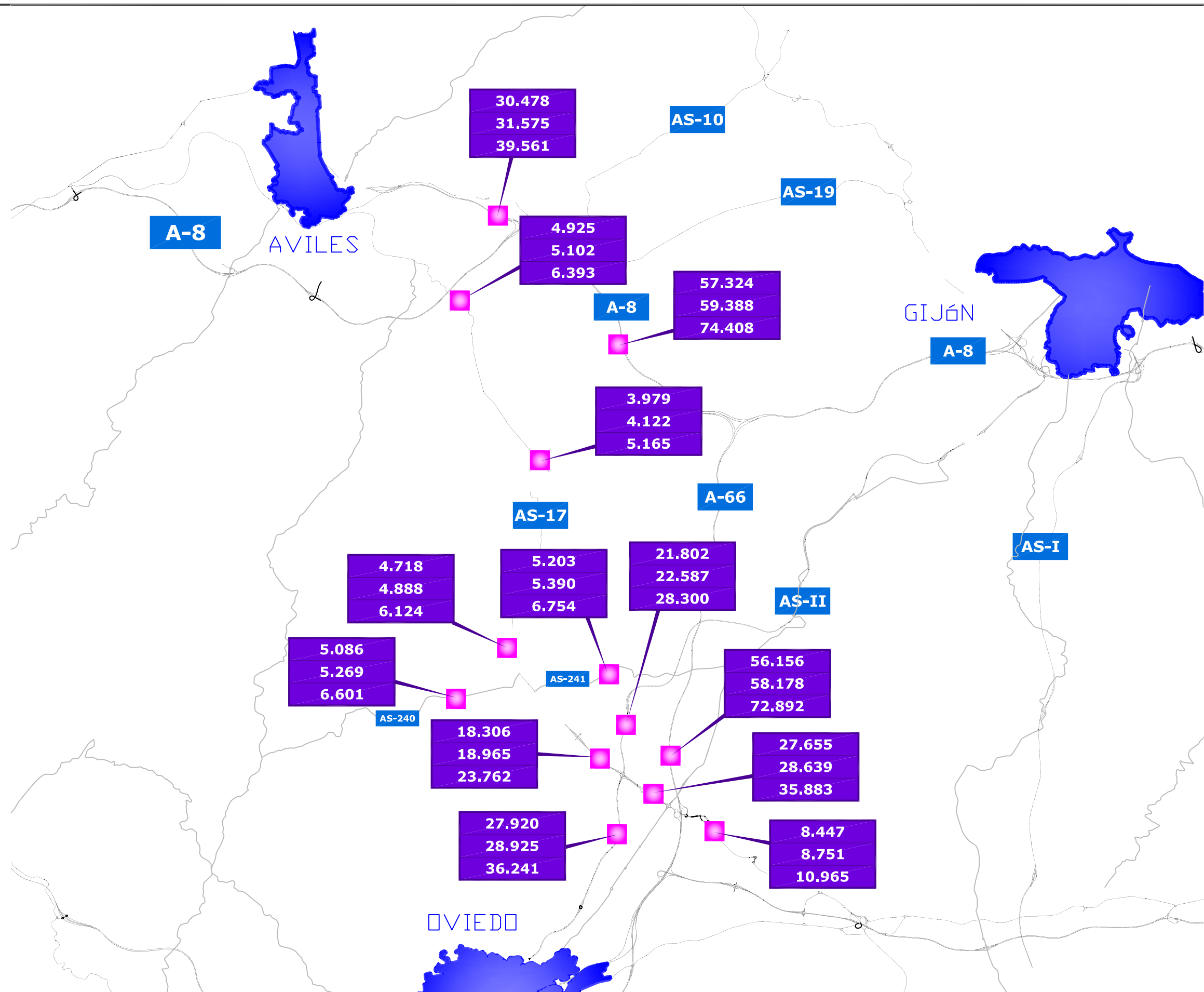
TIEMPOS MEDIOS DE VIAJE EN CADA ESCENARIO ENTRE AVILÉS Y OVIEDO				
Recorrido	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3	Escenario 4
AS-17/AS-II	40 minutos	37,6 minutos	24 minutos	40 minutos
A-8 + A-66	25 minutos	25 minutos	25 minutos	22 minutos

Los niveles de servicio en la autopista Y, en el año 2012 (situación actual), y en el año 2030 (considerando la ampliación con tercer carril) son los siguientes:

AUTOPISTA "Y"					
Tramo	CARRETERA	IMD	% Pesados	Density (pc/Km/ln)	LOS(Level of Service)
Serín-Avilés (actual)	"Y"	57.324	6,64	-	F
Serín-Avilés (3 carriles)	"Y"	68.296	6,64	23.4	E
Oviedo-Serín (actual)	"Y"	56.156	6,84	-	F
Oviedo-Serín (3 carriles)	"Y"	66.904	6,84	22.3	E

Como se puede apreciar, se produce una mejora del nivel de servicio, pasando de los niveles F actuales a niveles E, incluso considerando el incremento de tráfico.

³ La cifra se refiere a los tráficos de medio y largo recorrido que transitan por la travesía, excluyendo los tráficos locales.



Año 2012
Año 2015
Año 2030

vectio eptisa
ingeniería de tráfico

Ingeniero
Planificación y Estudios
CARLOS SUAREZ

Ingeniero
Carreteras, Canales y Puertos
JORGE LUIS RODRIGUEZ

Fecha
Febrero 2014

Referencia
P2013014.03A

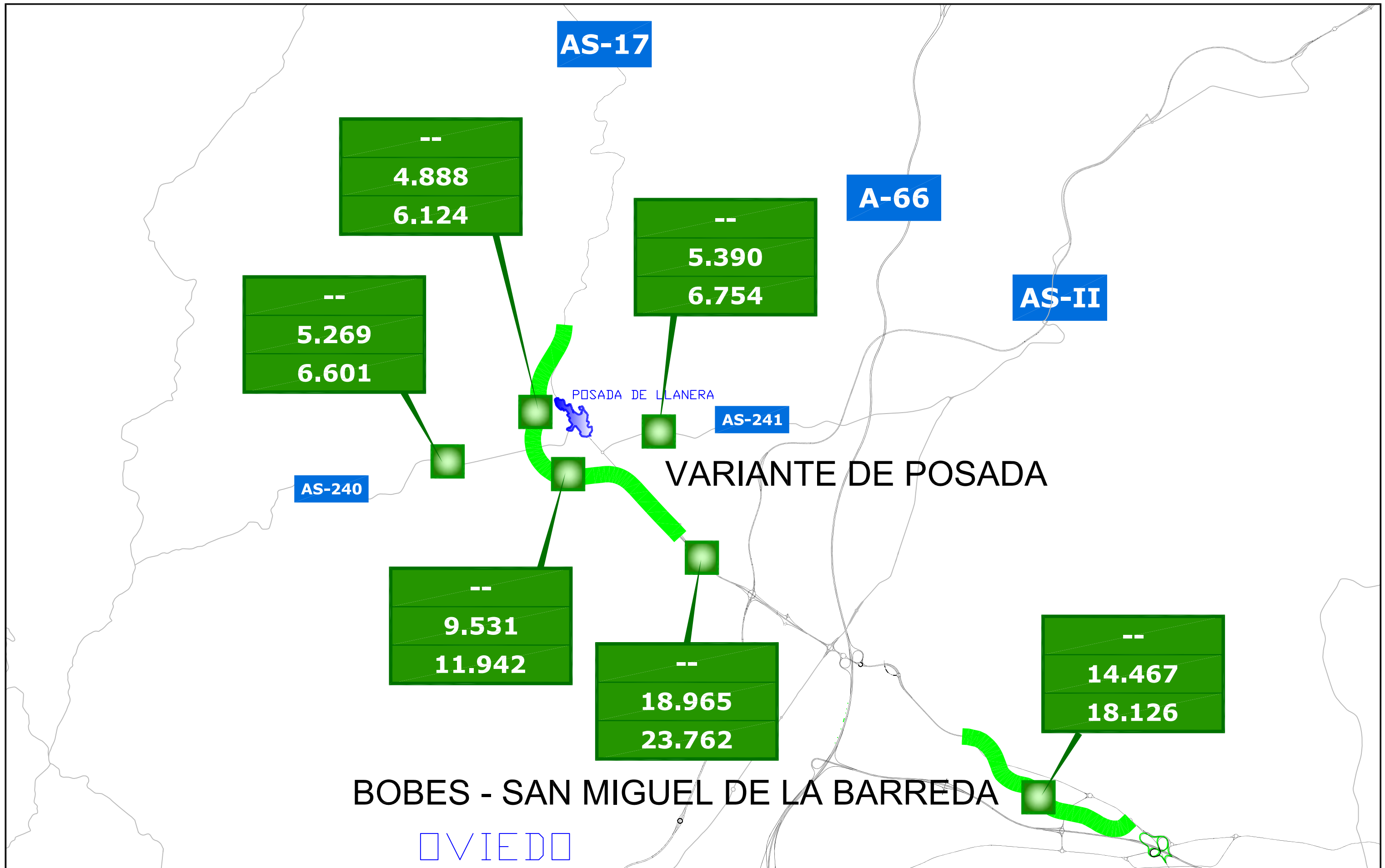
Modificación
--

Escala
--

Plan Director de Infraestructuras
para la movilidad de Asturias
2015-2030

Evaluación Sin Actuaciones
AS-III 2012, 2015 y 2030

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



Año 2012
Año 2015
Año 2030

vectio eptisa
ingeniería de tráfico

Ingeniero
Plan, Transport
Planning and Engineering
CARLOS SUAREZ

Ingeniero
Control, Control y Puertos
JORGE LUIS RODRIGUEZ

Fecha
Enero 2014

Referencia
P2013014.3B1

Modificación
--

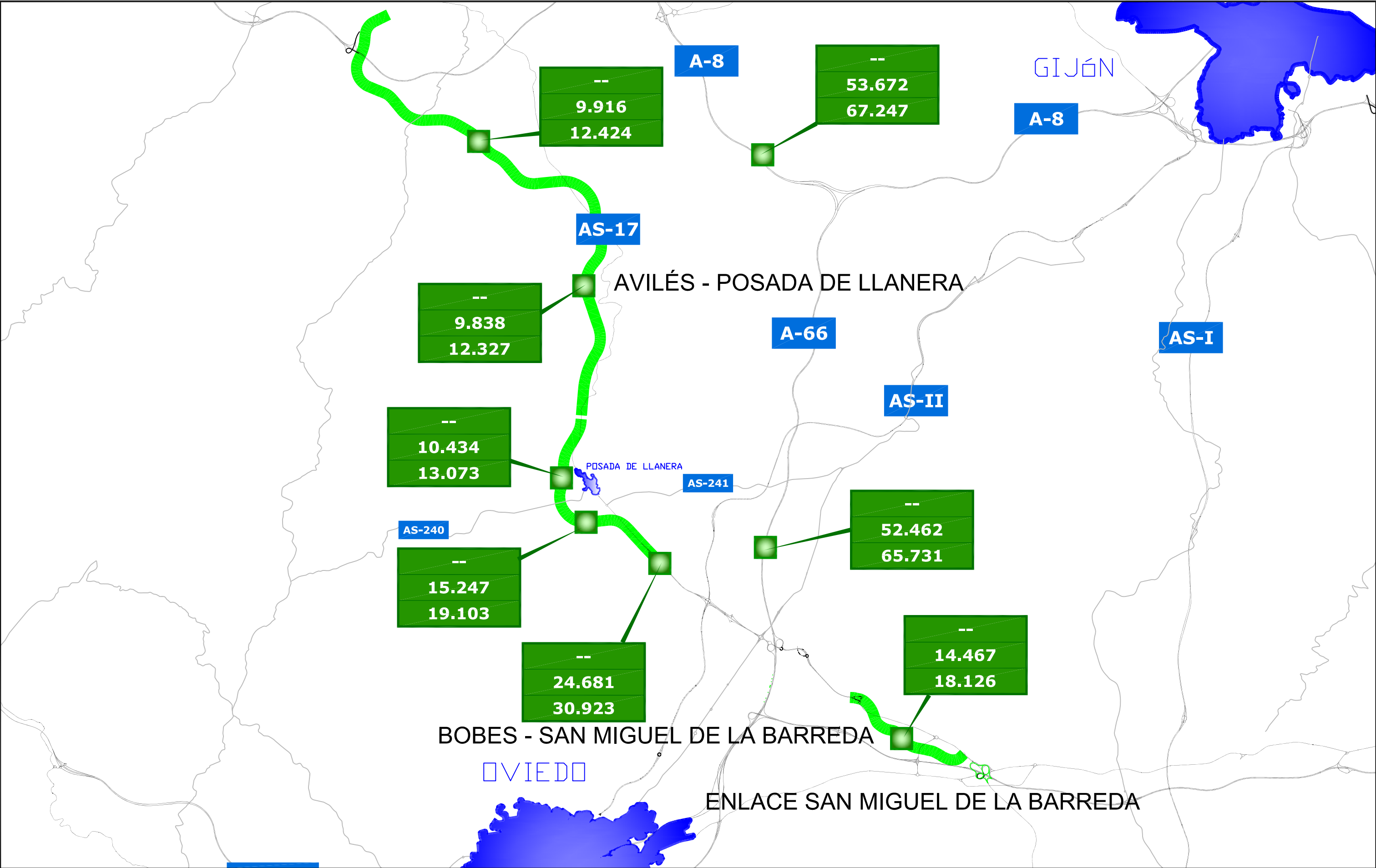
Escala
--

Plan Director de Infraestructuras
para la movilidad de Asturias
2015-2030

Actuación AS-III
Variante Posada de Llanera
2015 y 2030

GOBIERNO DEL
PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE FOMENTO
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE



Año 2012
Año 2015
Año 2024

vectio eptisa
ingeniería de tráfico

Ingeniero
Planificación y Estudios
CARLOS SUAREZ

Ingeniero
Carreteras, Canales y Puertos
JORGE LUIS RODRIGUEZ

Fecha
Enero 2014

Referencia
P2013014.3B2

Modificación
--

Escala
--

Plan Director de Infraestructuras
para la movilidad de Asturias
2013-2024

Actuación AS-III Variante
Posada de Llanera + Avilés-Posada
2015 y 2024

GOBIERNO DEL
PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE FOMENTO
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

2.4.6. ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS ACTUACIONES

ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS ACTUACIONES AVILES - LLANERA				
Actuación	Análisis económico	Análisis territorial	Análisis ambiental	Análisis de seguridad vial
Variante de Posada	La construcción de una variante de trazado de la AS-17 en Posada, con una inversión prevista de 21.000.000 euros, genera beneficios sociales, derivados de la reducción de tiempo de recorrido (por eliminación de travesías).	La mejora del eje formado por la AS-17, mediante la construcción de una variante en el núcleo de Posada, beneficia directamente al núcleo de Posada, liberándolo del tráfico pesado, y mejora la canalización de tráfico de AS-17 con la AS-240 y AS-241.	No existen en la actualidad espacios protegidos en el entorno de esta actuación. La construcción de la variante de Posada generará un impacto ambiental altamente positivo, al evitar el paso de una parte importante de los vehículos (y la mayoría de los vehículos pesados) por el núcleo de Posada de Llanera, reduciendo el impacto acústico y atmosférico para los habitantes de dicho núcleo.	Existe actualmente un TCA en el ámbito de esta actuación (entre los PKs 15,4 y 16,4). Con la construcción de la variante, dicho TCA se eliminará.
AS-III: Avilés - Posada	Con esta actuación se obtienen importantes beneficios sociales, derivados de la reducción del tiempo de recorrido (transformación en autovía aumentando considerablemente la velocidad media de la vía y reducción en aproximadamente un kilómetro de la longitud del tramo). Adicionalmente, se reducen los tráfico en la A-66 y A-8 (del orden de 5.700 ligeros y 460 pesados), si bien no lo suficiente para eliminar la congestión actual. La inversión prevista es de 183,2 millones de euros.	El corredor de la AS-17 está fuertemente vinculado a los desarrollos industriales del área central de Asturias (polígonos de Asipo, Silvota, el Parque Tecnológico de Asturias), siendo la principal vía de acceso desde Avilés a los mismos y también a los núcleos urbanos de Lugones, Llanera y La Fresneda. Además Se trata de un corredor con importantes desarrollos urbanísticos en previsión. La duplicación de la calzada transformando este eje en autovía permitiría consolidarlo como la principal vía de acceso al corredor industrial.	La actuación afecta al entorno protegido de L'Escañoriu, en Molleda-Corvera. El impacto ambiental generado por la actuación es muy superior al derivado de la ejecución del tercer carril en la autopista Y, por la ocupación de terrenos por los nuevos trazados.	Existen tres tramos de concentración de accidentes en el tramo de carretera AS-17 entre Avilés y Posada de Llanera: Cancienes-La Miranda (PK 9,8-11,8) Alto de la Miranda (12,6-13,6) Antes Posada de Llanera (15,4-16,4) La ejecución de una autovía alternativa a este tramo de carretera permitiría eliminar dichos TCAs, con la consiguiente reducción de accidentalidad.
Tercer carril en la Y entre Avilés y Oviedo	La implantación del tercer carril en la Y entre Avilés y Oviedo reduce el tiempo de viaje y mejora las condiciones de circulación de la vía, obteniéndose una rentabilidad positiva con un volumen de inversión estimado en el entorno de los 98,5 millones de euros.	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.	No existen en la actualidad espacios protegidos en el entorno de esta actuación. El impacto estaría limitado, al desarrollarse la actuación dentro de los límites de las actuales autopistas A-66 y A-8, sin afectar a terrenos actualmente fuera de las citadas autopistas.	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 y Avilés se encuentra dentro de los valores habituales para las autovías estatales (6,12 para el tramo Serín - Avilés y 7,9 para el tramo Oviedo - Avilés). 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.

2.4.7. CONCLUSIONES Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Las principales conclusiones derivadas del estudio realizado son las siguientes:

- Se han estudiado actuaciones en los dos principales corredores norte – sur entre Avilés y zona central industrial:
 - o AS-17: Avilés - Posada
 - o Tercer carril en la Y (A-66 y A-8) entre Oviedo y Avilés
- Las relaciones entre Oviedo y el sur del Área Central (Nalón, Caudal), la zona industrial de Lugones – Posada de Llanera y Avilés y su entorno (Corvera) se canalizan actualmente en primer lugar mediante la A-66 y la A-8, y en segundo lugar mediante la AS-17. La carretera AS-17 tiene en la actualidad un volumen de tráfico de vehículos pesados elevado, y un tiempo de recorrido insuficiente, para captar un porcentaje mayor de los tráficos hacia o desde Avilés.
- La conversión de la AS-17 en autovía entre Avilés y Posada de Llanera permite, con la mejora del tiempo de viaje, captar en torno a 5.000 vehículos diarios de la A-66 y la A-8, no influyendo apenas en el nivel de tráfico y servicio de esta vía, lo que unido a la elevada inversión requerida, hace desaconsejable la actuación. No obstante, se propone la inclusión del tramo Avilés – Posada de Llanera dentro del programa de actuación de seguridad vial, con vistas a eliminar los TCA's existentes.
- La ejecución de la variante de Posada de Llanera presenta ventajas tanto desde el punto de vista territorial y de la movilidad, como desde el punto de vista ambiental y de seguridad vial (al evitar el paso de vehículos pesados por la población).
- La alternativa estudiada a esta actuación, es decir la implantación del tercer carril en la Y entre Oviedo y Avilés, genera una rentabilidad social superior a la actuación de la AS-17, con un coste muy inferior. La autopista Y presenta en la actualidad en los tramos Oviedo-Serín y Serín-Avilés niveles de servicio F. Con la implantación de un tercer carril, el nivel de servicio mejora en ambos tramos tanto en la situación actual como en el año 2030.

Por todo lo anterior, se propone la inclusión en el Plan Director para la Movilidad de Asturias 2015-2030 de las actuaciones siguientes:

- o **Tercer carril en la Y, con el fin de mejorar la funcionalidad y nivel de servicio de la “Y”.**
- o **Variante de Posada de Llanera en calzada única (por sus efectos sobre la movilidad, la seguridad vial y el medioambiente)**
- o **Actuaciones de seguridad vial en la AS-17 Avilés – Posada de Llanera.**

2.5. ACCESOS A AVILÉS

2.5.1. INTRODUCCIÓN Y PROBLEMÁTICA A RESOLVER

Actualmente, los accesos a la ciudad de Avilés son fundamentalmente tres:

- Acceso por el este a través de la A-8 y la AI-81
- Acceso por el oeste a través de la A-8 en el enlace de Vegarrozadas y la variante de la N-632
- Acceso de la Carriona desde en enlace de la Cruz de Illas, en la A-8
- Acceso por Villalegre, desde el enlace de Molleda, en la A-8

Desde los ayuntamientos limítrofes de Castrillón y Corvera, se accede respectivamente a través de la N-632 y la AS-17.

La carretera nacional N - 632 es una vía terrestre que discurre entre Ribadesella y Canero a lo largo de toda la costa asturiana, durante 152 km.

Antes de la entrada en servicio de la Autovía del Cantábrico A-8 representaba la alternativa costera a la N-634 que discurre por toda la cornisa cantábrica y que entre Ribadesella y Canero se adentra en el interior de las tierras asturianas.

El trazado original del tramo comprendido entre Avilés y Vegarrozadas atraviesa el núcleo urbano de Avilés y alcanza el concejo de Castrillón por la localidad de Raíces Nuevo. Posteriormente, tras pasar por Salinas y Piedras Blancas, llega hasta Vegarrozadas.

A principios de la década de los 90, se construyó lo que en la comarca se conoce como Variante de Avilés, un ramal que desde la autopista A-8, hoy AI-81 llegaba a Vegarrozadas sin atravesar ninguno de los núcleos urbanos antes comentados. En sus inicios, esta variante tuvo la catalogación de Vía rápida. No dispone de cruces al mismo nivel en todo su recorrido y únicamente cuenta con 3 enlaces: uno en la zona conocida como Los Canapés, en Avilés; otro en la intersección con la AS-237, que sirve como acceso a Avilés por la zona sur; y otro que conecta con el antiguo ramal, N-632a, y que da servicio a Salinas y Piedras Blancas.

La variante de la carretera N-632 es una vía de calzada única con un carril por sentido y accesos a distinto nivel que cuenta actualmente con un volumen de tráfico próximo a la saturación, con la circulación de 19.360 vehículos al día de los que sólo el 2,41% son pesados. Además esta carretera contaba hace años con una elevadísima siniestralidad. Por otra parte, en el Plan General de Ordenación Urbana de Avilés aprobado en el año 2.006, esta carretera se convierte en el límite sur de la ciudad, ya que se plantean desarrollos urbanísticos residenciales que completan la trama urbana entre el núcleo existente de Avilés y dicha carretera, por lo que es de esperar que los niveles de tráfico aumenten conforme se vayan materializando los diferentes desarrollos planificados en dicho instrumento de ordenación.

En cuanto, al acceso desde La Carriona, se planteo dotar a dicha vía de dos carriles por cada sentido de circulación, remodelando el enlace con la N-632 y disponiendo de dos glorietas a nivel nuevas en los accesos

a los principales barrios con los que conecta (La Carriona y Buenavista) y una a distinto nivel para la conexión con el Centro Comercial existente. El tramo de la AS-237 comprendido entre La Carriona y el enlace con la A-8, se registran intensidades de tráfico diarias en torno a los 3.723 vehículos.

Por último, en lo que se refiere al acceso por Villalegre, desde el enlace de Molleda con la A-8 existe una nueva carretera de calzada única con un carril por cada sentido (sección 7/10) cuyas características se consideran suficientes para el tráfico actual y previsto.

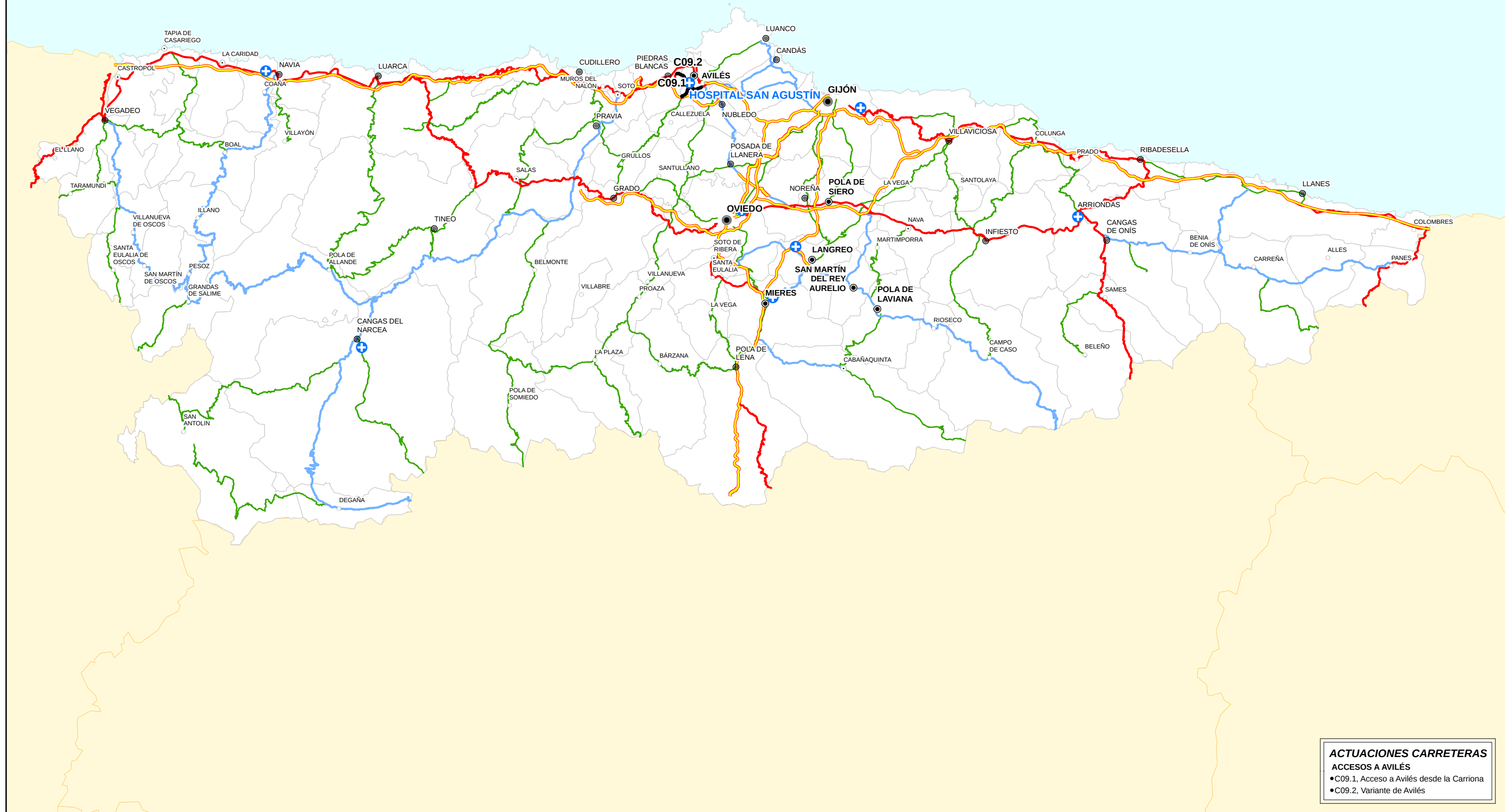
2.5.2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES

Se plantean las siguientes actuaciones:

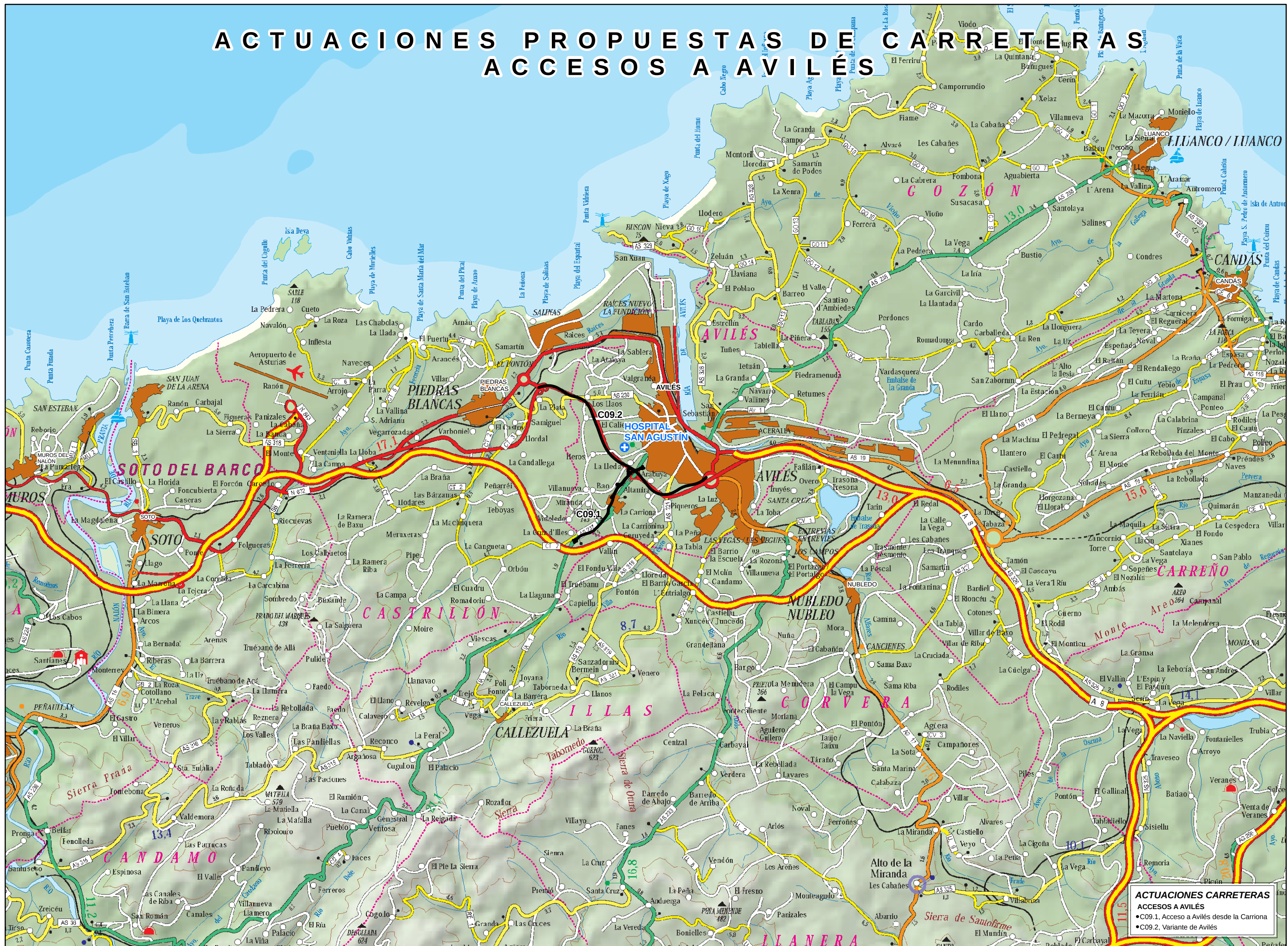
- Desdoblamiento de la “Variante de la N-632” (Ronda Oeste de Avilés) entre Vegarrozadas y Avilés
- Acceso desde la Carriona

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 A AVILÉS

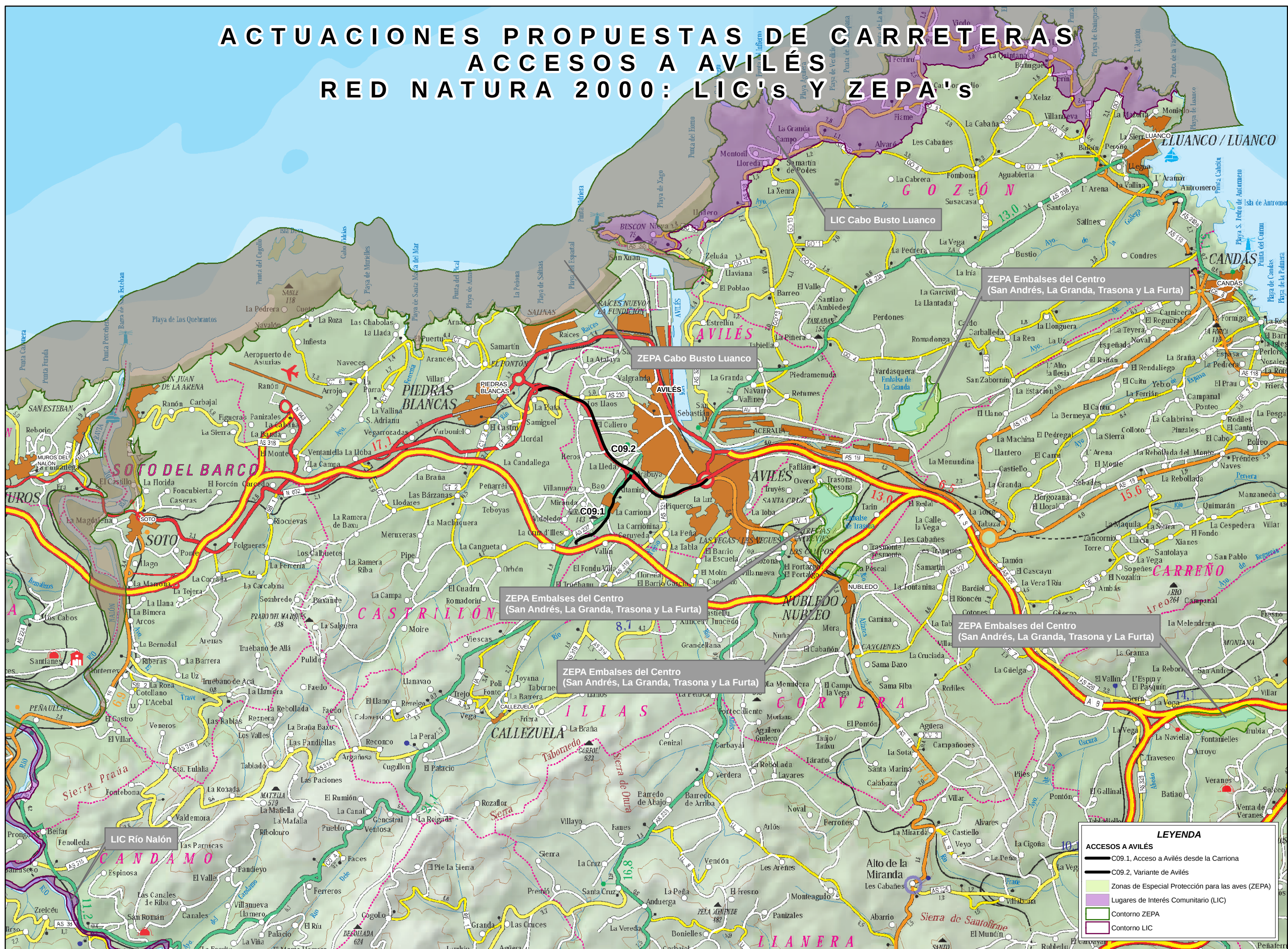


ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS A AVILÉS



ACTUACIONES CARRETERAS
ACCESOS A AVILÉS
• C09.1, Acceso a Avilés desde la Carriona
• C09.2, Variante de Avilés

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS A AVILÉS RED NATURA 2000: LIC'S Y ZEPAS



LEYENDA	
ACCESOS A AVILÉS	
	C09.1, Acceso a Avilés desde la Carriona
	C09.2, Variante de Avilés
	Zonas de Especial Protección para las aves (ZEPA)
	Lugares de Interés Comunitario (LIC)
	Contorno ZEPA
	Contorno LIC

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS A AVILÉS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y RESERVAS DE LA BIOSFERA



2.5.2.1 DESDOBLAMIENTO DE LA VARIANTE DE LA N-632

La variante de la carretera N-632 constituye uno de los principales accesos al núcleo de Avilés, que actualmente soporta un tráfico elevado entorno a los 19.000 vehículos diarios (lo que corresponde a un nivel de servicio E (PTSF Percent time spent following 83.4%)), el cual puede verse incrementado por la materialización de los desarrollos urbanísticos previstos en el Plan General de Ordenación de Avilés, así como por el futuro acceso a la margen izquierda del Puerto, ya que algunas de las soluciones pensadas para este, tienen como punto de partida esta vía, por lo que es de suponer un aumento de tráfico pesado en la misma.

En la actualidad, consta de una única calzada, con carril para vehículos lentos, sin enlaces a nivel y con características de C-100.

Dada la alta intensidad de tráfico que soporta, se plantea el desdoblamiento de la actual variante de la N-632 (Ronda oeste de Avilés) en el tramo entre Vegarrozadas y la glorieta de la travesía Canapés, con una longitud aproximada de 5,2 Km y características de C-100. Con dicho desdoblamiento se conseguiría mejorar considerablemente el nivel de servicio a nivel B.

El tramo discurrirá paralelo al actual trazado de la carretera actual, ya que sus características geométricas de trazado permiten su aprovechamiento para una de las calzadas que se pretende duplicar.

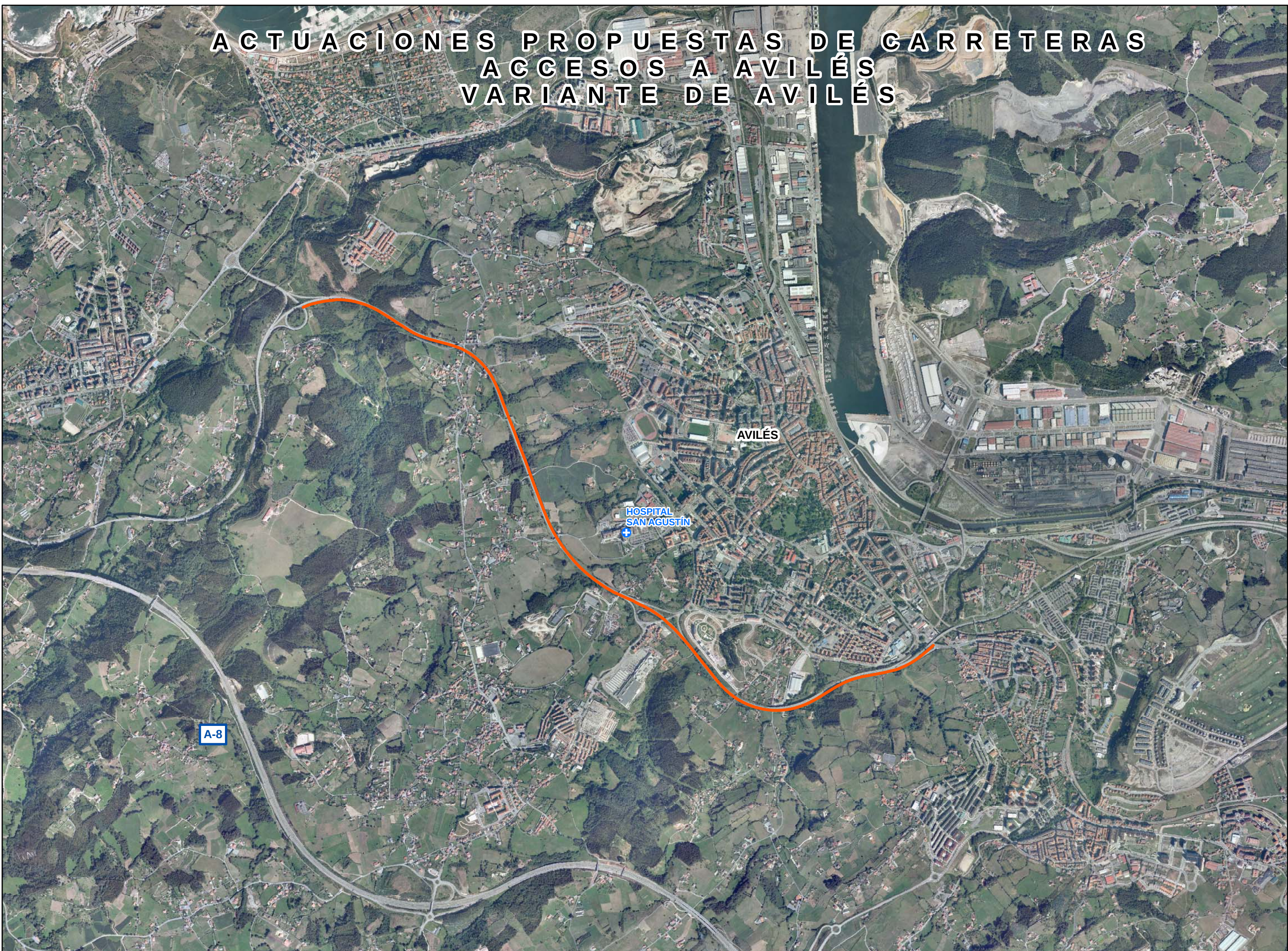
El presupuesto estimado para esta actuación es de 41,1 millones de euros.

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN DESDOBLAMIENTO CORREDOR DEL NALÓN				
Actuación	Tipo de actuación	Longitud (Km)	IMD (2030)	Inversión
Desdoblamiento de la "Variante de la N-632"	Duplicación calzada (C-100)	5,2	25.314	41.151.724,12 €

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

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS ACCESOS A AVILÉS VARIANTE DE AVILÉS



2.5.2.2 ACCESO DESDE LA CARRIONA

En el año 2.009 se redactó el “Proyecto de acondicionamiento de la carretera AS-237 en el tramo urbano comprendido entre la glorieta de Buenavista y la Carriona” dotando a dicha vía de dos carriles por cada sentido de circulación, remodelando el enlace con la N-632 y disponiendo de dos glorietas a nivel nuevas en los accesos a los principales barrios con los que conecta (La Carriona y Buenavista) y una a distinto nivel para la conexión con el Centro Comercial existente.

Se elige una sección tipo de 25 m de ancho, con una mediana central de 1 m, que permita independizar los dos sentidos de circulación, evitar giros prohibidos y mantener un nivel adecuado en la seguridad al tráfico, así como un aspecto acorde al carácter de vía urbana con alta intensidad de tráfico que se augura para la misma.

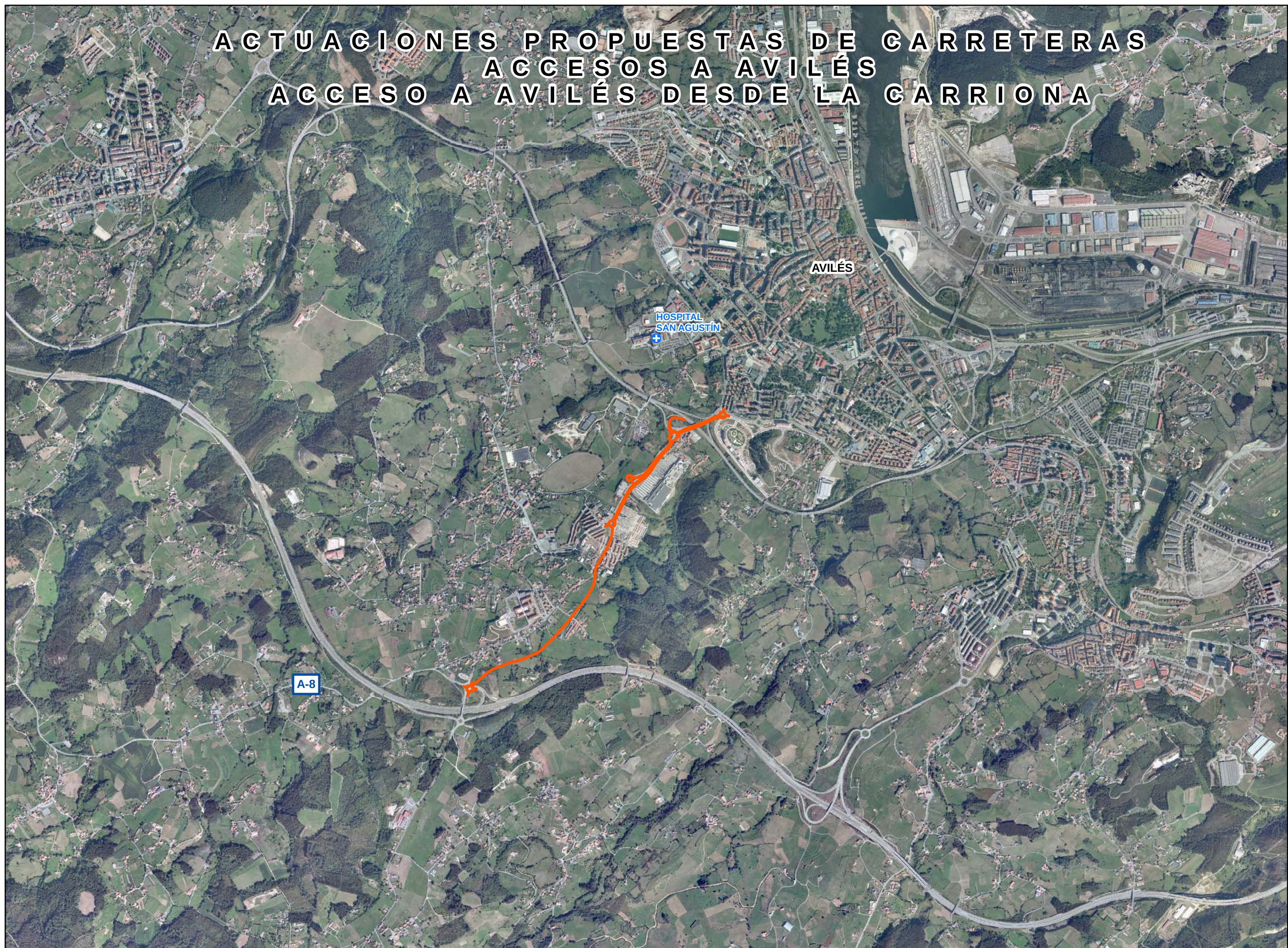
Esta actuación tiene una longitud aproximada de 1 Km.

Como complementaria a la actuación anterior se plantea la variante de la carretera AS-237 entre el enlace con la A-8 (La Ceba) y La Carriona (Avilés) con características de carretera C-60, con una longitud aproximada de 1,3 Km.

Las características más significativas de la solución propuesta son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN ACCESO DESDE LA CARRIONA				
Actuación	Tipo de actuación	Longitud (Km)	IMD (2030)	Inversión
Mejora AS-237: Buenavista - La Carriona (Avilés)	Duplicación de calzada	1,0	4.867	15.000.000 €
Mejora AS-237: A-8 – La Carriona (Avilés)	Variante (nueva carretera) (C-60)	1,34		

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS
ACCESOS A AVILÉS
ACCESO A AVILÉS DESDE LA CARRIONA



2.5.3. ANÁLISIS DEL TRÁFICO OBTENIDO EN CADA UNO DE LAS ACTUACIONES CONSIDERADAS

Se ha realizado una simulación de tráfico para cada actuación, empleando el modelo de tráfico de Asturias realizado con el software AIMSUN.

Los tráficos obtenidos para el año 2030 en cada uno de los corredores analizados son los siguientes:

TRÁFICOS AÑO 2030			
Corredor	Tramo	Ligeros	Pesados
AS-237	La Ceba – La Carriona	4.429	402
	La Carriona - Buenavista		
N-632	Vegarrozadas - Avilés	24.521	606

En la variante de la N-632 no se producen incrementos de tráfico por la duplicación de la calzada, únicamente se mejoran las condiciones de circulación y seguridad vial en una carretera con tráficos actuales cercanos a sus niveles de saturación, disminuyendo sensiblemente los tiempos de recorrido.

Del mismo modo, en la carretera AS-237 tampoco se producen incrementos de tráfico por la mejora de las condiciones geométricas de la vía, únicamente se mejoran sensiblemente los tiempos de recorrido y las condiciones de seguridad vial.

2.5.4. CONCLUSIONES

La variante de la carretera N-632 es una vía de calzada única con un carril por sentido y accesos a distinto nivel que cuenta actualmente con un volumen de tráfico próximo a la saturación, con la circulación de 19.360 vehículos al día de los que sólo el 2,41% son pesados. Por otra parte, en el Plan General de Ordenación Urbana de Avilés aprobado en el año 2.006, esta carretera se convierte en el límite sur de la ciudad, ya que se plantean desarrollos urbanísticos residenciales que completan la trama urbana entre el núcleo existente de Avilés y dicha carretera, por lo que es de esperar que los niveles de tráfico aumenten conforme se vayan materializando los diferentes desarrollos planificados en dicho instrumento de ordenación.

En cuanto, al acceso desde La Carriona, en el año 2.009 se redactó el “Proyecto de acondicionamiento de la carretera AS-237 en el tramo urbano comprendido entre la glorieta de Buenavista y la Carriona” dotando a dicha vía de dos carriles por cada sentido de circulación, remodelando el enlace con la N-632 y disponiendo de dos glorietas a nivel nuevas en los accesos a los principales barrios con los que conecta (La Carriona y Buenavista) y una a distinto nivel para la conexión con el Centro Comercial existente. El tramo de la AS-237

comprendido entre La Carriona y el enlace con la A-8, se caracteriza por su sección estricta, sin aceras o con aceras mínimas, pero con edificaciones en sus márgenes. En este tramo se registran intensidades de tráfico diarias en torno a los 3.723 vehículos.

Una vez expuesta la problemática ligada a los dos accesos a Avilés descritos (AS-237 y variante de la N-632), y detalladas sus características principales, se considera necesario incluir en el presente Plan las siguientes actuaciones:

- Duplicación de la variante de la N-632 entre Vegarrozadas y Canapés
- Mejora de la carretera AS-237 entre Buenavista y el enlace con la A-8 en La Ceba, con la siguiente tramificación:
 - o Duplicación de calzada entre la N-632 y La Carriona
 - o Nueva carretera entre La Carriona y la A-8 (La Ceba)

2.6. EJE AVILÉS – LUANCO – CANDÁS – GIJÓN

2.6.1. INTRODUCCIÓN Y PROBLEMÁTICA A RESOLVER

En el momento actual, la conexión de las capitales de los concejos de Carreño y Gozón con Gijón se efectúan mediante un corredor (AS-118) con limitación de accesos y sección 7/8. Con una IMD de aproximadamente 7.000 vehículos al día entre Candás y Luanco, que aumenta hasta los 11.000 vehículos en las proximidades de Gijón (El Empalme), presentando por tanto unas condiciones adecuadas.

Por el contrario la conexión de Gozón con Avilés se efectúa fundamentalmente a través de la carretera AS-238 Avilés-Luanco, con una sección 7/7. Presenta una problemática ligada a la existencia de múltiples intersecciones y accesos desde las propiedades colindantes, existencia de dos tramos de concentración de accidentes y una sección inadecuada para las IMD's registradas (cercana a 5.000 vehículos diarios).

De igual modo, la conexión de Carreño con Avilés tiene lugar por la carretera AS-110 entre Tabaza y Candás, donde existe un tramo de concentración de accidentes, además de múltiples intersecciones y accesos desde las propiedades colindantes, con una IMD superior a los 6.500 vehículos diarios y una sección 7/9.

Asimismo, la conexión entre Gijón y Avilés aparte de por la "Y" asturiana tiene lugar por la AS-19, Gijón-Avilés, en la que se diferencian tres tramos según la problemática existente en cada uno de ellos:

- Avilés-Tabaza: se trata de un tramo prácticamente urbano, con una gran densidad de edificaciones e industrias en cada una de sus márgenes y que posee una IMD elevada, próxima a los 10.000 vehículos diarios.
- Tabaza-El Empalme: soporta tráfico de 4.205 vehículos diarios de los cuales 600 son vehículos pesados. Además en este tramo existen actualmente 5 TCA's
- El Empalme-Lloreda: este tramo posee una IMD elevada, superior a los 10.000 vehículos diarios. La Dirección General de Carreteras, por Resolución de 11 de febrero de 2013, ha aprobado el proyecto de trazado "Autovía Acceso al Puerto de El Musel. Duplicación de Calzada AS-19. Tramo: Enlace de Lloreda (Gijón)-Enlace de El Empalme (Carreño.). Esta actuación ya se encuentra contemplada dentro del Informe de Acceso al Puerto de Gijón por lo que no se contemplará nuevamente en este informe.

Se trata, en general, de vías con multiplicidad de accesos desde las fincas colindantes lo que conlleva un aumento de la peligrosidad y una pérdida de funcionalidad y reducción de la velocidad de circulación debido al elevado número de cruces existentes.

En el siguiente cuadro se muestra la situación actual de las principales carreteras que comunican Avilés con Luanco, capital del concejo de Gozón, y Candás, capital del concejo de Carreño:

ESTADO ACTUAL DE CARRETERAS QUE COMUNICAN AVILÉS CON LUANCO Y CANDÁS							
Itinerario	Carretera	Tramo	Longitud	Tipo de vía	Sección	IMD (2012)	TCA
Avilés - Luanco	AS-238	Avilés - Luanco	13,1	Calzada única	7/7	4.903	Ambiedes-La Pedrera (PK 5,2 – 7,2) La Pedrera-Nembro (PK 9,2 – 10,2)
		Tabaza - Candás	9,6	Calzada única	7/9	6.564	-
Avilés - Candás	AS-19	Avilés - Tabaza	5,1	Calzada única	7/9	9.783	-
		Tabaza – El Empalme	9,3	Calzada única	7/9	4.205	Intersección CE-6-Intersección AS-239 (PK 4,1 – 6,8) Antes de Prendes (PK 7 – 8) Prendes (PK 9,3 – 10,3) Intersección CE-5 (PK 10,9 – 12,4) Intersección CE-5-Cabovilla (PK 12,6 – 14,1)
		El Empalme - Lloreda	4,0	Calzada única	7/12	20.517	-

2.6.2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES

Se han estudiado los principales itinerarios entre Avilés y los núcleos de Candás y Luanco:

- Carretera AS-238 entre Avilés y Luanco
- Carretera AS-110 entre Avilés y Candás por Tabaza
- Carretera AS-19 entre Tabaza y El Empalme

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 EJE AVILÉS-LUANCO-CANDÁS-GIJÓN



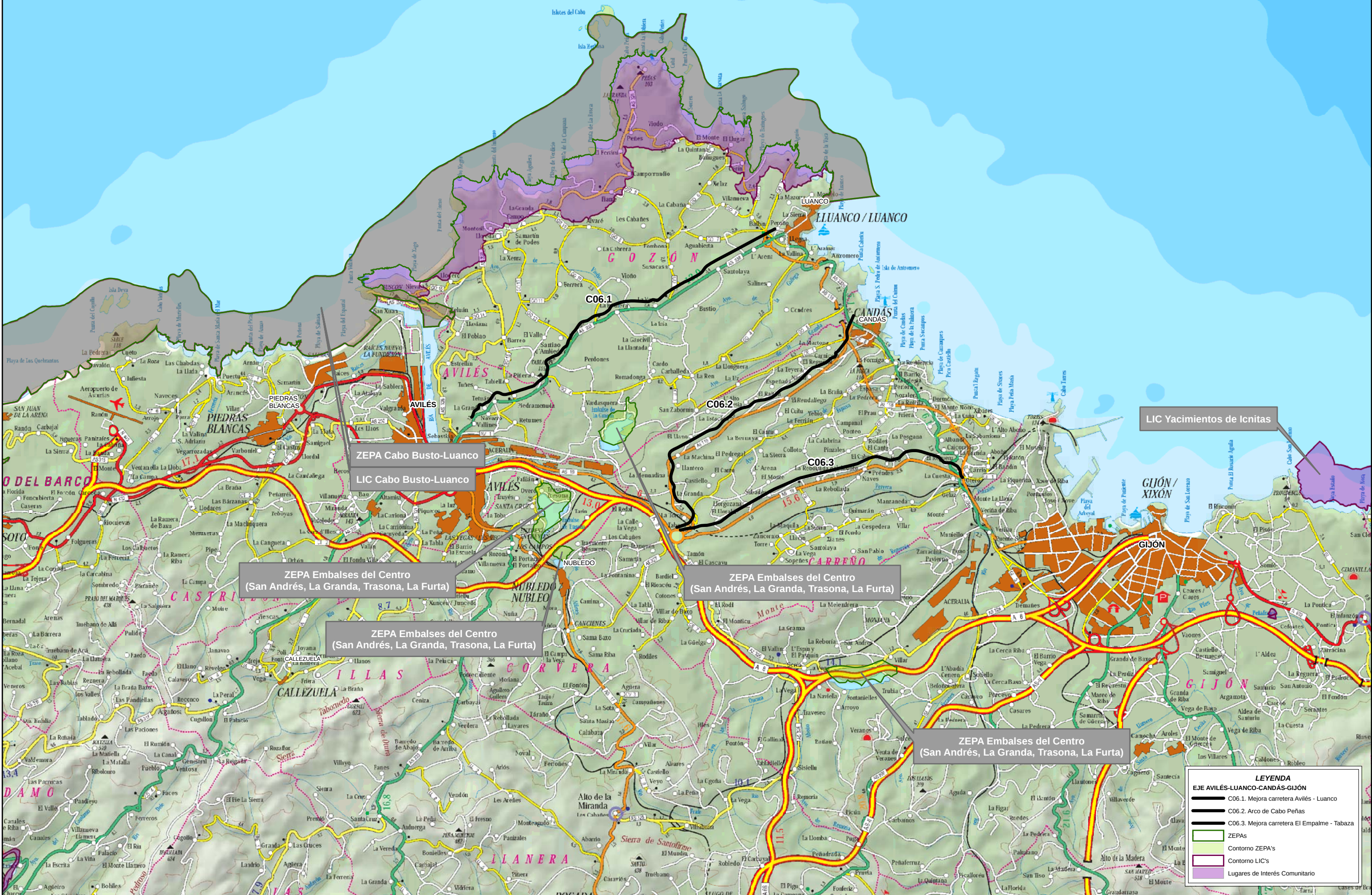
**ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS
EJE AVILÉS-LUANCO-CANDÁS-GIJÓN**

**ACTUACIONES CARRETERAS
EJE AVILÉS-LUANCO-CANDÁS-GIJÓN**

- C06.1. Mejora carretera Avilés - Luanco
- C06.2. Mejora carretera Tabaza - Candás
- C06.3. Mejora carretera El Empalme - Tabaza

- C06.1. Mejora carretera Avilés - Luanco
- C06.2. Mejora carretera Tabaza - Candás
- C06.3. Mejora carretera El Empalme - Tabaza

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS EJE AVILÉS-LUANCO-CANDÁS-GIJÓN RED REGIONAL DE RESERVAS DE LA BIOSFERA ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS



ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS EJE AVILÉS-LUANCO-CANDÁS-GIJÓN RED REGIONAL DE RESERVAS DE LA BIOSFERA ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

