

2.6.2.1 AS-238 AVILÉS - LUANCO

La carretera AS-238 comunica Avilés y Luanco, constituyendo el itinerario más directo entre ambas localidades.

Presenta tres tramos diferenciados:

Tramo I: Avilés (N-632) – Intersección AS-328 (Glorieta La Palmera). Tiene una longitud de menos de un kilómetro (600 m.) con un ancho de plataforma de entre 7 y 8 m.

Tramo II: Intersección AS-328 (Glorieta La Palmera) – Valliniello. Con una longitud aproximada de 2 km y un ancho de plataforma de entre 8 y 9 m.

Tramo III: Valliniello – Luanco. Este tramo es el de mayor longitud, de 9,2 km, y que se caracteriza por tener un una sección 7/7.

Según el aforo de 2012, el tráfico en el tramo Avilés – la Palmera se sitúa en 12.644 vehículos diarios, de los cuales un 8,22% (1.039) son vehículos pesados. Existiendo un fuerte flujo de vehículos pesados en este primer tramo de poco menos de 1 km de longitud, originado por los polígonos industriales de Zeluán y Maqua y el Parque Empresarial del Principado de Asturias. Esta intensidad de vehículos disminuye en el tramo entre La Palmera y Luanco, pasando a 4.903 vehículos diarios.

Se plantea llevar a cabo una duplicación de calzada en el tramo comprendido entre la intersección con la N-632 en Avilés y la glorieta La Palmera.

En los dos tramos siguientes, entre la glorieta La Palmera y Luanco, se plantea la reordenación de accesos a lo largo de la carretera mediante la ejecución de caminos de servicio, lo que permitirá limitar los accesos a la carretera desde las propiedades colindantes, así como mejorar las intersecciones existentes. En algunos puntos será necesario realizar mejoras puntuales de trazado para permitir llevar a cabo la reordenación de accesos.

Actualmente existen 2 TCAs, que se evitarán con la actuación propuesta:

- Entre Ambiedes y La Pedrera, entre los PKs 5,2 y 7,2
- Entre La Pedrera y Nembro, entre los PKs 9,2 y 10,2

Esta actuación permitirá mejorar la seguridad vial de la carretera, con la consiguiente reducción de la siniestralidad, mediante la reordenación de accesos y las mejoras puntuales de trazado. A su vez se plantea dotar a la carretera actual de arcenes.

La actuación en el tramo Avilés – Valliniello ya estaba contemplada en el Plan de Carreteras 2000 – 2010 como mejora de acceso urbano.

Las características más significativas de la actuación son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN AS-238 AVILÉS - LUANCO					
Actuación	Tramo	Tipo de actuación	Longitud	IMD (2030)	Inversión
AS-238 Avilés - Luanco	Tramo I Avilés (N-632) – Glorieta La Palmera	Duplicación de calzada	0,6 Km	6.375	3.000.000 €
	Tramos II y III Glorieta La Palmera - Luanco	Reordenación de accesos y mejoras puntuales de trazado	11,2 Km		

La realización de un nuevo corredor entre Avilés y Luanco supondría completar el corredor existente que forma el eje Gijón-Candás-Luanco, con un coste estimado de alrededor de 52.400.000 €. El coste de esta actuación es muy elevado con respecto al beneficio que supone en términos de tráfico servido y ahorros de tiempo.

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

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS EJE AVILÉS - LUANCO - CANDÁS - GIJÓN MEJORA CARRETERA AVILÉS - LUANCO



2.6.2.2 AS-110 TABAZA - CANDÁS

La carretera AS-110 enlaza Candás con la “Y” en Tabaza y junto con ella constituye el itinerario más directo entre las localidades de Avilés y Candás.

Se trata de una carretera de 7,2 km de longitud con 6.564 vehículos diarios, según aforo de 2012, y una sección tipo de 7/9, con un trazado adecuado y un nivel de servicio “C”.

No obstante, presenta una cierta problemática de seguridad vial, derivada de la existencia de accesos desde las propiedades colindantes y múltiples intersecciones por lo que se plantea como solución realizar una reordenación de accesos en todo el trazado de la misma entre Tabaza y Candás.

Esta actuación permitirá no solo mejorar la comunicación de los núcleos de Avilés y Candás sino mejorar la seguridad vial de la carretera reduciendo la accidentalidad.

Las características más significativas de la actuación son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN AS-110 AVILÉS - CANDÁS					
Actuación	Tipo de actuación	Tramo	Longitud	IMD (2030)	Inversión
AS-110 Avilés - Candás	Reordenación de accesos	Tabaza - Candás	7,20 Km	8.535	3.000.000 €

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

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS MEJORA CARRETERA AVILÉS-LUANCO- CANDÁS-GIJÓN MEJORA CARRETERA TABAZA-CANDÁS



2.6.2.3 AS-19 TABAZA – EL EMPALME

La carretera AS-19 comunica Avilés y Gijón además de servir como vía de comunicación de las zonas industriales de Tabaza y Aboño, siendo el itinerario más corto entre ambos puntos.

Presenta tres tramos diferenciados:

Tramo I: Lloreda – El Empalme. Tiene una longitud de 4 km, con una sección tipo 7/12 y una IMD de 20.517 vehículos. Fue objeto de actuación entre Puentesecho y El Empalme y forma parte de los accesos al Musel.

Tramo II: El Empalme – Tabaza. Este tramo es objeto de la actuación estudiada.

Tramo III: Tabaza – Avilés. Tiene una longitud de 5,1 km, con una sección tipo 7/9 y una IMD de entre 3.000 y 9.000 vehículos.

Según el aforo de 2012, el tráfico en el tramo El Empalme - Tabaza se sitúa en 4.205 vehículos diarios, de los cuales un 14,26% (600) son vehículos pesados. Existe un fuerte flujo de vehículos pesados originado por las zonas industriales de Prendes, Tabaza y Aboño, siendo esta última de gran entidad ya que en ella se encuentran la Central Térmica de Aboño, el Parque de Carbones o la Fábrica de Cementos entre otros.

Actualmente existen 5 TCAs, que se evitarán con la actuación propuesta:

- Entre la Intersección de la CE-6 y la Intersección con la AS-239, entre los PKs 4,1 y 6,8
- Antes de Prendes, entre los PKs 7,0 y 8,0
- En prendes, entre los PKs 9,3 y 10,3
- En la Intersección con la CE-5, entre los PKs 10,9 y 12,4
- Entre la Intersección de la CE-5 y Cabovilla, entre los PKs 12,6 y 14,1

La actuación en este caso pasa por reducir la peligrosidad de la vía mediante la reordenación de accesos, para ello será necesario suprimir los accesos directos provenientes de caminos a fincas rústicas, dándoles acceso a través de caminos o vías de servicio, así como mejorar las intersecciones existentes con otras vías.

Las características más significativas de la actuación son:

CARACTERÍSTICAS ACTUACIÓN AS-19 EL EMPALME - TABAZA					
Actuación	Tipo de actuación	Tramo	Longitud	IMD (2030)	Inversión
AS-19	Reordenación de accesos	El Empalme - Tabaza	9,30 Km	5.469	3.000.000 €

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

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS MEJORA CARRETERA EL EMPALME - TABAZA CANDÁS-LUANCO-AVILÉS



2.6.3. CRITERIOS DE ANÁLISIS DE LAS ACTUACIONES

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

- Se ha realizado un análisis económico de lo que supondría llevar a cabo cada una de las actuaciones propuestas, realizando una comparativa entre las mismas.
- Se realiza un análisis desde el punto de vista de la seguridad vial, atendiendo a la posible reducción de la siniestralidad en las carreteras para las cuales se han estudiado las actuaciones contempladas.
- Se realiza un análisis de la afección ambiental que supone la ejecución de cada una de las actuaciones consideradas.
- Por último, se complementan los análisis anteriores con un análisis relativo a los efectos territoriales y de cohesión de la red de carreteras

TRÁFICOS AÑO 2030			
Actuación	Tramo	IMD	Pesados
Avilés - Luanco	AS-238	6.364	379
	La Palmera - Luanco		
Avilés - Candás	AS-110	8.520	388
	Tabaza - Candás		
Tabaza – El Empalme	AS-19	5.458	778
	Tabaza – El Empalme		

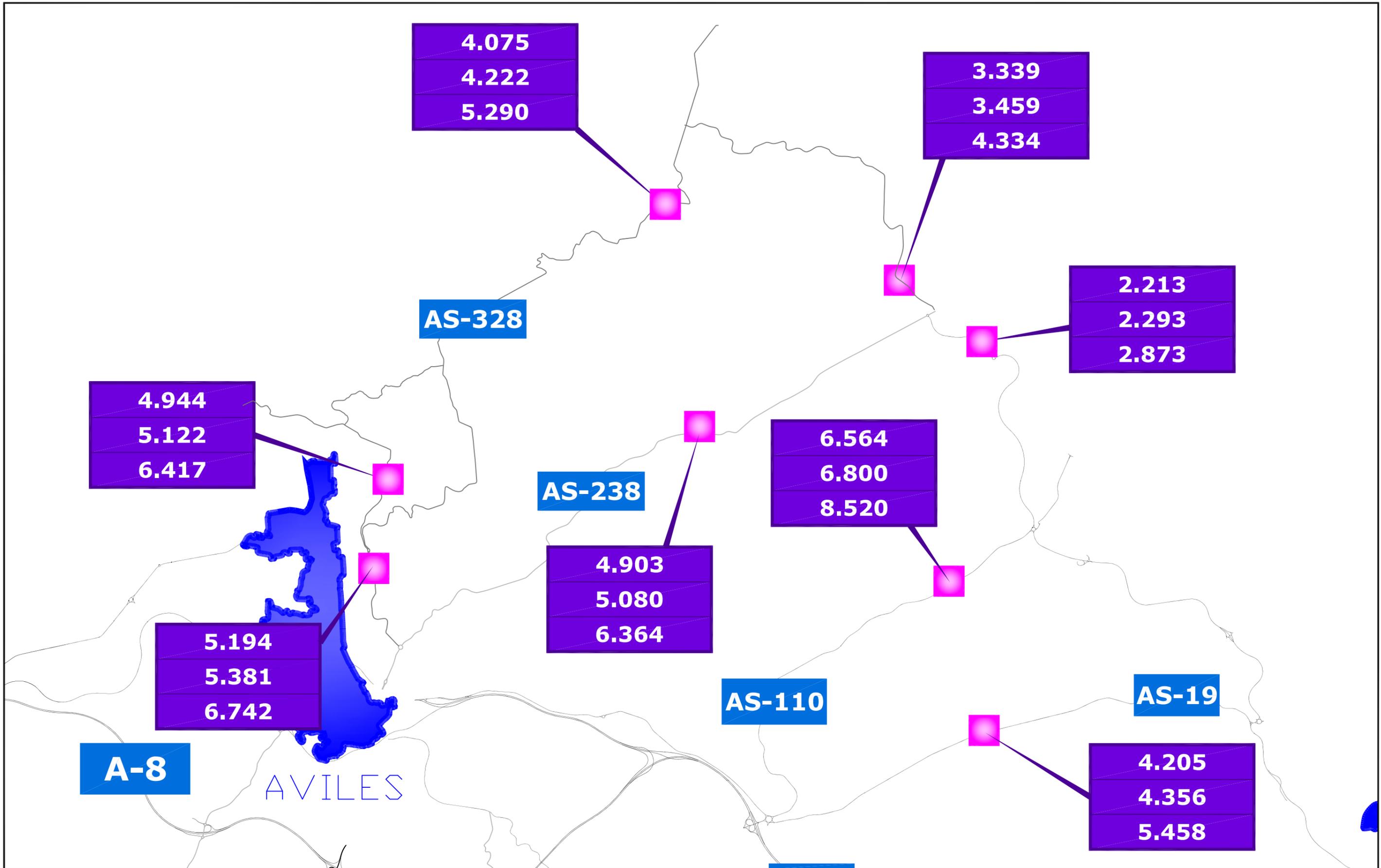
2.6.4. ANÁLISIS DEL TRÁFICO

Según aforos de 2012, los datos de tráfico de los que se dispone para cada uno de los tramos/carreteras afectadas por las actuaciones propuestas son los que se indican a continuación:

TRÁFICOS AÑO 2012			
Actuación	Tramo	IMD	Pesados
Avilés - Luanco	AS-238	4.903	292
	La Palmera - Luanco		
Avilés - Candás	AS-110	6.564	299
	Tabaza - Candás		
Tabaza – El Empalme	AS-19	4.205	600
	Tabaza – El Empalme		

Las actuaciones propuestas permiten mejorar las condiciones de circulación y seguridad vial de la vías, pero no la captación de nuevos tráficos por lo que los tráficos se mantienen igual, produciéndose únicamente el incremento habitual de tráfico a lo largo del tiempo.

Teniendo en cuenta lo anterior, en la tabla mostrada a continuación pueden verse los tráficos esperados para el año 2030:



Año 2012
Año 2015
Año 2030

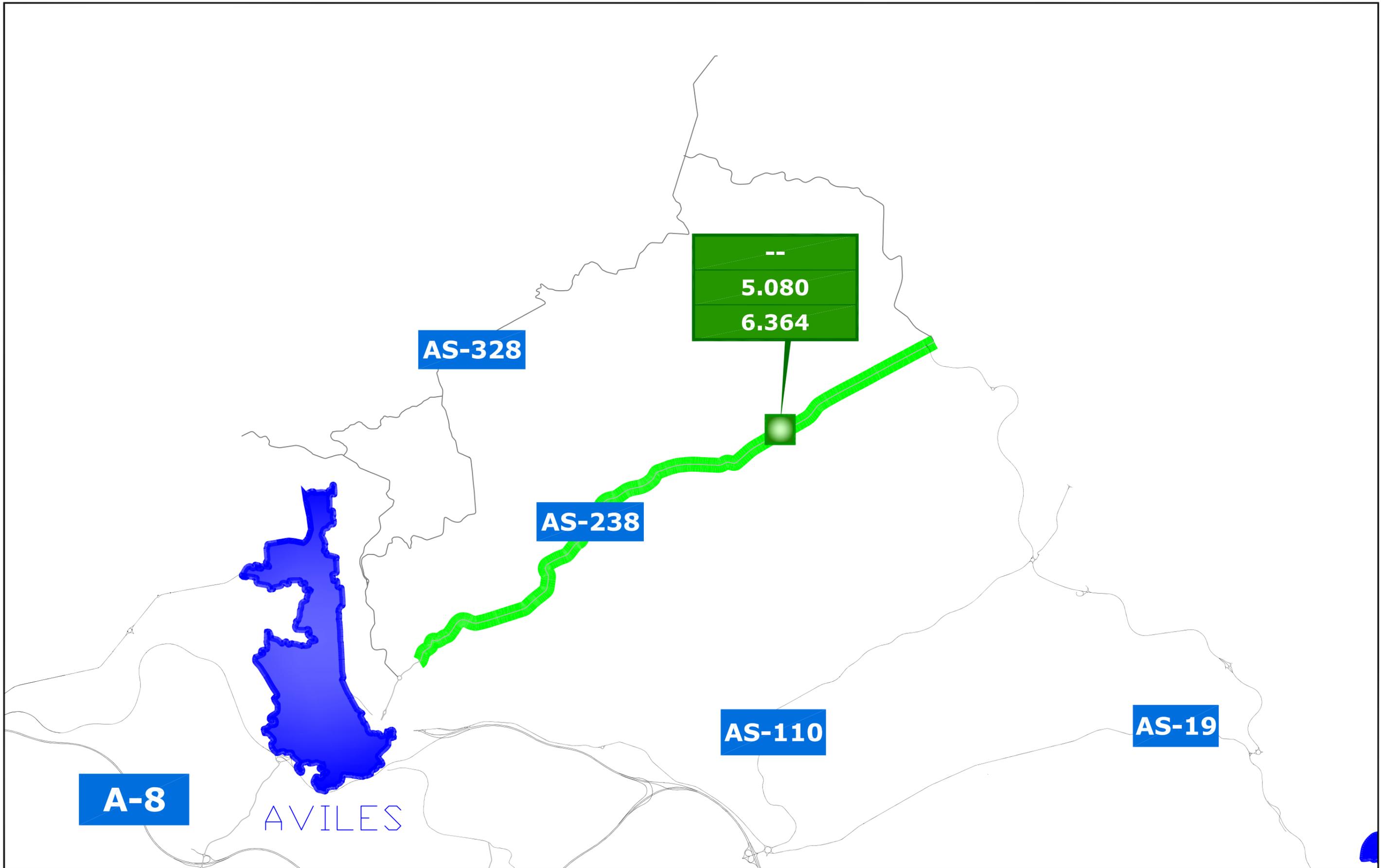


Ingeniero
Rafael Rodríguez
Ingeniero
Carlos Suárez
Fecha
Enero 2014
Referencia
P2013014.04A

Modificación
--
Escala
--

Plan Director de Infraestructuras
para la movilidad de Asturias
2015-2030
Evaluación sin Actuaciones
Cabo Peñas
2015 y 2030





Año 2012
Año 2015
Año 2030

vectio eptisa
ingeniería de tráfico

Ingeniero
Rafael Rodríguez
Ingeniero
Carlos Suárez
CARLOS SUÁREZ
JORGE LUIS RODRÍGUEZ

Fecha
Enero 2014
Referencia
P2013014.4B2

Modificación
--
Escala
--

Plan Director de Infraestructuras
para la movilidad de Asturias
2013-2030
Actuación Cabo Peñas
Avilés-Luanco
2015 y 2030

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

AS-328

AS-238

--
6.800
7.820

AS-110

AS-19

A-8

GIJÓN

Año 2012
Año 2015
Año 2024

vectio  eptisa
ingeniería de tráfico

Ingeniero	Ingeniero
	
Carlos Suarez	Jorge Luis Rodriguez

Fecha	Enero 2014
Referencia	P2013014.4B3

Modificación	--
Escala	--

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

Actuación Cabo Peñas
Avilés-Candás
2015 y 2024

GOBIERNO DEL
PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE FOMENTO
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

AS-238

AS-110

A-8

AS-19

A-8

GIJÓN



Año 2012
Año 2015
Año 2024

vectio eptisa
ingeniería de tráfico

Ingeniero
RHC, Transport
Planning and Engineering
CARLOS SUAREZ

Ingeniero
Carreteras, Canales y Puertos
JORGE LLAS RODRIGUEZ

Fecha	Enero 2014
Referencia	P2013014.4B3

Modificación	--
Escala	--

Plan Director de Infraestructuras
para la movilidad de Asturias
2013-2030

Actuación Cabo Peñas
Avilés-Candás
2015 y 2030

GOBIERNO DEL
PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y MEDIO AMBIENTE

2.6.5. ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS ACTUACIONES

ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS ACTUACIONES AVILES – LUANCO/CANDÁS				
Actuación	Análisis económico	Análisis territorial	Análisis ambiental	Análisis de seguridad vial
AS-238 Avilés - Luanco	Es la actuación que supone, junto con la de la AS-19, realizar una mayor inversión, 3.000.000 €	La mejora de la carretera AS-238 entre La Palmera y Luanco permite una mejor comunicación por carretera entre el núcleo de Avilés y el concejo de Gozón. La duplicación del tramo I mejorará la accesibilidad a la margen derecha de la ría y puerto de Avilés y a los polígonos industriales de la misma	No existen en la actualidad espacios protegidos en el entorno de esta actuación. El impacto ambiental generado por la actuación estaría limitado a la posible ocupación de los terrenos adyacentes a la carretera para permitir la reordenación de accesos, el ensanche de la plataforma y las mejoras puntuales de trazado.	Existen dos tramos de concentración de accidentes en el tramo de carretera AS-238 entre La Palmera y Luanco: Ambiedes-La Pedrera (PK 5,2 – 7,2) La Pedrera-Nembro (PK 9,2 – 10,2) Con la ampliación de la plataforma y las mejoras puntuales de trazado, dichos TCAs, se podrían eliminar.
AS-110 Tabaza - Candás	De las actuaciones propuestas es la que supone una inversión menor, 2.000.000 €	La mejora de la carretera AS-110 entre Tabaza y Candás, no tiene una influencia significativa desde el punto de vista territorial, puesto que la carretera ya existe, únicamente se mejoran sus condiciones de circulación. Hay que señalar que entre Avilés y Candás existe comunicación actualmente por ferrocarril, dentro de la línea F-4 Cudillero-Gijón, siendo Avilés, Candás y Candás Apeadero algunas de las estaciones que concentran mayor número de usuarios en la línea.	Del mismo modo que en la actuación en la AS-238, no existen en la actualidad espacios protegidos en el entorno de esta actuación. Estando limitado el impacto ambiental a la posible ocupación de los terrenos adyacentes a la carretera para permitir la reordenación de accesos.	No existen tramos de concentración de accidentes en el itinerario estudiado.
AS-19 Tabaza - El Empalme	Esta actuación conllevaría la misma inversión que la mejora de la AS-238, 3.000.000 €	La mejora de la carretera AS-19 en su tramo El Empalme – Tabaza beneficia la comunicación de las áreas industriales de Tabaza y Aboño, consolidándola como la principal vía de acceso desde Avilés a los mismos.	No existen en la actualidad, al igual que en las actuaciones en la AS-238 y 110 espacios protegidos en el entorno de esta actuación. El impacto ambiental generado por la actuación estaría limitado a la posible ocupación de los terrenos adyacentes a la carretera para permitir la reordenación de accesos.	Existen cinco tramos de concentración de accidentes en el tramo: 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); e intersección CE-5-Cabovilla (PK 12,6 – 14,1) Las mejoras en la carretera y sus intersecciones, permitirían eliminar dichos TCAs, con la consiguiente reducción de accidentalidad.

2.6.6. CONCLUSIONES Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Las principales conclusiones derivadas del estudio realizado son las siguientes:

- Se han estudiado los principales itinerarios entre Avilés y los núcleos de Candás y Luanco:
 - o Carretera AS-238 entre Avilés y Luanco
 - o Carretera AS-110 entre Avilés y Candás, por Tabaza
 - o Carretera AS-19 entre Tabaza y El Empalme
- Se trata de itinerarios de muy distintas características en cuanto a los tráficos servidos y las zonas por las que discurren:
 - o En el caso de las conexiones entre Avilés y Candás y entre Avilés y Luanco, se trata de tráficos medios mezcla de tráficos locales de agitación y tráficos entre las localidades extremo de los itinerarios
 - o En el caso de la conexión entre Tabaza y El Empalme, se trata de tráficos elevados de vehículos pesados con una componente industrial significativa
- La problemática que resuelven es asimismo diferente en cada caso:
 - o En el caso de la conexión entre Avilés y Luanco, existe un cierto problema de seguridad vial, reflejado en la existencia de varios TCAs, que se resolvería mejorando la carretera actual y llevando a cabo una reordenación de accesos.
 - o En el caso de la conexión entre Avilés y Candás, el principal problema es la existencia de múltiples accesos a la carretera desde las propiedades colindantes, que inciden en la funcionalidad de la misma.
 - o Por último, en el caso de la conexión Tabaza – El Empalme, al elevado volumen de vehículos pesados se suma un problema de seguridad vial, reflejado en la existencia de 5 TCAs. Para resolver estos problemas sería necesario limitar y reordenar los accesos existentes, reduciendo o eliminando el problema de seguridad vial.
- La única de las actuaciones que tiene alternativa por ferrocarril es la conexión entre Avilés y Candás, que hoy se sirve de la línea de cercanías en ancho métrico F-4 Cudillero – Gijón.

Por todo lo anterior, se propone incluir en el PIMA las siguientes actuaciones:

- o **Actuaciones de seguridad vial, conducentes a mejorar la accidentalidad y la funcionalidad de las carreteras:**
 - **Reordenación de accesos, ensanche y mejora de la carretera AS-238, Avilés – Luanco**
 - **Reordenación de accesos de la carretera AS-19, Tabaza – El Empalme**
 - **Reordenación de accesos de la carretera AS-110, Tabaza – Candás**

2.7. DESDOBLAMIENTO DEL CORREDOR DEL NALÓN

2.7.1. INTRODUCCIÓN Y PROBLEMÁTICA A RESOLVER

La actuación se desarrolla a lo largo de la cuenca del río Nalón, y engloba a los concejos de Langreo, San Martín del Rey Aurelio, y Laviana con una población total de aproximadamente 75.644 habitantes (según datos del INE 2.012) que se concentran en los concejos de Langreo y San Martín del Rey Aurelio que aglutinan al 90 % de la población.

La conexión por carretera de la comarca del Nalón cuya población supera los 80.000 habitantes, con el Área Central de Asturias (Oviedo, Siero, Llanera) se efectúa por tres itinerarios:

- AS-17, Avilés-Langreo, que actualmente es autovía entre Llanera y Bobes y entre San Miguel de la Barreda y Riaño; y pendiente de ejecución el tramo Bobes-San Miguel de la Barreda.
- Por la AS-1, Autovía Minera, de Langreo al Berrón y por la A-64 entre el Berrón y Oviedo.
- Por la AS-244 entre Riaño y Olloniego y la A-66 entre Olloniego y Oviedo.
- Por la AS-119, conocida como "Y" de Bimenes, hasta Lieres (A-64) y por ella a Oviedo.

En cuanto al modo ferroviario, existen dos líneas:

- La C-3, de ancho ibérico, que desde El Entrego (S.M.R.A.) enlaza con Oviedo.
- La F-5, de ancho métrico, que desde Pola de Laviana conecta con Gijón pasando por El Berrón (Siero).

Actualmente se encuentran en ejecución las obras de soterramiento de Langreo que suprimen la barrera que esta línea provoca en tal localidad.

La carretera AS-117 forma parte de la red regional y supone la principal vía de penetración del puerto de Avilés hacia el Valle del Nalón.

Si observamos el tráfico registrado en la carretera AS-117, se pone de manifiesto la importancia que supone los emplazamientos industriales de la zona del Valle del Nalón.

Los datos que maneja la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente correspondientes a los aforos de 2012 de la red autonómica de carreteras, la AS-117 (Riaño-Puerto de Tarna), sitúan el tramo entre Riaño y El Entrego (registra un flujo de tráfico diario de 22.632 vehículos) como el segundo en volumen de tráfico en el Corredor. Por encima se sitúa el próximo a la confluencia con la Autovía Minera (AS-1), que registra 28.073 vehículos cada jornada. Esta medición de la intensidad media diaria supera a la cifra del ejercicio anterior, cuando circulaban por ese punto 25.885 coches. Aproximadamente el 6,02 por ciento son vehículos pesados.

El volumen de tráfico en la AS-117 ha seguido en los últimos años un ritmo ascendente continuo. Sin embargo, en el pasado ejercicio el tramo que une El Entrego con Sotondio tiene un flujo circulatorio inferior a 2011. Entonces se desplazaban por esa área 17.885 vehículos y ahora son 15.185. En 2010 eran más, un

total de 18.270. Entre Sotondio y Barredos la cifra se ha quedado en 11.026, con un descenso en unos 2.000 vehículos diarios.

Mientras, por el tramo del Corredor del Nalón entre Barredos-Pola de Laviana pasan cada jornada 10.161 coches. La densidad del tráfico en esa zona se ha mantenido estable en los últimos años, en la barrera de los 10.000. Los datos en la zona alta de la AS-117 en 2011, eran 2.174 los vehículos que diariamente utilizaban la vía entre la capital lavianesa y Campo de Caso. Entre ese punto y Tarna, el flujo es de 380, con un 8,16 por ciento de vehículos pesados, que es la cifra mayor registrada en los diferentes tramos del Corredor del Nalón entre Riaño y el límite con León.

Por lo tanto, la duplicación del Corredor del Nalón sería una mejora fundamental para los miles de conductores que cada día circulan por él.

El tramo del corredor del Nalón objeto de informe se extiende desde Sama hasta Pola de Laviana que se corresponde con un valle abierto con numerosos asentamientos urbanos a ambos lados del río Nalón. La longitud del tramo es de aproximadamente de 14,5 Km y los núcleos de población más importantes a lo largo del eje son Sama, Ciaño, El Entrego, Sotondio, Blimea, Barredos y Pola de Laviana.

El subtramo entre Sama y el Entrego, se caracteriza por la fuerte presión urbanística sobre el río Nalón y la actual carretera AS-117, ejercida por los núcleos de Sama, Ciaño y el Entrego, principalmente por la margen izquierda del río. A lo largo del eje de la actual AS-117 se localizan numerosas viviendas y edificios industriales y la línea de FEVE Laviana-Gijón que discurre prácticamente paralela a la carretera AS-117 por la margen izquierda.

El siguiente subtramo entre el Entrego y Pola de Laviana, se caracteriza por la menor presión urbanística sobre el río Nalón localizándose los núcleos de Sotondio, Blimea, Barredos y Pola de Laviana en la margen derecha del río Nalón. En este la actual carretera AS-117 discurre en su mayor parte por la margen izquierda del río, donde apenas se localizan asentamientos urbanos.

2.7.2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES

Se plantean las siguientes actuaciones:

- Desdoblamiento del Corredor del Nalón entre Sama y El Entrego
- Desdoblamiento del Corredor del Nalón entre El Entrego y Sotondio
- Desdoblamiento del Corredor del Nalón entre Sotondio y Pola de Laviana

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.

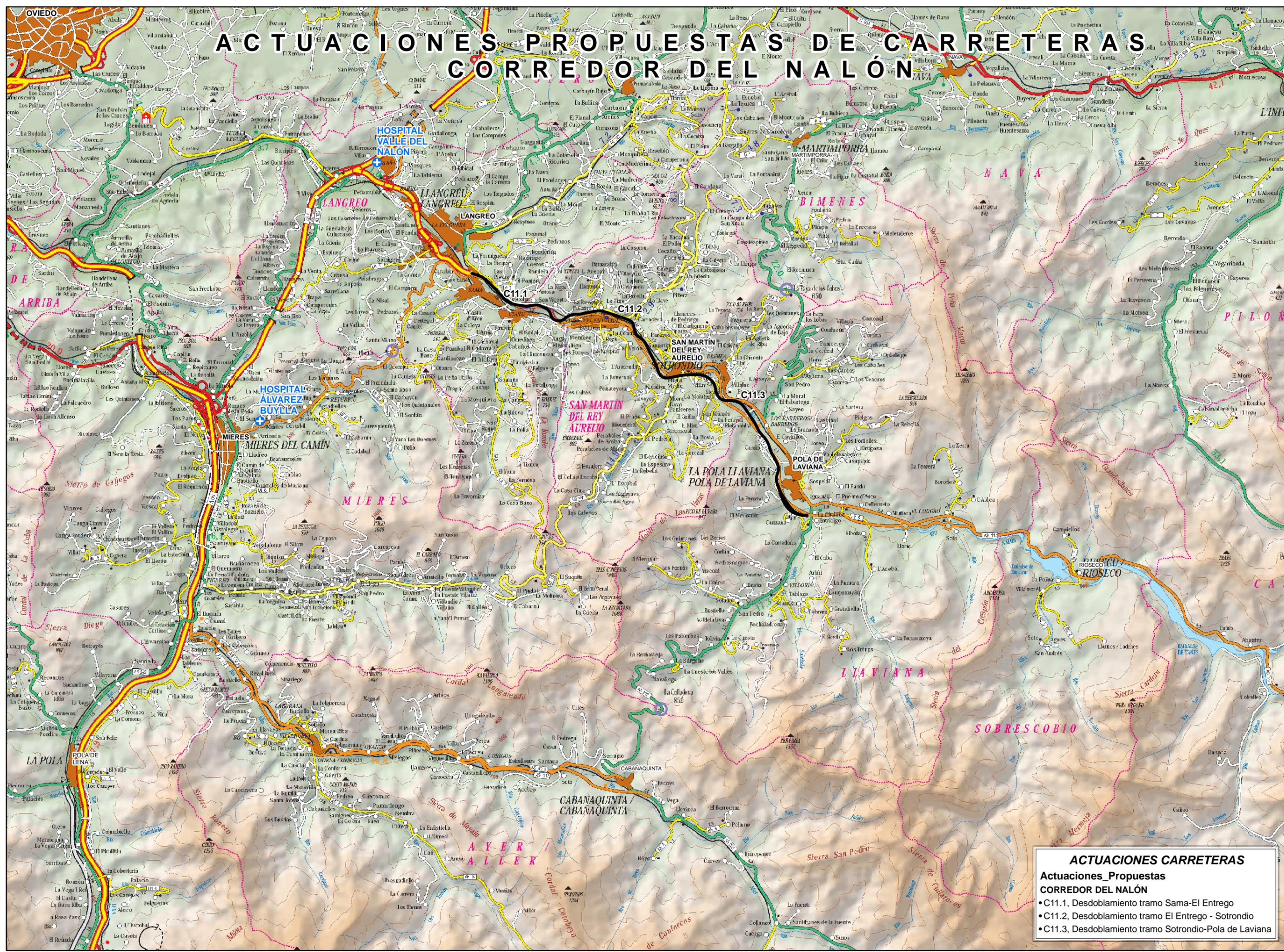
ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS CORREDOR DEL NALÓN



ACTUACIONES CARRETERAS
CORREDOR DEL NALÓN

- C11.1, Desdoblamiento tramo Sama-Ei Entrego
- C11.2, Desdoblamiento tramo El Entrego - Sotrondio
- C11.3, Desdoblamiento tramo Sotrondio-Pola de Laviana

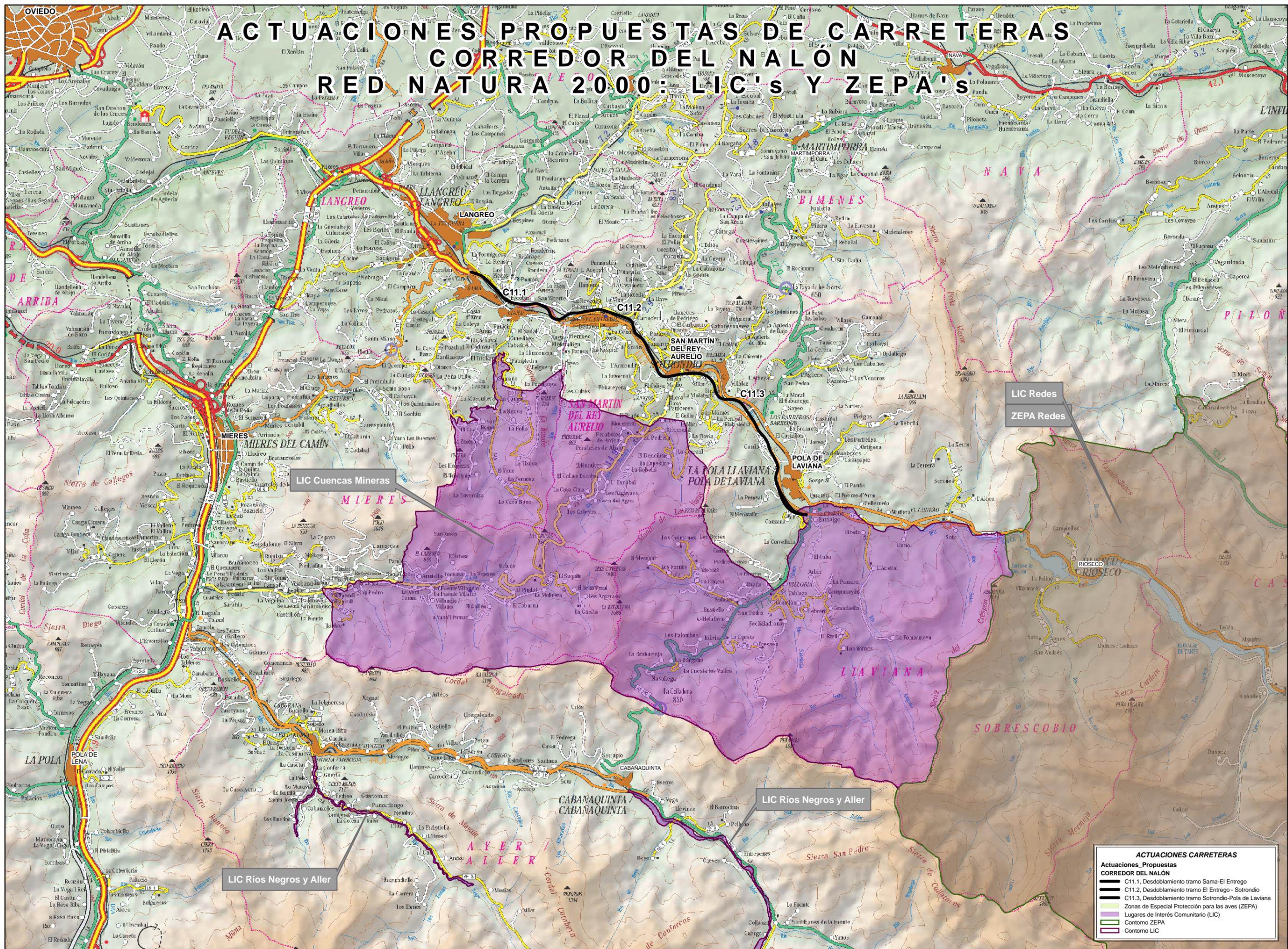
ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS CORREDOR DEL NALÓN



ACTUACIONES CARRETERAS
Actuaciones Propuestas
CORREDOR DEL NALÓN

- C11.1, Desdoblamiento tramo Sama-El Entrego
- C11.2, Desdoblamiento tramo El Entrego - Sotrongido
- C11.3, Desdoblamiento tramo Sotrongido-Pola de Laviana

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS CORREDOR DEL NALÓN RED NATURA 2000: LIC'S Y ZEPA'S



LIC Redes
ZEPa Redes

LIC Cuenca Mineras

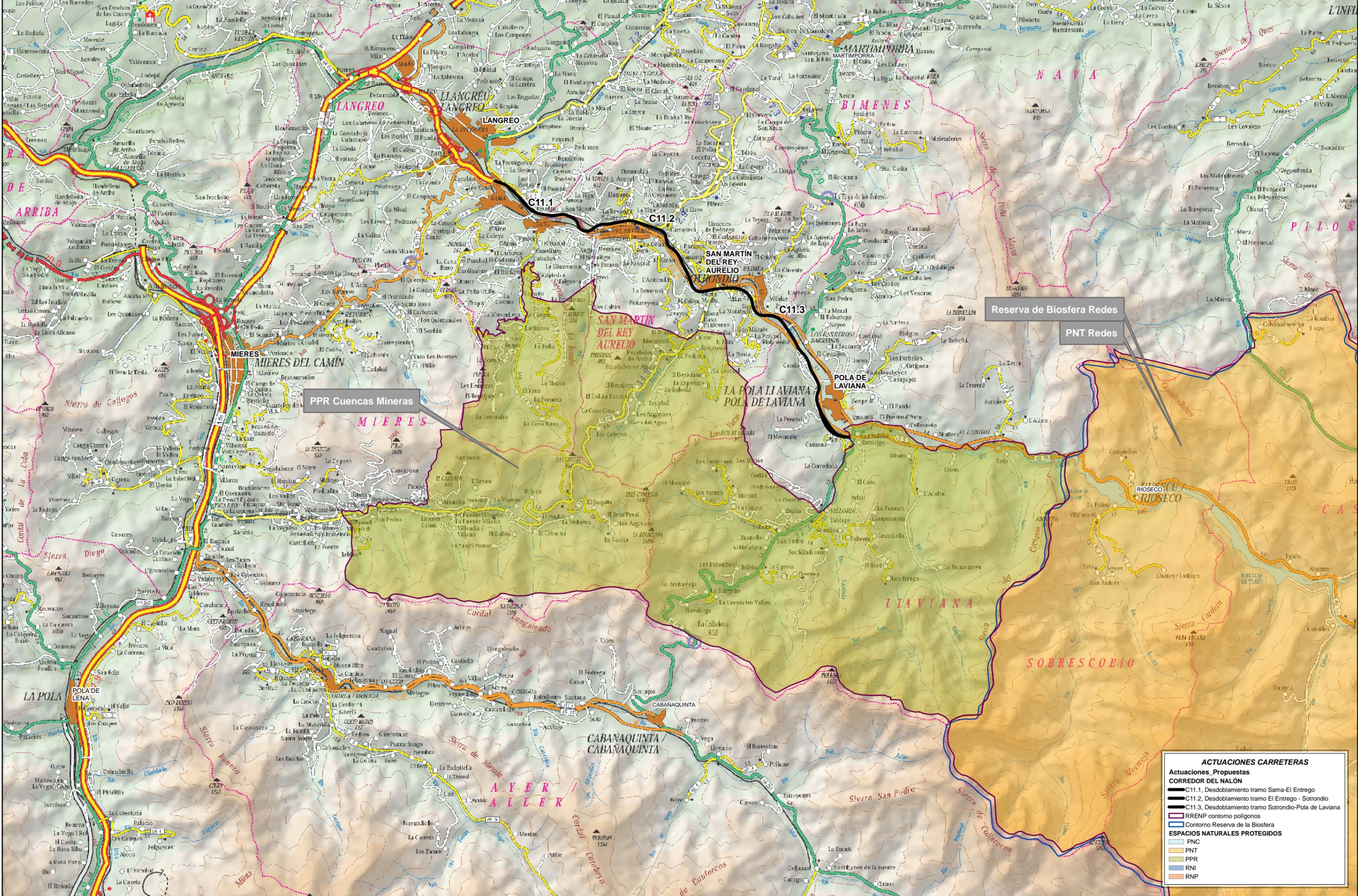
LIC Ríos Negros y Aller

LIC Ríos Negros y Aller

ACTUACIONES CARRETERAS
CORREDOR DEL NALÓN

- C11.1, Desdoblamiento tramo Sama-El Entrego
- C11.2, Desdoblamiento tramo El Entrego - Sotrorndio
- C11.3, Desdoblamiento tramo Sotrorndio-Pola de Laviana
- Zonas de Especial Protección para las aves (ZEPa)
- Lugares de Interés Comunitario (LIC)
- Contorno ZEPa
- Contorno LIC

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS CORREDOR DEL NALÓN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y RESERVAS DE LA BIOSFERA



ACTUACIONES CARRETERAS	
	Actuaciones Propuestas
	CORREDOR DEL NALÓN
	C11.1, Desdoblamiento tramo Sama-El Entrego
	C11.2, Desdoblamiento tramo El Entrego - Sotrondio
	C11.3, Desdoblamiento tramo Sotrondio-Pola de Laviana
	RREN poligonal
	Contorno Reserva de la Biosfera
ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	
	PNC
	PNT
	PPR
	RNI
	RNP

2.7.2.1 DESDOBLAMIENTO DEL CORREDOR DEL NALÓN ENTRE SAMA Y POLA DE LAVIANA

En el año 2005 la Consejería de Medio ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias adjudicó el contrato de asistencia técnica para la redacción del “ESTUDIO DE DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA AS-17. AVILES – PTO. DE TARNA. TRAMO: SAMA – CAMPO DE CASO” a la empresa Ingeniería de Infraestructuras y Medio Ambiente (IyM). El estudio se encuentra actualmente redactado.

A continuación se describen las características del desdoblamiento propuesto en dicho documento:

La duplicación del Corredor del Nalón entre Sama y Pola de Laviana, se inicia en las inmediaciones de Sama donde se ubicará el enlace que dará acceso desde la carretera AS-17 a esta localidad.

El tramo entre Sama y El Entrego tiene una longitud aproximada de 3,62 Km que discurren paralelos a la actual carretera AS-17, ya que sus características geométricas de trazado permiten su aprovechamiento para una de las calzadas que se pretende duplicar.

En el P.K. 5+800 se ubica el enlace de la Central que se remodelará en las obras incluidas en la conexión del corredor del Nalón con la autovía del Cantábrico y se adaptará posteriormente a la calzada duplicada, siendo este enlace el final del primer tramo.

El presupuesto estimado para esta actuación es de 41,0 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 AS-117 Sama – El Entrego	Duplicación calzada (C-100)	3,62	26.273	41.000.000,00 €

El tramo entre El Entrego y Sotrondio, se inicia en el enlace de La Central, y tiene una longitud aproximada de 4,36 Km. El trazado de la duplicación de calzada en este tramo se acopla a la margen derecha del río Nalón que se encuentra encauzado hasta la localidad de Sotrondio, y aprovecha mayoritariamente la calzada de la carretera AS-17 existente.

Se realizará un nuevo enlace en Sotrondio dando acceso a los núcleos de Sotrondio y Blimea, donde la topografía del terreno permite su emplazamiento, ejecutando la nueva vía en variante de la existente.

El presupuesto estimado para esta actuación es de 58,0 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 AS-117 El Entrego – Sotrondio	Duplicación calzada (C-100)	4,36	18.765	58.000.000,00 €

El tramo entre Sotrondio y Pola de Laviana tiene una longitud aproximada de 5,41 Km, acoplándose la duplicación de calzada a la margen derecha del río Nalón y aprovecha mayoritariamente la calzada de la carretera AS-17 existente

En el PK 11+500 se ubicará el enlace a Barredos y Laviana Norte, para lo que será preciso realizar igualmente una modificación en variante del actual trazado para ubicar el enlace en la margen derecha del río donde se dispone de más espacio libre a tal fin.

El enlace Sur de Laviana se ubicará en las proximidades de la glorieta existente entre las localidades de Intrialgo y La Chalana, constituyendo el final de la actuación.

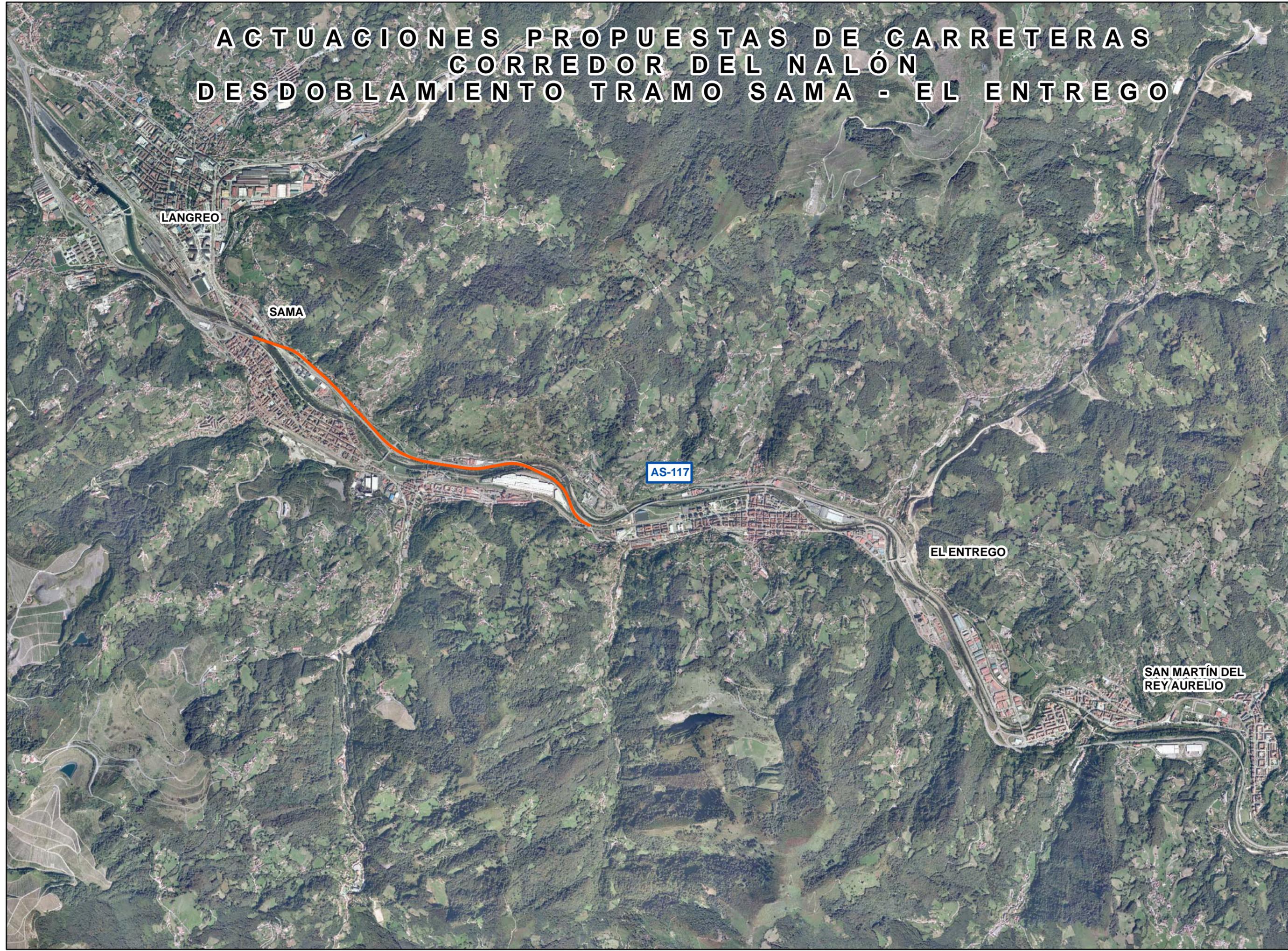
El presupuesto estimado para esta actuación es de 60,0 millones de euros.

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 AS-117 Sotrondio – Pola de Laviana	Duplicación calzada (C-100)	5,41	12.791	60.000.000,00 €

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

**ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS
CORREDOR DEL NALÓN
DESDOBLAMIENTO TRAMO SAMA - EL ENTREGO**



LANGREO

SAMA

AS-117

EL ENTREGO

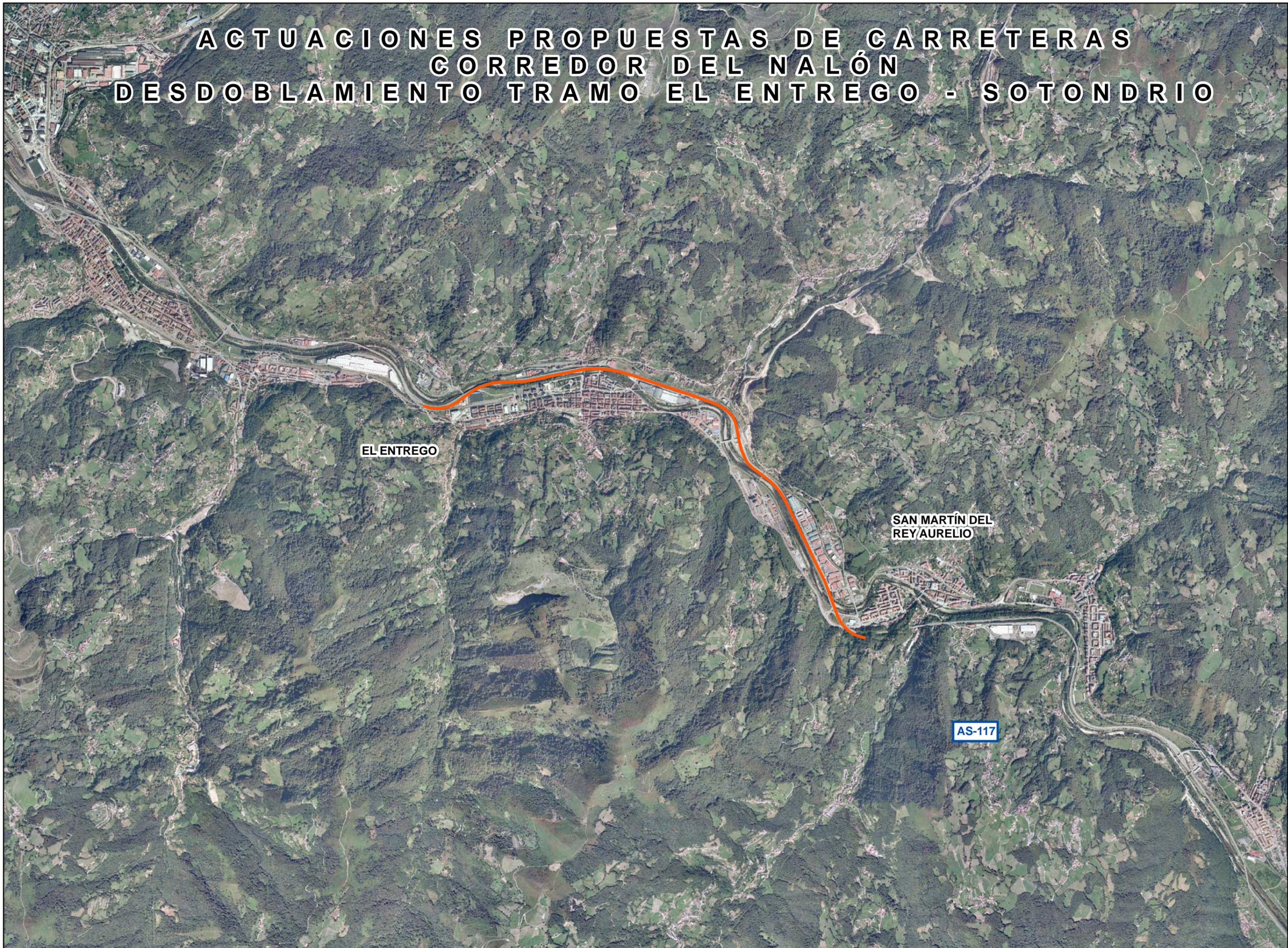
SAN MARTÍN DEL
REY/AURELIO

ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS
CORREDOR DEL NALÓN
DESDOBLAMIENTO TRAMO EL ENTREGO - SOTONDRIO

EL ENTREGO

SAN MARTÍN DEL
REY/AURELIO

AS-117

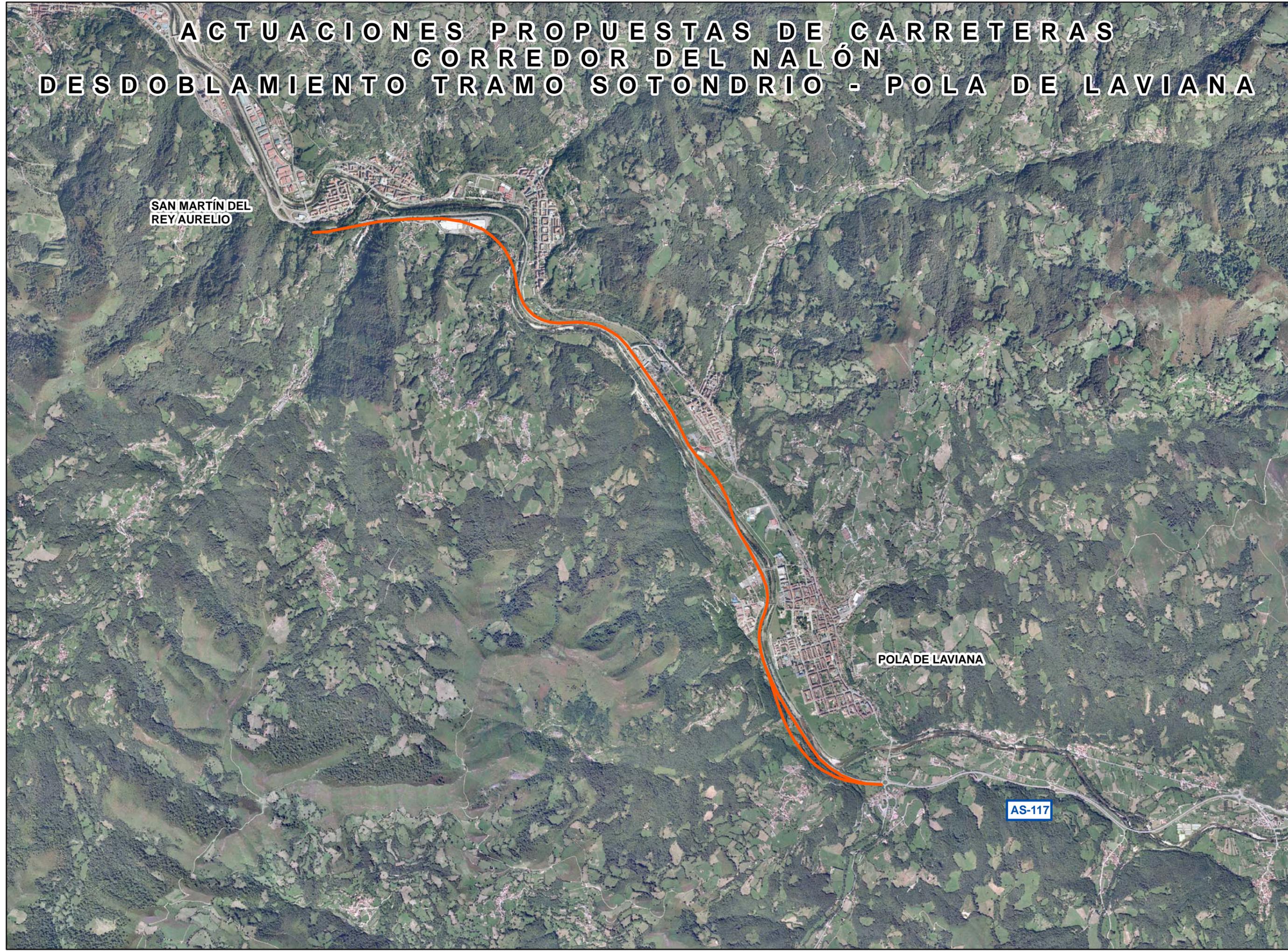


ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS CORREDOR DEL NALÓN DES DOBLAMIENTO TRAMO SOTONDRIO - POLA DE LAVIANA

SAN MARTÍN DEL
REY AURELIO

POLA DE LAVIANA

AS-117



ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS
CORREDOR DEL NALÓN
DESDOBLAMIENTO TRAMO SAMA - EL ENTREGO
LOCALIZACIÓN DE TCAS

LANGREO

● AS-117 P.K.: 1,3 AL 5,7

SAMA

AS-117

EL ENTREGO

SAN MARTÍN DEL
REY/AURELIO



ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS
CORREDOR DEL NALÓN
DESDOBLAMIENTO TRAMO EL ENTREGO - SOTRONDIO
LOCALIZACIÓN DE TCAS

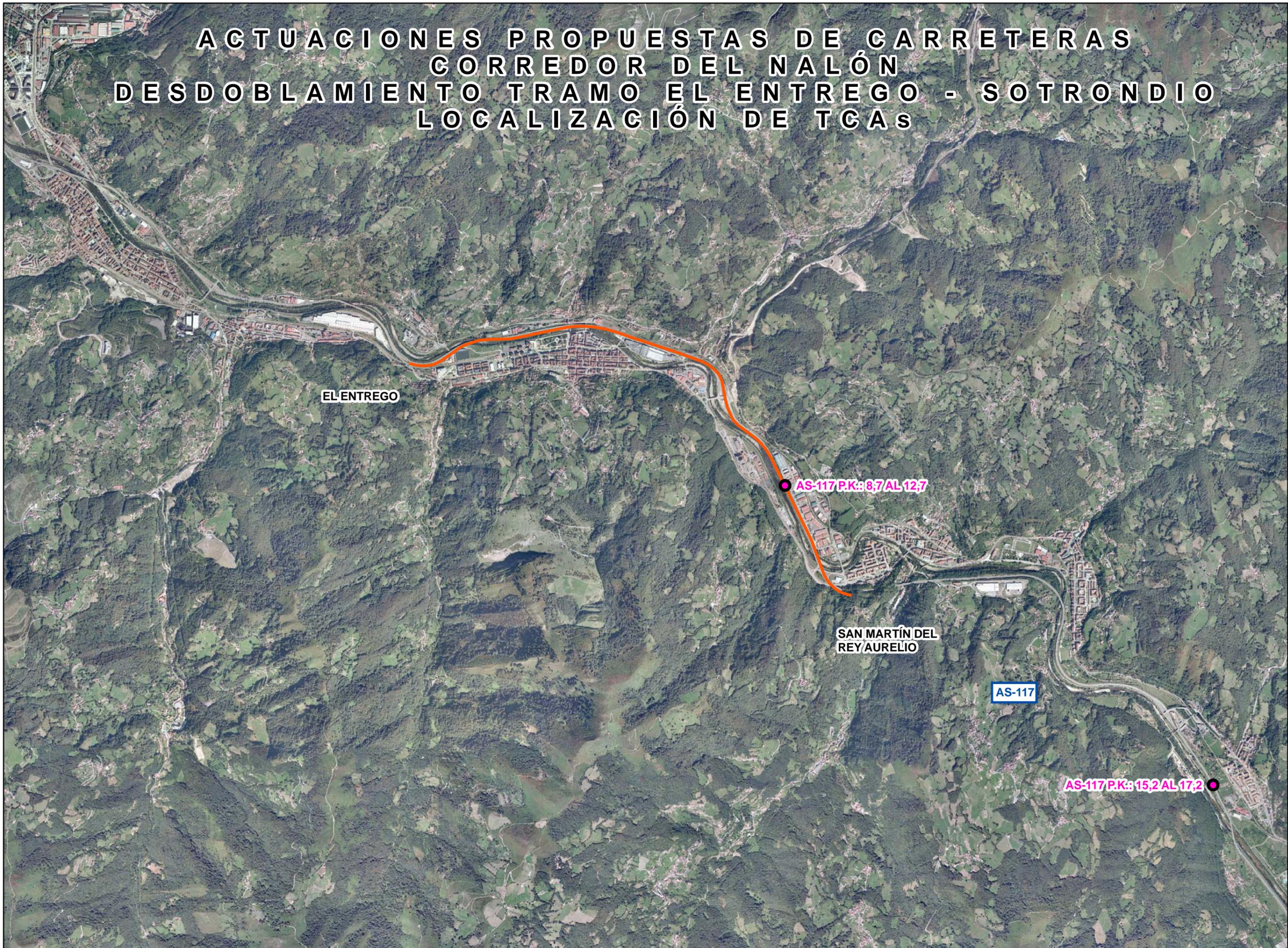
EL ENTREGO

AS-117 PK: 8,7 AL 12,7

SAN MARTÍN DEL
REY AURELIO

AS-117

AS-117 PK: 15,2 AL 17,2



ACTUACIONES PROPUESTAS DE CARRETERAS CORREDOR DEL NALÓN DESDOBLAMIENTO TRAMO SOTONDRIO - POLA DE LAVIANA LOCALIZACIÓN DE TCAS

● AS-117 P.K.: 8,7 AL 12,7

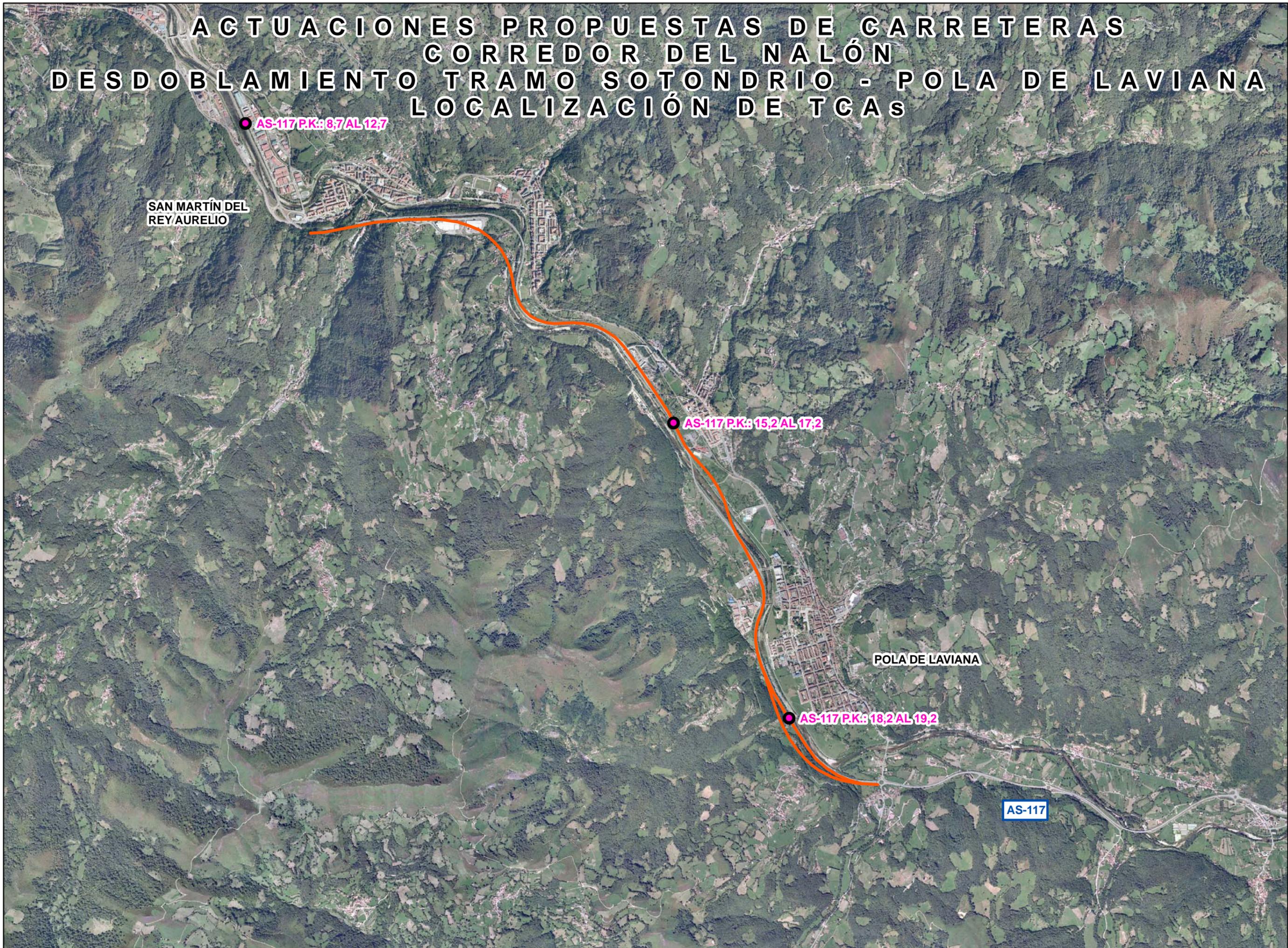
SAN MARTÍN DEL
REY AURELIO

● AS-117 P.K.: 15,2 AL 17,2

POLA DE LAVIANA

● AS-117 P.K.: 18,2 AL 19,2

AS-117



2.7.3. 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:

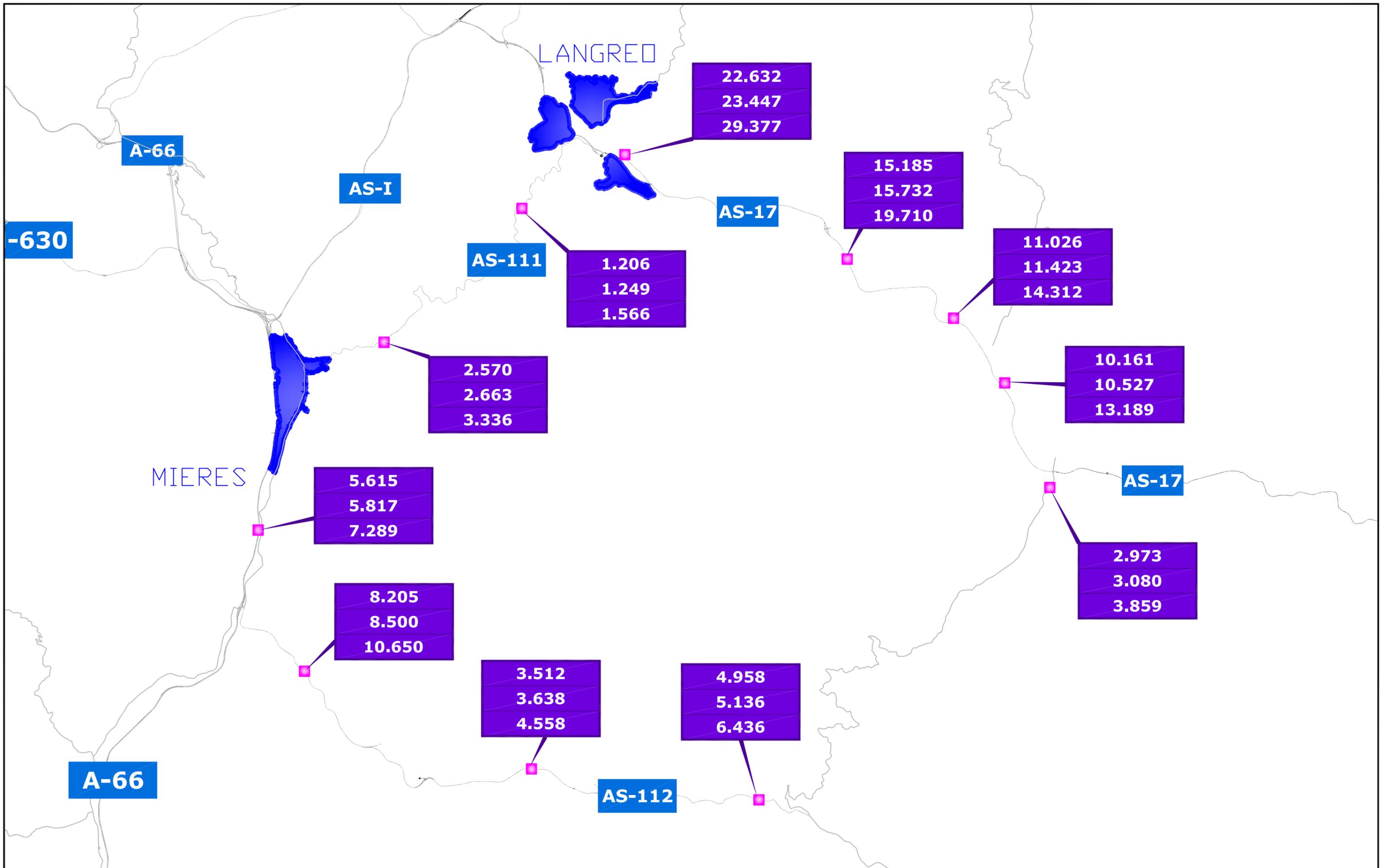
TRÁFICOS AÑO 2030			
Corredor	Tramo	Ligeros	Pesados
AS-117	Sama – El Entrego	24.605	1.668
	El Entrego - Sotrondio	17.573	1.192
	Sotrondio – Pola de Laviana	12.930	820

En la AS-117 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.

Por otra parte se ha realizado un análisis de los niveles de servicio de cada uno de los tramos del corredor del Nalón, aplicando la metodología expuesta en el Manual de Capacidad Americano (High Capacity Manual, HCM 2000). Los resultados obtenidos para el año 2030 se reflejan en las siguientes tablas:

NIVELES DE SERVICIO \ Corredor del Nalón AS-117 \ Año 2030								
Vía	P.k.	Pk.i	Pk.f	Tramo	Longitud	IMD	NDS	%Seguimiento
AS-117	0,750	0,00	1,12	AS-I - Riaño	1,12	32.965	D	13,9
AS-117		1,12	4,40	Riaño – Sama	3,28			
AS-117	5,140	4,40	8,02	Sama – El Entrego	3,62	26.273	F	90,1
AS-117	11,600	8,02	12,20	El Entrego - Sotrondio	4,18	18.765	E	81,6
AS-117	15,080	12,20	15,65	Sotrondio - Barredos	3,45	13.360	D	76,9
AS-117	17,000	15,65	17,61	Barredos – Pola de Laviana	1,96	12.223	D	76,3

Se proporcionan a continuación planos de los tráficos en la situación actual y con la ejecución de las actuaciones recogidas en el presente informe.



Año 2012
Año 2015
Año 2030



Ingeniero
Rafael Rodríguez
Ingeniero
Carlos Suárez
Fecha
Enero 2014
Referencia
P2013014.06A

Modificación
--
Escala
--

Plan Director de Infraestructuras
para la movilidad de Asturias
2015-2030
Evaluación Sin Actuaciones
NALÓN-CAUDAL
2012, 2015 y 2030

