

# BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA GENERAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

Depósito Legal 0-1521-82

20 de octubre de 1986

Núm 170

## I L E G I S L A T U R A

### S U M A R I O

	Página
1. TEXTOS APROBADOS	
1.2. RESOLUCIONES Y MOCIONES	
1.2.1. Resoluciones	
-42/1, De la Junta General del Principado sobre la orientación política general del Consejo de Gobierno.....	7182
2. TEXTOS EN TRAMITACION	
2.6. OTROS PROCEDIMIENTOS	
2.6.5. Programas y planes del Consejo de Gobierno	
-Plan Regional de Carreteras. Texto remitido por el Consejo de Gobierno.....	7183
3. INFORMACION	
3.3. COMPOSICION DE LOS ORGANOS DE LA CAMARA	
-Ponencia que informará la Comunicación del Consejo de Gobierno sobre la instalación de nuevas Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos.....	7212
-Elección de Vicepresidente de la Comisión de Industria, Energía y Comercio.....	7212

## 1. TEXTOS APROBADOS

### 1.2. RESOLUCIONES Y MOCIONES

#### 1.2.1. Resoluciones

42/1, De la Junta General del Principado sobre la orientación política general del Consejo de Gobierno

#### PRESIDENCIA DE LA JUNTA GENERAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

Al amparo de lo previsto en el artículo 122 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA GENERAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS de la resolución aprobada por el Pleno de la Cámara en la sesión ordinaria celebrada los días 14 y 15 de octubre de 1986, tras el debate sobre la orientación política general del Consejo de Gobierno, correspondiente al inicio del año legislativo 1986-87.

Oviedo, Palacio de la Junta General, 20 de octubre de 1986. El Presidente de la Cámara, Juan Ramón Zapico García.

#### PLENO DE LA JUNTA GENERAL

La Junta General del Principado de Asturias, en la sesión ordinaria celebrada los días 14 y 15 de octubre de 1986, ha aprobado la siguiente,

#### RESOLUCION

"La Junta General del Principado de Asturias, al concluir el debate sobre la orientación política general del Consejo de Gobierno con

el que se inicia el último curso legislativo de la I Legislatura

Constata,

La consecución por el Consejo de Gobierno del Principado de los objetivos esenciales comprometidos al inicio de la Legislatura en el programa de investidura, fundamentalmente en

-La consolidación de las instituciones de autogobierno del pueblo asturiano y en el desarrollo normativo de su Estatuto de Autonomía.

-En la construcción de una Administración Regional adecuada a la ejecución de los objetivos de gobierno y dotada de autonomía financiera.

-La progresiva corrección de las desigualdades interterritoriales en Asturias.

-La contribución al fomento y reactivación de la economía mediante la generación de nuevas actividades empresariales (muchas de las cuales implicarán una extensión del perfil industrial de Asturias al campo de las nuevas tecnologías), y el fomento del empleo.

-La intensa transformación del sector agrario asturiano.

-La dotación de equipamientos colectivos en las áreas cultural, deportiva, sanitaria, asistencial y, en general, en el avance en conjunto de los servicios sociales.

-La mejora de las infraestructuras y la ordenación del medio físico.

Y acuerda,

1. Instar al Consejo de Gobierno a la utilización exhaustiva y adecuada, mediante la elaboración de programas, planes y proyectos idóneos, del conjunto de fondos estructurales e instrumentos financieros de la Comunidad Económica Europea de los que Asturias ha conseguido ser beneficiaria. De forma especial, impulsará la ejecución, solicitando recursos de los fondos

comunitarios precisos, del Plan Integral para las Comarcas Mineras y del Plan Eo-Oscos.

2. Proponer al Consejo de Gobierno la adopción de las medidas necesarias para la revitalización de la Mesa para la concertación agraria regional, al objeto de impulsar la realización de los programas previstos en los acuerdos suscritos el 5 de agosto de 1985.

3. Instar, en relación al futuro de HUNOSA, a las partes interesadas a culminar un proceso profundo de concertación en torno a un instrumento de planificación a largo y medio plazo que haga viable el futuro de la empresa, atendiendo, en todo caso, a la necesidad de mantener el volumen de actividad empresarial, imprescindible para asegurar el futuro económico y de empleo de la Zona Central de Asturias y coherente con la cobertura adecuada de nuestras necesidades energéticas; haciendo compatible este objetivo con una mejora real de resultados, que provoque la disminución paulatina de las pérdidas.

4. Que se estudie de nuevo, por la Comisión correspondiente, la problemática de la divulgación de la Autonomía y se adopten las medidas adecuadas para que ésta vaya llegando y calando en el pueblo.

5. Que el Consejo de Gobierno remita a esta Cámara una relación de los logros obtenidos en la aplicación del Plan de Ocupación Juvenil, así como una propuesta sobre nuevas medidas a adoptar para disminuir la grave incidencia que tiene en nuestra región el desempleo de jóvenes que están en busca de su primer empleo.

6. Exigir del Consejo de Gobierno la adopción de las decisiones pertinentes para que se resuelvan las peticiones y recursos de los administrados dentro de los plazos legales.

7. Que por el Consejo de Gobierno se intente llegar a un convenio con el Gobierno de la Nación y con los ayuntamientos asturianos de

más importancia industrial para el establecimiento de un único centro administrativo con todas las competencias y potestades que ahora las Administraciones Públicas ejercen respecto a la apertura e instalación de nuevas empresas.

8. Pedir al Consejo de Gobierno que se completen los hoy insuficientes medios radioterápicos de Asturias con las fuentes de radiación necesarias y suficientes para la puntual y fluida atención de los enfermos dependientes de los servicios de Oncología que lo precisen."

Oviedo, Palacio de la Junta General, 20 de octubre de 1986. El Presidente de la Cámara, Juan Ramón Zapico García.

## 2. TEXTOS EN TRAMITACION

### 2.6. OTROS PROCEDIMIENTOS

#### 2.6.5. Programas y planes del Consejo de Gobierno

Plan Regional de Carreteras

Texto remitido por  
el Consejo de Gobierno

#### PRESIDENCIA DE LA JUNTA GENERAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

La Mesa de la Junta General, en la sesión celebrada el día 14 de octubre de 1986, y al amparo de lo dispuesto en los artículos 36.1, 4ª y 5ª y 212 del Reglamento de la Cámara, acordó admitir a trámite el Plan Regional de Carreteras así como su envío a la Comisión de Políti-

ca Territorial.

Los señores Diputados y los Grupos Parlamentarios pueden consultar todos los documentos enviados por el Consejo de Gobierno en la Secretaría General del Parlamento.

Al amparo de lo dispuesto en el artículo 122 del Reglamento citado anteriormente, se ordena la publicación del citado Plan en el BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA GENERAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS.

Oviedo, Palacio de la Junta General, 20 de octubre de 1986. El Presidente de la Cámara, Juan Ramón Zapico García

Excelentísimo señor:

Cumpliendo instrucciones del Ilustrísimo Señor Consejero de la Presidencia, se remite a la Junta General del Principado el Plan Regional de Carreteras, aprobado por el Consejo de Gobierno en su reunión de 2 de los corrientes, a los efectos de lo previsto en el artículo 210 del Reglamento de la Junta.

Oviedo, 10 de octubre de 1986. El Oficial Mayor del Consejo de Gobierno. Firmado, Ignacio Medrano y Ruiz del Arbol.

Excelentísimo Señor Presidente de la Junta General del Principado.

IGNACIO MEDRANO Y RUIZ DEL ARBOL, OFICIAL MAYOR DEL CONSEJO DE GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS, POR DELEGACION DEL ILUSTRISIMO SEÑOR CONSEJERO DE LA PRESIDENCIA, SECRETARIO DE DICHO CONSEJO,

CERTIFICA: Que el Consejo de Gobierno, en su reunión de dos de octubre en curso, adoptó acuerdo mediante el cual se aprueba el Plan Regional de Carreteras, disponiendo su envío a la Junta General del Principado y requiriendo de ésta

que, de conformidad con lo previsto en el artículo 210 de su Reglamento, el pronunciamiento sobre dicho Plan se haga por el Pleno de la Cámara.

En Oviedo, a diez de octubre de mil novecientos ochenta y seis.

Firmado, Ignacio Medrano y Ruiz del Arbol.

Plan Regional de Carreteras

## 0. INTRODUCCION

El Principado de Asturias asumió en 1982, y al amparo del artículo 20 de su Estatuto de Autonomía, la titularidad de la antigua Red Provincial de Carreteras que estaba a cargo de la extinta Diputación Provincial, con una longitud teórica de 2.229 Kilómetros. Por otra parte, a principios de 1985, se inició el traspaso efectivo a la Comunidad Autónoma de 2.050 kilómetros de carretera, de los 2.673 kilómetros que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo tenía a su cargo en Asturias.

La red de carreteras del Principado, yuxtaposición de ambas transferencias, constituye una malla extraordinariamente extensa y heterogénea (4.279 kilómetros en su primera definición documental), fuertemente descapitalizada, que requiere una cuidada gestión para su mantenimiento y transformación progresiva hasta adaptarla a las exigencias de comunicación que la sociedad asturiana demanda.

El Plan Regional de Carreteras es el instrumento básico que propone el Gobierno del Principado para modernizar la actual red viaria, atendiendo a la demanda de transporte prevista a medio y largo plazo.

Para la redacción del Plan ha sido preciso desarrollar un conjunto de trabajos orientados al conocimiento sistemático de la red viaria, piedra angular en la cual se

basa su clasificación funcional y el programa de actuaciones previsto para el período 1986/1991, con el fin de lograr una asignación adecuada de recursos y prestar la atención debida a la conservación de dicha red.

En la elaboración del Plan se han contemplado tres objetivos:

a) Atención al tráfico (ajustar el nivel de servicio a la demanda, mejorar la seguridad vial y homogeneizar las condiciones de circulación.)

b) Estructuración territorial (vertebrar las comarcas, incrementar la accesibilidad en las zonas deficitarias y conseguir un modelo territorial más equilibrado.)

c) Gestión de la red (incrementar la eficacia de la Administración, optimizar el rendimiento de las inversiones y planificar adecuadamente las actuaciones.)

La red de carreteras del Estado (623 kilómetros), en su discurrir por Asturias, conforma los dos grandes ejes de comunicación N-S y E-O que, no solamente unen esta Región con el resto de España, sino también vertebran el territorio del Principado. A la hora de elaborar el Plan Regional de Carreteras se han tenido, pues, en cuenta los aspectos funcionales de esta red, así como los planes de inversión del Estado en Asturias en materia de carreteras. El Plan Regional de Carreteras es, en este sentido, el complemento idóneo del Plan General de Carreteras elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

En lo que sigue, se describe en cuatro capítulos el contenido del Plan Regional de Carreteras del Principado de Asturias:

Capítulo 1. Los estudios del Plan. Sintetiza los múltiples trabajos efectuados en pos de un mejor conocimiento y evaluación técnica de la red y su nivel de servicio, creando los instrumentos capaces de evaluar permanentemente las mejoras que se realicen o planifiquen.

Capítulo 2. Clasificación de la red. Describe los tres niveles de la red que gestiona el Gobierno del Principado.

Capítulo 3. La Red Horizonte Año 2.000. Muestra la hipotética situación de las redes de carreteras, tanto del Estado como de la Comunidad Autónoma, en las cercanías del año 2.000. Dicha hipótesis no representa en modo alguno un compromiso de actuación, sino el necesario esquema teórico que preside toda planificación coherente en las actuaciones a más corto plazo.

Capítulo 4. Programa de Actuaciones 1986-1991. Confeccionado en base a lo desarrollado en los tres capítulos anteriores, propone un programa de actuaciones correspondiente al período 1986/1991.

## 1. LOS ESTUDIOS DEL PLAN

El Plan Regional de Carreteras se cimenta en tres estudios básicos que se exponen a continuación.

El primero de ellos es el "Inventario de características de la Red", que constituye la base fundamental de información en que se asienta el resto de los estudios. El "Diseño de un Plan Regional de Aforos", segundo de los estudios básicos, elabora un sistema de aforación permanente a implantar en la red. Por último, el "Análisis funcional y diagnóstico de la Red" constituye un modelo matemático de cuantificación objetiva del estado de la red, nivel de servicio y nivel de accesibilidad, concebido para la valoración y desarrollo de los posibles planes de actuación.

### 1.1 Inventario de características de la Red.

El "Inventario de características de la Red" recoge los distintos aspectos físicos que se utilizarán, informatizados, en las tareas de planificación, gestión y explotación de la red del Principado.

La realización de este Inventario ha englobado dos secuencias diferentes:

a) Un reconocimiento automático de características de las carreteras autonómicas de la llamada Red Principal.

b) Un reconocimiento visual directo del conjunto de las carreteras de la Comunidad Autónoma con toma manual de datos de sus características físicas y viabilidad.

Los resultados de ambos trabajos se han ordenado en un único sistema informático de archivo y explotación de la información con prestaciones similares para ambos, aunque diferenciados sustancialmente en el proceso de recogida de información y en el detalle y extensión con que se presentan.

El inventario automático ha sido elaborado sobre lo que denominamos Red Principal -formada por 1.030 kilómetros de la red del Principado y los 623 kilómetros de la red del Estado en Asturias- entramado que une los principales núcleos de origen y destino del tráfico considerados al formular los estudios de accesibilidad. Se adjunta a continuación el plano de esta Red Principal.

La toma de datos para el inventario automático se ha realizado mediante un vehículo (Unidad Móvil para Inventario de Carreteras) diseñado y equipado al efecto, capaz de registrar de modo sincronizado la imagen de la carretera y la información digitalizada de sus características en soporte videográfico.

La Unidad Móvil se desplaza a una velocidad aproximada de 30 a 40 kilómetros/hora, y opera de la manera siguiente:

1) una cámara de vídeo, instalada de forma que garantiza un campo visual en el que se incluyen bandas laterales hasta 8 metros al borde de la calzada y que permite en rotación un barrido de campo de 360 grados, produce una grabación videográfica continua de la carretera, recorrida en un solo sentido.

2) un conjunto de instrumentos (servoacelerómetros y giróscopos) van generando señales expresivas de su estado, que se almacenan como información digital en una de las bandas audio de la cinta videográfica; inclinaciones de rasante, peraltes y alineaciones son registradas por este procedimiento.

3) el experto dispone a bordo de un teclado codificado mediante el cual va registrando, también como información digitalizada en la banda de audio, las características constructivas, señalización, protección y singularidades de la carretera, así como las del entorno y el equipamiento.

4) el experto dispone igualmente de una cinta magnetofónica para realizar comentarios.

5) un ordenador a bordo de la Unidad Móvil procesa y codifica los datos, al tiempo que asegura la sincronización entre los diversos registros.

El inventario manual ha sido elaborado sobre toda la red de carreteras de Asturias, incluida la Red Principal. La toma de datos ha consistido en un levantamiento de los factores expresivos de viabilidad mediante un recorrido en automóvil convencional.

Se recogió información referente a las características geométricas (anchura, arceles, carriles, tipo terreno, trazado y visibilidad), características constructivas (firme, estructuras, túneles), señalización y singularidades (horizontal y vertical; pasos superiores, inferiores y a nivel; enlaces, cruces, travесías, puntos peligrosos), así como a las condiciones y características del tráfico percibido.

Toda la información obtenida, automática o manual ha servido para la confección de un inventario editado simultáneamente en dos soportes: cintas de vídeo y banco de datos informático.

Los datos numéricos de geometría de la carretera se visualizan sumultáneamente a la imagen video-

gráfica de la misma, habiendo sido insertados mediante el uso de la máscara adecuada los referentes a la identificación de la carretera y el tramo, así como sus radios, pendientes, peraltes y anchuras. Todos estos datos geométricos e incidencias registradas se almacenan en un banco de datos informático atendido por un ordenador HP-150.

Como complemento de lo anterior, se ha efectuado la programación de los procesos de actualización y consulta de dicho inventario. El programa de consultas del banco está compuesto por cuatro módulos cuya función es descubrir las características de un punto, informar de las características entre dos puntos, localizar datos básicos de un tramo y realizar gráficos de características de un tramo, o diagramas de curvaturas, pendientes y peraltes.

El acceso a la información se efectúa por referencia al código de tramo y distancia a su origen, por nombre de la carretera y punto kilométrico o por itinerario y red total. A la vez, pueden seleccionarse varios tipos de informes, atendiendo a las diferentes características que se desea analizar o a los datos "por valor", incluso a los tramos con actuaciones de obras a partir de una fecha determinada. El sistema permite, asimismo, la obtención de parámetros estadísticos.

El proceso de consulta es totalmente interactivo con el usuario, planteado preguntas sobre opciones de proceso según las respuestas del usuario.

## 1.2. Diseño de un Plan Regional de Aforos.

El Plan de aforos de una red de carreteras está ideado para proporcionar un conocimiento estadístico de la circulación.

El aforo es una medida capaz de revelar la intensidad, composición y estacionalidad del tráfico en una carretera. En efecto, los aforos de

tráfico no son otra cosa que recuentos de los vehículos que atraviesan una sección de carretera en un período de tiempo determinado (estación de aforo).

Con este procedimiento podemos conocer:

a) la intensidad del tráfico, medida en términos de intensidad media diaria (IMD).

b) la composición del tráfico por tipos de vehículo, definida como distribución porcentual de la IMD y, profundizando en el tema, como distribución porcentual de otras intensidades representativas.

c) la evolución cíclica (diaria, semanal y anual) del tráfico, definida por su distribución horaria, el factor de hora punta y los coeficientes de nocturnidad, mensual de días laborables, semanal de sábados y domingos y el coeficiente de Hora H.

d) la evolución y tendencias hiperanuales del tráfico.

La elaboración del Plan Regional de Aforos (P.R.A) en la red del Principado de Asturias ha seguido las directrices expuestas con el fin de cumplir los objetivos de todo plan de aforos y contemplar la continuidad del Plan Nacional de Aforos (P.N.A.), en las carreteras de esta Comunidad.

Respecto a lo primero, se han realizado las siguientes tareas:

-Tramificación de la red de carreteras autonómicas.

-Establecimiento del número, tipo y localización de las estaciones de aforo que se consideran necesarias para la obtención de los datos suficientes.

-Análisis de afinidades de las estaciones de aforo propuestas bajo control de la Comunidad Autónoma.

-Determinación del programa de aforos a realizar.

-Cálculo de la dotación de equipos necesarios para la toma de datos.

Respecto a lo segundo, se ha mantenido con la misma nomenclatura cada una de las estaciones del

P.N.A. existentes en la red de carreteras del Principado, incrementando aun muchas de ellas su categoría por encima del programa que actualmente lleva a cabo el Plan Nacional de Aforos.

### 1.3. Análisis funcional y diagnóstico de la Red.

Los trabajos de análisis funcional y diagnóstico de la red, que se han extendido tanto a las carreteras de la Red de interés General del Estado como a las del Principado de Asturias, se caracterizan por dos notas fundamentales:

a) Diferenciación de dos niveles de carreteras, que integran las denominadas "Red Fundamental" y "Redes Locales". La Red Fundamental asegura todas las relaciones de alcance superior al local, y está formada por la Red de Interés General del Estado en Asturias y las principales carreteras de la Red del Principado, prácticamente coincidentes con la Red Principal descrita en el epígrafe anterior. Las Redes Locales están constituidas por las carreteras que sirven a los tráficos de alcance total y a la conexión de los núcleos menores con la Red Fundamental.

b) Consideración de dos factores creadores de necesidades de carreteras. De una parte, la demanda, analizada mediante una toma de datos y un calibrado de los modelos explicativos de la generación/atracción y del encaminamiento de viajes. De otra, la accesibilidad de las diferentes parcelas del territorio regional, evaluada mediante el diseño y cálculo de indicadores rigurosos.

#### 1.3.1. Análisis y diagnóstico de la Red Fundamental.

El análisis de la Red Fundamental exige la previa formalización de la red (selección y mecanización) y del territorio (zonificación) al que sirve.

La formalización de la Red Fundamental ha conducido a su representación como un grafo susceptible de tratamiento mecanizado, formado por 170 nudos (centros de generación/atracción de viajes e intersecciones de carretera) y 236 arcos; cada uno de estos arcos tiene atribuidas las características de longitud y velocidad de circulación deducibles del Inventario.

La formalización del territorio regional ha conducido a su división en 37 zonas, en cada una de las cuales se incluyen uno o varios municipios (ver plano adjunto, número 2), y al señalamiento de 15 puntos frontera allí donde la Red Fundamental atraviesa los límites de la región. Cada zona tiene atribuidos los valores de sus variables socioeconómicas representativas (población, renta, empleos, etc.) y un denominado "centro de zona", en el que se suponen concentrados todos los fenómenos de generación/atracción de viajes; los 37 centros de zona y los 15 puntos frontera son, precisamente, los centros de generación/atracción de viajes incluidos entre los 170 nudos del grafo de la Red Fundamental.

#### A. Oferta viaria

El análisis y diagnóstico de la oferta viaria en la Red Fundamental se ha abordado desde tres puntos de vista:

##### a) Estructura de la Red.

Adolece de dos carencias estructurales básicas, como son la profunda desarticulación de carreteras en toda la franja al pie de la Cordillera Cantábrica y el acusado desequilibrio existente entre diferentes itinerarios, e incluso en distintos tramos de un mismo itinerario, que generan procesos congestivos e inhibiciones de tráficos potenciales.

b) Características físicas de las carreteras.

-Anchura de calzadas y arcenes.

El cuadro muestra de una mane-

ra muy expresiva el elevado porcentaje de carreteras estrechas en una red estructuralmente tan importante.

Sección Calzada (en metros)	Arcenes	Red Fund. (%)
menor de 5	No	33,3
5 a 6	No	24,0
6 a 7	No	20,2
6 a 7	Sí	2,5
mayor/igual 7	No	6,5
mayor/igual 7	Sí	13,5
		-----
		100%

Por lo que respecta a las carreteras del Principado el problema de anchura es general (ver plano adjunto número 3).

-Estado del firme.

La valoración en los tramos de la Red del Principado indica que sólo el 12% de la longitud incluida en la Red Fundamental cuenta con firmes en buen estado (ver plano adjunto número 4).

-Estado de la señalización.

Es relativamente incompleta en toda la Red Fundamental. Salvo en algunos tramos, sólo el 12% de la Red del Principado incluida en la Red Fundamental cuenta con firme en buen estado.

-Tipo de terreno, trazado y visibilidad.

La orografía de la región condiciona fuertemente el trazado de sus carreteras, que discurren en una gran parte por terrenos muy accidentados. El trazado y la visibilidad sufren en altos porcentajes las consecuencias de lo anterior. Las carreteras autonómicas de la Red Fundamental tienen trazados por terreno muy accidentado en un 57% de su longitud. Otro problema es el alto grado de descapitalización sufrido a causa de la política de carreteras seguida años atrás. c) Puntos singulares.

Son los que registran una caída

en el nivel de servicio o un incremento en el índice de peligrosidad.

-Pasos a nivel. Existen en la Red Fundamental 23 pasos a nivel con el ferrocarril.

-Reducciones del ancho de la calzada. Se han señalado 27 estrechamientos muy notables.

-Travesías y accesos a los núcleos de población. Se han detectado 44 travesías conflictivas (Belmonte, Candás, Cangas de Onís, La Felguera, Luanco, Lugones, Llanes, Mieres, Pola de Laviana, Tineo y Tudela-Veguín, entre las principales) y problemas de acceso en Oviedo, Gijón y Avilés.

B. Demanda de tráfico.

El análisis y diagnóstico de la demanda y uso de las carreteras de la Red Fundamental se ha abordado desde cuatro puntos de vista:

a) Intensidad de tráfico en la Red, deducida del Plan Nacional de Aforos y de las mediciones directamente realizadas. La IMD (Intensidad Media Diaria) ponderada en el conjunto de la Red de Interés General del Estado alcanza un valor de 5.582 vehículos, mientras que la IMD de las carreteras del Principado en la Red Fundamental es de 1.204 vehículos. La conclusión inmediata es que la demanda de tráfico sobre las carreteras de la Red Fundamental es un destacado elemento generador de necesidades -algo muy significativo en unas vías como las asturianas-, toda vez que en casi la mitad de su longitud la IMD supera los 2.000 vehículos (ver plano adjunto número 5).

b) Identificación de los principales flujos de tráfico que cargan sobre la Red. Como cabría esperar, a tenor de la configuración espacial de población y actividades en el territorio asturiano, la demanda de tráfico se concentra fuertemente en el centro de la región. A diferencia de lo que sucede en las alas, el tráfico en la Zona Central de Asturias supera la cifra de los 2.000 vehículos diarios.

Analizando la Intensidad Media Diaria de los tráficos interiores, llegamos al cuadro siguiente:

Vehículos diarios (IMD)

Relación	Ligeros	Pesados	Total
Oviedo-Gijón	12.105	1.626	13.731
Oviedo-Avilés	7.490	692	8.182
Gijón-Avilés	5.760	955	6.715
Oviedo-Siero	5.960	597	6.557
Oviedo-Mieres	5.080	460	5.540
Gijón-Gozón	4.435	784	5.219
Oviedo-Langreo	4.765	290	5.055
Gijón-Villavic.	3.800	372	4.172
Oviedo-Grado	2.050	148	2.198

En cuanto al tráfico externo, destacan por el número de viajes las relaciones con las Comunidades Autónomas limítrofes:

Vehículos diarios (IMD)

Relación	Ligeros	Pesados	Total
Ast.-Cast.-León	2.932	770	3.702
Ast.-Galicia	1.045	229	1.274
Ast.-Cantabria	717	263	980
Ast.-Madrid	561	80	641
Ast.-P. Vasco	284	252	536

Por otra parte, dadas las condiciones del Corredor del Cantábrico, los tráficos de tránsito apenas alcanza el centenar de vehículos diarios.

c) Modelos y factores explicativos del tráfico.

-El potencial de generación/atracción de vehículos ligeros acepta como variables explicativas a la población y los desequilibrios en el empleo terciario, mientras que el potencial de vehículos pesados las sustituye por aquéllas que reflejan las actividades productivas.

-El ajuste estadístico de los modelos de tráfico muestra un apreciable volumen de demanda potencial no realizada. Dadas las deficientes características de la Red Fundamental, se observa una demanda muy sensible a la calidad de la oferta.

-Los procesos de selección de caminos muestran un elevado criterio diferenciador por parte de los usuarios a la hora de apreciar y responder a las distintas calidades que ofrecen los itinerarios alternativos.

d) Diagnóstico de las condiciones de uso de las carreteras. El análisis reflejado en los puntos anteriores permite identificar una demanda:

-territorialmente desequilibrada y que ejerce una significativa presión sobre la red de carreteras (al menos en el centro de la región).

-de alcance básicamente circunscrito al territorio asturiano.

-en el cual existe un volumen significativo de tráfico inhibido por la limitada calidad de la oferta.

-que aumentará sensiblemente y variará de itinerarios, utilizando las carreteras que vayan siendo paulatinamente mejoradas.

C. Oferta de accesibilidad.

Con carácter general, las carreteras deben atender a la demanda de tráfico generada por la población y por las actividades productivas. También deben mejorar las condiciones de relación y acceso entre las diferentes zonas del territorio, así como crear calidad de vida ofreciendo a la población la posibilidad de desplazarse en condiciones adecuadas de un lugar a otro.

Para este Plan Regional de Carreteras, se han definido cinco variables básicas (distancia geográfica, distancia por el camino más corto, distancia por el camino más rápido, tiempo de viaje por el camino más corto, tiempo de viaje por el camino más rápido) con las cuales se han obtenido diversos tipos de índices e indicadores de accesibilidad. El diagnóstico de conjunto de la accesibilidad en las carreteras de la Red Fundamental es el siguiente:

a) los valores promedio de los

Índices e indicadores de accesibilidad (0,55 para el de estructura, 49 kilómetros/hora para la velocidad efectiva y 28-31 kilómetros/hora para los de velocidad aparente, sin ponderar y ponderado) son francamente bajos lo cual se explica por el relieve asturiano y por la inclusión en la Red Fundamental de algunas carreteras que, ejerciendo un importante papel en las comunicaciones intrarregionales, adolecen de una aguda descapitalización (ver plano adjunto número 6).

b) existe una doble descompensación de la oferta viaria entre los sectores occidental y oriental de la región, primero, y entre el interior y las zonas más próximas a la costa, después.

c) el desequilibrio este-oeste es flagrante, en favor de la Zona Oriental, sin que existan razones suficientes que lo avalen; de hecho, es como si el triángulo Avilés-Gijón-Oviedo hubiera sido concebido cual fondo de saco del Corredor del Cantábrico, resultando un espacio carente de oferta viaria en condiciones adecuadas que separa Asturias de Galicia.

d) el desequilibrio entre la costa y el interior es algo más matizado, ya que en este caso se superponen el desequilibrio este-oeste y la existencia del eje de acceso a la meseta, que rompe en esa línea la mala accesibilidad de las zonas interiores; como consecuencia de ello:

-las zonas de Cangas de Onís y Peñamelleras ven mejorada la accesibilidad gracias a la cercanía a la N-634.

-las zonas situadas sobre la N-630 disfrutan de accesibilidad elevada.

-las zonas de las Cuencas del Nalón y del Aller quedan en desfavorable situación, a modo de cuña entre las anteriores.

-en el suroeste se superponen ambos desequilibrios (este-oeste y costa-interior) para configurar una zona de accesibilidad especialmente

deficitaria.

c) El desequilibrio costa-interior se demuestra especialmente por la carencia casi total de comunicaciones de nivel suficiente que existe en lo que puede llamarse "segunda línea de la región"; así, las comunicaciones al sur de la línea Boal-Tineo-Belmonte-Mieres-Laviana-Piloña están obligadas al recurso de la N-634, con los rodeos subsiguientes.

En suma, la Red Fundamental encuentra en Asturias un polo central en el triángulo Avilés-Gijón-Oviedo y dos ejes a su servicio, el de la N-630 y la A-66 hacia la Meseta (obviamente Madrid) y el de la N-634 hacia Cantabria y el País Vasco (el doble polo metalúrgico, Europa, etc.). Fuera de las zonas beneficiadas por su proximidad, la accesibilidad en el resto de la Red es muy deficiente, por debajo del ya deficiente promedio regional. Importantes zonas mineras, como las del Aller y del Nalón, todo el Occidente de Asturias e, incluso, un punto casi central como Villaviciosa (éste por causa de la N-632) adolecen de graves problemas de accesibilidad.

#### D. Condiciones funcionales.

La relación entre la oferta viaria y la demanda de tráfico determina las condiciones de circulación en cada tramo de la red. Estas condiciones vienen definidas por las velocidades medias de recorrido y por los correspondientes niveles de servicio.

a) Velocidades de recorrido. Los resultados subrayan las bajas velocidades en el conjunto de la Red Fundamental (el 50% de Red de Interés General y el 86% de la Red del Principado incluida en la Red Fundamental, no sobrepasa los 50 kilómetros/hora).

b) Niveles de servicio. Se distinguen 6 niveles, desde el A hasta el F, en orden decreciente de calidad de circulación (a partir del D

se estima que el nivel es inadecuado).

Los datos obtenidos expresan en general un bajo nivel de servicio en casi todas las carreteras de la Red Fundamental. Relacionando estos niveles con las intensidades de tráfico se evidencia que, salvo en el entorno del triángulo Avilés-Gijón-Oviedo, su deterioro obedece antes que nada a las limitaciones de capacidad y de velocidad, explicadas por las dificultades orográficas de Asturias y la descapitalización de su red viaria.

Entre las carreteras de más bajo nivel destacan la N-630, entre Oviedo y Lugones; la C-635, con prácticamente todo un recorrido en nivel F (alta intensidad de tráfico entre Pola de Laviana y La Felguera); y la N-632, toda ella en los niveles E y F (ver plano adjunto número 7).

En resumen, el 62% de la Red Fundamental asturiana adolece de problemas graves o muy graves, y sólo el 12% de dicha Red satisface todas las condiciones tolerables. Existe un significativo contraste entre las redes de Interés General y Autonómica de la Red Fundamental, en favor obviamente de la primera y pese a que sus condiciones (45% con problemas graves) son bastante precarias.

### 1.3.2. Análisis y diagnóstico de las Redes Locales.

La función de las Redes Locales es atender al tráfico de corto recorrido entre los núcleos de menor importancia, así como la conexión de núcleos rurales con la Red Fundamental que los comunica con los centros comarcales y regionales.

El análisis de las Redes Locales exige, por tanto, la determinación de la densidad territorial y demográfica de las carreteras y a conectividad entre ellas y la Red Fundamental.

#### A. Oferta viaria.

El análisis y diagnóstico de la oferta viaria en las Redes Locales se ha abordado, como en la Red Fundamental, desde tres puntos de vista:

##### a) Estructura y conectividad.

Para evaluar la distribución de las carreteras locales en el territorio asturiano se han calculado los índices de densidad territorial y demográfica en las 37 zonas en que se ha dividido el territorio regional. Los índices más significativos quedan reflejados en el cuadro siguiente:

#### \*Densidad territorial

(kms/100 kms cuad.)

Valor regional.....	23,6
Valores más altos,	
Gozón.....	82,2
Pravia.....	67,6
Langreo.....	64,7
Morcín.....	58,2
Navia .....	57,1
Valores más bajos,	
Ibias.....	0,0
Caso.....	5,0
Degaña.....	5,5
Belmonte.....	7,0
Aller .....	7,1

#### \*Densidad demográfica

(kms/1000 hab.)

Valor regional.....	2,21
Valores más altos,	
Ponga.....	25,69
Allande.....	23,28
Peñamellera Alta...	13,75
Amieva.....	10,75
Grandas de Salime..	9,95
Valores más bajos,	
Ibias.....	0,00
Gijón.....	0,17
Oviedo.....	0,24
Avilés.....	0,62
Mieres.....	0,83

Los resultados reflejan cómo la malla de carreteras locales se distribuye, igual que la población, por las zonas del centro y del nor-

te de la región (mejores condiciones del territorio, áreas menos montañosas y costeras). Por tanto, la distribución de las carreteras locales obedece a condicionamientos lógicos de asentamiento de población.

Los bajos índices de densidad territorial obtenidos para las zonas de Caso, Aller, Belmonte y Degaña son debidos a que la mayor parte de los núcleos de población se asientan en puntos de la Red Fundamental; el caso de Ibias es el extremo, con todas sus carreteras pertenecientes a la Red Comarcal.

Las diferencias anteriores se atenúan invirtiéndose en gran número de casos cuando la densidad se calcula en función del número de habitantes. Los bajos índices obtenidos en zonas como Oviedo, Gijón, Avilés, Mieres, etc., no deben interpretarse como deficiencias de las redes locales en dichas zonas, habida cuenta de que en las mismas existe una fuerte concentración de carreteras pertenecientes a otras redes (RIGE, Regional, Comarcal) sobre las que se asientan la mayor parte de los núcleos de población.

b) Características físicas y condiciones fundamentales. Es preciso reseñar que los problemas más frecuentes se deben a las deficiencias de anchura de la calzada y señalización. Un 89% de las carreteras no poseen la anchura mínima tolerable. Prácticamente la totalidad de ellas no tienen señalización horizontal, y la vertical es muy escasa. Aproximadamente el 50% no alcanzan tampoco las condiciones tolerables para el estado del firme ni para la velocidad de circulación.

Las condiciones tolerables teóricamente establecidas para las Redes Locales del Principado de Asturias son:

-Anchuras de calzada y de plataforma: 5/5 metros.

-Velocidad media de circulación: entre 30 y 50 kilómetros/hora.

-Estado del firme: regular.

-Señalización horizontal y ver-

tical: se admite en algunos casos señalización escasa (señales esporádicas).

-Nivel de servicio: D y E.

#### B. Demanda de tráfico

Las intensidades de tráfico en las carreteras de las Redes Locales son muy reducidas, ya que atienden a relaciones entre núcleos de escasa población en los que la generación/atracción de viajes es muy baja.

#### C. Condiciones funcionales

Como se ha dicho, el nivel de servicio tolerable estribaría entre los niveles D y E.

Comparando las variables expuestas más arriba se descubre que sólo tres tramos satisfacen por completo las condiciones tolerables de las Redes Locales en Asturias. El resto, prácticamente la totalidad, no alcanza ninguna de ellas.

La conclusión obligada es el padecimiento de una extensa e intensa descapitalización de las Redes Locales, ancladas salvo pocas excepciones en conceptos funcionales impropios de una sociedad con los vigentes niveles de actividad y motorización.

El Principado de Asturias se enfrenta al reto de poner al día más de 2.500 kilómetros de carreteras con la natural limitación de recursos disponibles por kilómetro de red y sin que unas intensas demandas de tráfico promuevan la rentabilidad económica inmediata del gasto.

## 2. CLASIFICACION DE LA RED

La extraordinaria variedad de características físicas y funcionales de la Red de Carreteras del Principado de Asturias obliga a establecer una clasificación por niveles de los diferentes tramos. Esta clasificación puede responder a múltiples objetivos, como la exajerada

de unas características técnicas, la prioridad en las inversiones, la planificación, defensa de las carreteras, etc., si bien en este caso se ha marginado el análisis de tales parámetros.

La clasificación aquí propuesta ha sido efectuada teniendo en cuenta la correspondencia entre la jerarquía de nivel, el tráfico y la distancia de viaje; la naturaleza de la relación origen/destino, evaluando la importancia de las puntas y los niveles de estructuración territorial; la calidad de vida y la continuidad de itinerarios, así como su conexión con la Red de Interés General del Estado.

Atendiendo a estos criterios, la Red del Principado se estructura en tres niveles jerárquicos:

- Red Regional
- Red Comarcal
- Red Local

Esta clasificación ha de considerarse siempre abierta, sujeta a revisión permanente, sin perjuicio de que en todo momento se establezca una definición precisa.

La jerarquización de la Red no está basada en las características físicas de las carreteras, sino en su funcionalidad, criterio aceptado en todos los planes viarios actualmente existentes. No obstante, deberá optarse preferentemente por diseñar las carreteras según las características de anchura señaladas a continuación:

#### Anchura viaria (en mts.)

- Red Regional entre 6/7 y 7/12\*
- Red Comarcal entre 6/6 y 7/9
- Red Local entre 5/5 y 6/6

\*calzada/calzada más arcenes

#### 2.1. Red Regional

Esta red, que desde el punto de vista funcional forma una sola unidad con la Red de Interés General del Estado en Asturias, está consti-

tuida por un conjunto de tramos de carretera que satisfacen las condiciones siguientes:

a) Sirven a todo el tráfico de largo recorrido en tránsito por el territorio asturiano.

b) Aseguran la conexión entre los principales centros comarcales y facilitan el enlace de estos centros con otras carreteras homólogas de los territorios limítrofes.

c) Incorporan los tramos necesarios para asegurar la continuidad de la red y vertebran el territorio de forma que no queden grandes espacios sin ser servidos por esta red.

La Red Regional se compone de los siguientes tramos:

-Puerto de Tarna hasta Avilés por Riaño (Langreo) y Lugones.

-Puerto de Cerredo a Soto del Barco por Degaña, Cangas del Narcea, Puente San Martín, Cornellana y Pravia.

-Villaviciosa a La Secada.

-Cangas de Onís a Panes y conexión de este tramo con Posada de Llanes a la N-634.

-Puente del Infierno a Grandas de Salime por Pola de Allande.

-Grandas de Salime a Navia por Pesoz y Boal.

-Pesoz a Vegadeo por San Martín y Villanueva de Oscos.

-Tabaza a Candás.

-Gijón a Avilés por la N-632.

-Gijón a Oviedo por la N-630.

-Mieres a Langreo por el alto de San Emiliano.

-Ujo a Cabañaquinta.

#### 2.2. Red Comarcal

Esta red está constituida por aquellas carreteras que satisfacen las condiciones que las redes de mayor rango (Estatal y Regional) no llegan a alcanzar, como:

a) Servir a los tráficos de corto y medio recorrido y a la distribución de tráficos de largo recorrido.

b) Asegurar la conexión de las cabeceras comarcales.

c) Facilitar las conexiones de segunda importancia con los territorios limítrofes.

d) Brindar una cobertura suficiente de todo el espacio regional.

La Red Comarcal se compone de los siguientes tramos:

-Vegado al límite con Galicia por Taramundi.

-Monticelo a Bres.

-La Garganta a Santa Eulalia de Oscos.

-Vegadeo a Boal.

-San Antonio a Lagar.

-Grandas de Salime al límite con Galicia.

-Navia a Villayón.

-Luarca a Pola de Allande.

-Bárcena a Tineo.

-Pola de Allande - Tineo - El Crucero - La Espina.

-El Crucero a La Florida.

-Rodical a Tineo.

-Cangas del Narcea a Leitariegos.

-La Regla a Ibias por el Monasterio del Coto.

-Venta Nueva a Ibias.

-Ibias a Degaña por Tormaleo.

-Almuña a San Martín de Luiña.

-Pravia a Soto de los Infantes por Salas.

-Pravia a Somao.

-Somao a Vegafriosa.

-Puente San Martín a Puerto de Somiedo.

-Oviedo a Peñauillán por el Escamplero y Peñaflor.

-Grado a Grullos.

-Grullos a Avilés.

-Los Campos a Trubia.

-Trubia al Puerto de Ventana.

-Caranga a Pola de Lena por Bárcana.

-Morcín a Pola de Lena por Riessa.

-Avilés a Veriña por Luanco y Candás.

-Pruvia a Jugal por Posada de Llanera.

-Oviedo a Langreo por Veguín.

-Alto de San Estaban a Campomanes por la antigua N-630.

-Mieres a Riaño (Langreo) por

San Tirso.

-Langreo a Gijón.

-Gijón a Pola de Siero.

-Gijón a Alto del Infanzón.

-Gargantada a La Secada por Carbayín.

-Cabañaquinta al Puerto de San Isidro.

-Cabañaquinta a Pola de Laviana.

-Barredos al Alto de la Campa por Nava.

-Villaviciosa a Infiesto.

-Infiesto a Campo de Caso.

-Infiesto a Colunga.

-Colunga a Venta del Pobre por Lastres.

-Villamayor a Fuentes por Borines.

-Colunga a Arriondas.

-Puente de los Grajos a San Juan de Beleño.

-Covadonga a la carretera de Cangas de Onís-Panes.

-Ribadesella a Llanes por la antigua N-634, excepto conexión Posada-N 634.

-Arenas de Cabrales a Poncebos.

### 2.3. Red Local

La Red Local resulta por exclusión, comprendiendo los tramos de carreteras de titularidad del Principado que no han sido incluidas en la Red Regional ni en la Red Comarcal.

Dentro de la Red Local cabe distinguir aquellas carreteras que por su baja intensidad de tráfico (discurrir íntegramente por un municipio y no tener otra función que la de comunicar los núcleos rurales) deberían ser transferidas a los municipios en busca de una gestión más eficaz.

### 3. LA RED HORIZONTE. HIPOTESIS AÑO 2000

El proceso de descapitalización sufrido por las carreteras asturianas, así como limitaciones de índole administrativo y presupuesta-

rias, obligan a la concepción de un programa de actuaciones en carreteras inevitablemente dilatado en el tiempo.

Desde el punto de vista de la técnica constructiva, puede aceptarse como objetivo la remodelación y puesta a punto de la Red de Carreteras del Principado en un espacio de 12 años. Al final de este período, calculado sobre la media temporal de deterioro de los pavimentos, los tramos de carretera acondicionados en primer lugar estarían necesitados de una nueva actuación.

Sabemos que el período de 12 años es excesivamente dilatado como para cerrar un programa de actuaciones a tan largo plazo, de ahí que la programación recogida en el capítulo siguiente se refiera al período 1986-1991, es decir, los seis primeros años de vigencia del Plan. Esta limitación temporal no debe, sin embargo, hacer perder de vista el objetivo último que se persigue: la Red Horizonte del año 2000.

Esta Red Horizonte en modo alguno debe entenderse como un compromiso del Plan, sino como objetivo deseable, sometido con el paso del tiempo a las oportunas revisiones; aunque, de todos modos, se constituye en un valioso marco de referencia a la hora de establecer el Programa de Actuaciones de los primeros seis años de vigencia del Plan.

### 3.1. El diseño de la Red Horizonte

Para la realización de la Red Horizonte se ha partido como premisa del cumplimiento total del Plan General de Carreteras del M.O.P.U. en su incidencia sobre Asturias. Este Plan, que programa actuaciones muy importantes en la Red de Interés General del Estado en Asturias, tiene su período de vigencia hasta el año 1991, por lo que no resulta aventurado prever su cumplimiento total en las postrimerías de este siglo.

Aparte de las actuaciones pro-

gramadas por el M.O.P.U., se contempla en la red Horizonte una nueva carretera, entre Grado y Oviedo por San Claudio, que sustituirá a la actual N-634 por Trubia.

Así concebida, la futura Red del Estado en Asturias se potenciará en su función de soporte fundamental del tráfico, tanto intra como interregional, y se procurará una sustancial mejora de la conectividad y accesibilidad con reducciones muy importantes de tiempos de recorrido.

La concepción de la red futura del Principado halla su base en la red futura del Estado, buscando complementarily extender territorialmente los beneficios que se derivan de la remodelación de ésta, mediante la concreción de vías rápidas en los territorios no atendidos por dicha red y la materialización de una malla de carreteras de características técnicas elevadas. Esta futura red del Principado vertebrará el conjunto del territorio regional y potenciará la consolidación de las comarcas.

La Red Horizonte ha sido concebida, además, con la perspectiva de atender al tráfico previsible recogida de entre los objetivos señalados por el Plan de Carreteras.

Ahora bien, la red futura del Principado no difiere de la red actual en cuanto a su estructura, ya que en realidad existen muy pocos tramos de nuevas carreteras. Las diferencias provienen de un cambio sustancial en las características técnicas actuales de muy diversos tramos, como por ejemplo los del itinerario Soto del Barco-Cangas del Narcea, que se concibe como soporte de la comunicación del suroccidente; los tramos Riaño-Pola de Laviana, Cangas de Onís-Panes, Grandas-Navia y el itinerario Puente del Infierno-Pola de Allande-Grandas de Salime-Oscos-Vegadeo.

En el mapa adjunto se recogen, en 5 niveles -según anchura de plataforma y velocidad específica-, las carreteras de la Red Horizonte,

correspondientes tanto a las del Estado como a las del Principado. Un somero análisis comparativo de la red futura con la red actual pone de manifiesto las profundas transformaciones a realizar en Asturias durante los próximos años.

### 3.2. Mejora de la accesibilidad

Un aspecto fundamental y, en cierta medida, expresivo de estos cambios es la satisfactoria accesibilidad que brinda la Red Horizonte. El plano adjunto número 8 refleja la accesibilidad de las diferentes zonas de Asturias según el índice de velocidad aparente ponderada. Comparando este plano con el del capítulo 1.3, en donde se describía la situación actual de la accesibilidad medida por el mismo índice, se observa la ostensible mejora de la accesibilidad lograda por la aplicación del Plan de Carreteras en Asturias.

En conjunto, la accesibilidad aumenta un 25% en sus diversos índices, alcanzando no obstante un nivel todavía reducido en comparación con los habituales en el país. La extrema dificultad que comporta la singular orografía asturiana para las comunicaciones se pone aquí de nuevo en evidencia.

Bien es cierto que dicha mejora permitirá romper de una vez el aislamiento de las zonas más inaccesibles. Así, todo el suroccidente asturiano a excepción de Degaña, alcanzaría un nivel de accesibilidad semejante al que en la actualidad presentan Siero o Gijón, y el nivel de lugares como Caso, Aller o Cangas del Narcea (hoy extraordinariamente precarios) sería entonces similar al de la zona Mieres, por poner un ejemplo.

En resumen, la accesibilidad lograda en la Red Horizonte no sólo facilitará la fluidez de las comunicaciones, sino que proporcionará una mayor movilidad dentro de la región. La sensibilidad del tráfico a

las mejoras de la red queda reflejada en el cuadro siguiente, que muestra la cifra del tráfico medido en 1984, el tráfico esperado en el año 2000 de mantener la red actual de Asturias y el tráfico esperado en el año 2000 con la Red Horizonte diseñada.

#### Tráficos internos en número de viajes diarios

	Año 1984	
Vehículos ligeros	105.732	
Vehículos pesados	14.607	
	Año 2000	Año 2000
	Red Actual	Red Horizonte
V. ligeros	141.881	202.314
V. pesados	17.396	20.137

### 4. PROGRAMA DE ACTUACIONES

A la hora de definir un programa de actuaciones que permita alcanzar el objetivo del año 2000 (la Red Horizontes) se han buscado soluciones a tres tipos de problemas: congestión actual y previsible en los tramos existentes, déficit de accesibilidad y ausencia de características mínimas. Para ello ha sido preciso iniciar un proceso selectivo a fin de fijar las necesarias prioridades, escogiendo un primer paquete de actuaciones que atiende fundamentalmente a tramos de carretera con problemas muy graves, de acuerdo con la clasificación por categorías introducida en el diagnóstico, o tramos de ejes e itinerarios a potenciar para paliar déficit notorios de accesibilidad.

Se han escogido cuatro tipologías de actuación que conforman otros cuatro programas de actuación concretos:

- Programa de Nuevas Carreteras.
- Programa de Acondicionamientos Generales.
- Programa de Acondicionamientos Parciales.
- Programas de Mantenimiento y Refuerzos de firme.

No se incluye aquí un programa específico de actuación en el medio urbano y en algunos puntos singulares, por entender que las actuaciones precisas están comprendidas en la programación del tramo al que correspondan la travesía de población o el punto singular susodichos.

El período de programación escogido en la primera fase del Plan es el definido por los años frontera 1986/1991. Estos 6 años constituyen un espacio de tiempo lo suficientemente amplio como para iniciar las principales actuaciones y poder someter a revisión la propia concepción del Plan antes de programar la fase siguiente.

Sobre la programación de actuaciones existe una incertidumbre derivada de la imposibilidad de definir, en el momento de realización del Plan de Carreteras, los recursos financieros con que contará la Comunidad Autónoma, susceptibles de ser aplicados al Plan.

No obstante, el programa que se presenta comporta el compromiso de elaborar proyectos, decidir expropiaciones, resolver expedientes administrativos y poner en ejecución las diferentes obras programadas, sin que a la sazón deba interpretarse que todas las obras antes del 31 de diciembre de 1991 puedan verse culminadas.

#### 4.1. Programa de nuevas Carreteras.

La transformación de la red de carreteras del Principado se basa en el cambio de características de las carreteras existentes y no en la construcción de otras nuevas.

Sin embargo, en determinados casos será necesario construir variantes y conexiones actualmente inexistentes que, a pesar de su elevado costo, resultan imprescindibles para alcanzar los objetivos propuestos.

El programa de nuevas carreteras es el siguiente:

Tramo	Kms. -
-*Riaño-Sama	4,2
-Sama-El Entrego Norte	3,2
-Ujo-Moreda	5,3
-Enlace N-632 tramo Veriña Gijón con Autopista "Y"	2,0
-Variante del Puente San Martín	2,4
-*Acceso al Puerto de Cudillero	2,4
-Acceso a Baiña (Mieres)	0,6
-*Acceso al Valle de Saliencia	5,5
-*Variante de San Juan de Beleño a Viego	3,1
-Pravia-Cornellana	12,0
	-
TOTAL	40,7

-----  
\* Obras ya iniciadas  
-----

#### 4.2. Programa de Acondicionamientos Generales

El nivel de actuaciones en el programa de Acondicionamientos Generales supone una profunda transformación de las carreteras con mejoras de anchura de plataforma, trazado, velocidad específica, drenaje, capacidad portante y renovación de la capa de rodadura con costes unitarios elevados.

El programa se concreta en el listado siguiente:

Tramo	Kms. -
-Sotrondio-El Entrego	3,0
-Candás-Tabaza	9,7
-Benia-Arenas de Cabrales	15,8
-Pósada de Llanes-C <sup>a</sup> Cangas de Onís-Panes	15,8
-*Presa de la Barca-Bárcena	10,0
-La Florida-Presa de la Barca	11,0
-Puente del Infierno-La Florida	18,8
-Cangas del Narcea-Puente del Infierno	6,1
-*Travesía de Cangas del	

Narcea	1,7
-La Florida-Tineo	7,5
-Puente del Infierno- Pola de Allande	18,8
-Vegadeo-Alto de la Garganta	19,0
-Puerto de la Garganta-Taramundi	9,0
-Alto de la Garganta-San Martín de Oscos	16,3
-Navia-Boal	26,0
-Trubia-La Plaza	29,0
	- - - - -
TOTAL	217,5

#### 4.3. Programa de Acondicionamientos Parciales

El programa de Acondicionamientos Parciales recoge una serie de obras que tienen por objeto la mejora de la plataforma de las carreteras mediante un ensanche moderado de las mismas, el arreglo de caños y cunetas y la renovación completa de la capa de rodadura. Sin embargo, este capítulo contempla muy ligeras variaciones o modificaciones específicas en el trazado.

El programa de Acondicionamientos Parciales está formado por la obras siguientes:

- Tramo	Kms. -
-Acondicionamiento de la variante de Tanes a Rioseco	2,0
-*Soto de Caso-Puerto de Tarna	13,4
-*Pola de Laviana-Nava	22,5
-Mieres-Langreo	13,0
-*Acceso a Ponga desde C <sup>a</sup> Arriondas-Sahagún	14,4
-*Venta del Pobre-Colunga	11,4
-Cangas de Ons-Benia	15,5
-*Covadonga a C <sup>a</sup> Cangas de Ons-Panes	6,8
-Arenas de Cabrales-Poncebos	6,0
-*Boal-Grandas de Salime	42,5
-Grandas de Salime-Pola de Allande	44,4
-Cangas del Narcea-Degaña	39,0
-Degaña-Puerto Cerrado	11,5
	- - - - -
TOTAL	242,4

-----  
\* Obras ya iniciadas.  
-----

#### 4.4. Programa de Mantenimiento y Refuerzo de firmes

Este programa cobra especial interés dentro del Plan, por cuanto afecta al mayor número de tramos existentes en la red.

Dos aspectos de clara incidencia en la practicabilidad de las carreteras se contemplan en el Programa. De un lado, el mantenimiento propiamente dicho de las carreteras, es decir, las labores de rebacheo, reposiciones de muros y estructuras, pintura, señalización, protección, limpieza, etc. De otro lado, la ejecución de refuerzo de firmes y mejoras en el drenaje de las carreteras. Sin repercutir en el ancho de la calzada ni en su trazado, estas obras, al regularizar la capa de rodadura y la señalización, aumentan notablemente la velocidad media de recorrido, la seguridad y otros aspectos de clara incidencia en la mejora de la comunicación.

A lo largo de los seis años de vigencia del Programa se ha previsto el refuerzo del firme en 1.160 kilómetros de la Red del Principado y la realización de múltiples tareas de mantenimiento. La programación específica se efectuará atendiendo prioritariamente al grado de deterioro de cada tramo.

#### 4.5. Valoración del Programa

La existencia de proyectos concretos, estudios previos y evaluaciones estándar, ha permitido la valoración del Programa de Actuaciones según los diferentes capítulos.

La inversión, en pesetas constantes de 1986, requerida para el total de las actuaciones programadas es la siguiente:

Actuaciones	Kms	Millones de
		pts.
		Nuevas ca-

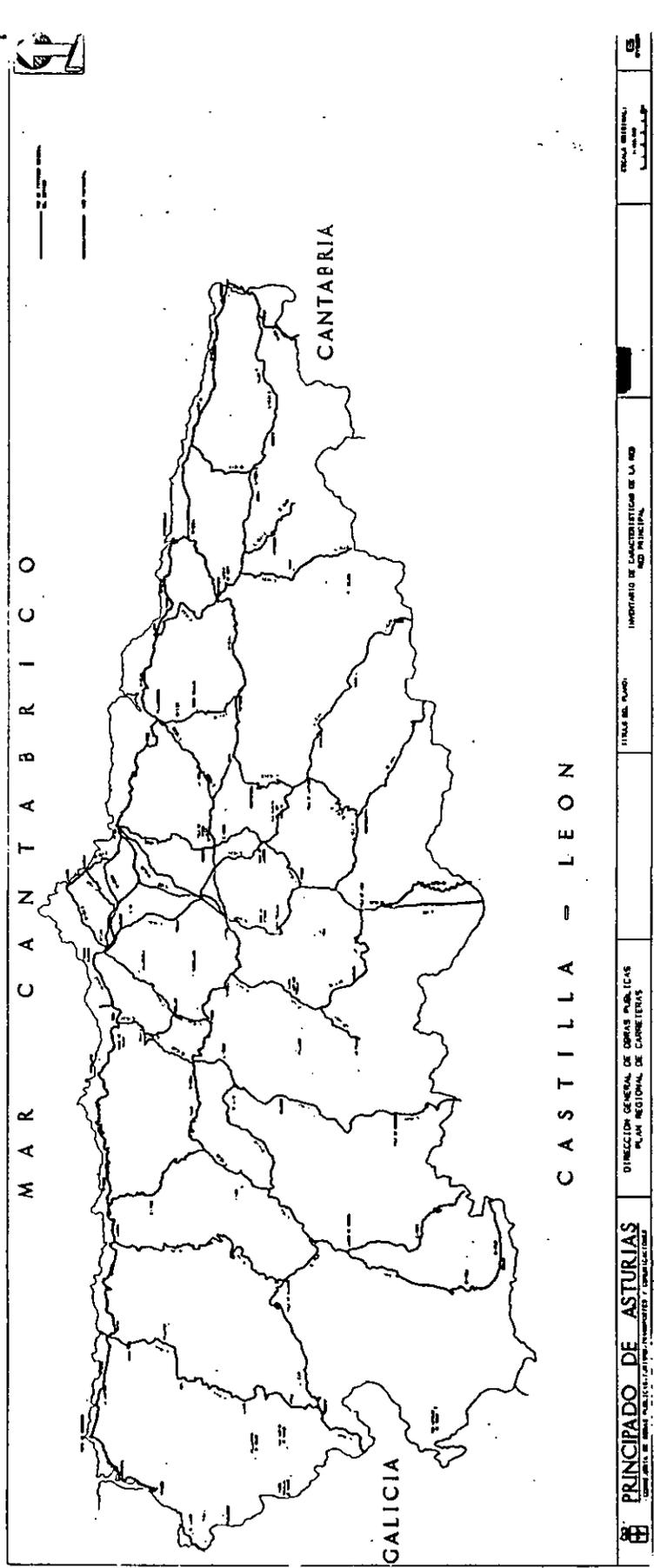
Carreteras.	40,7	5.054
Acondicionamientos generales	217,5	10.156
Acondicionamientos parciales	242,4	4.399
Mantenimiento y refuerzos del firme	1.160,0	13.360
TOTAL	1.660,6	32.969

La magnitud de la inversión requerida pone de manifiesto, a tenor de las actuales disponibilidades presupuestarias (3.300 millones de pesetas en el Presupuesto regional de 1986), la necesidad de un importante incremento en los recursos que el Principado habrá de destinar a la inversión en carreteras.

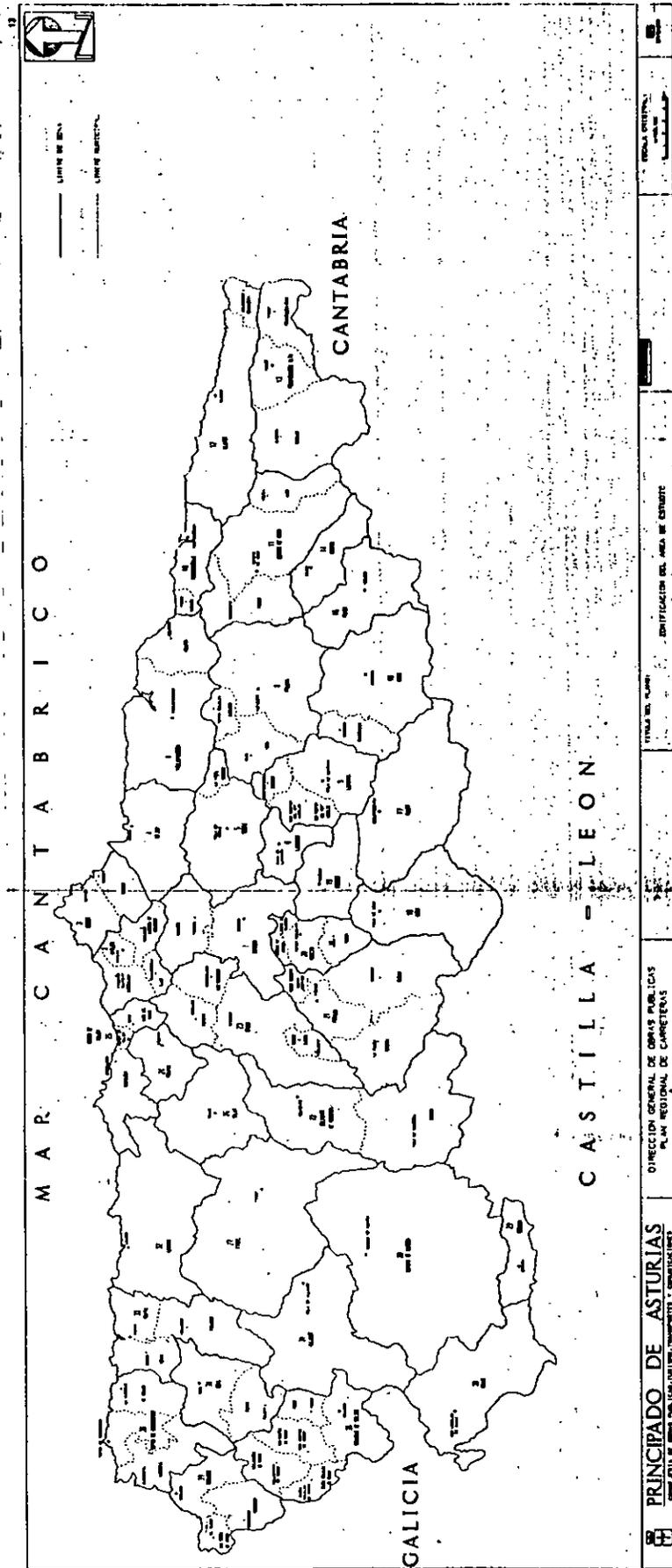
Por otra parte, teniendo en cuenta el grave estado de deterioro que sufre la red como consecuencia de la descapitalización habida en los últimos años, deben aceptarse como prioritarios los programas de Acondicionamientos Parciales y de

Mantenimiento y Refuerzo de firmes. Fijaremos, pues, como objetivo el total cumplimiento de los mismos dentro del período programado. Los programas de Nuevas Carreteras y Acondicionamientos Generales pueden ser contemplados sin embargo con mayor flexibilidad en el tiempo, de acuerdo con las disponibilidades existentes (por cierto muy variables al incidir sobre ellas programas específicos FEDER y otros). Pero, en todo caso, se cumplirá el compromiso de iniciar las actuaciones programadas dentro del período establecido.

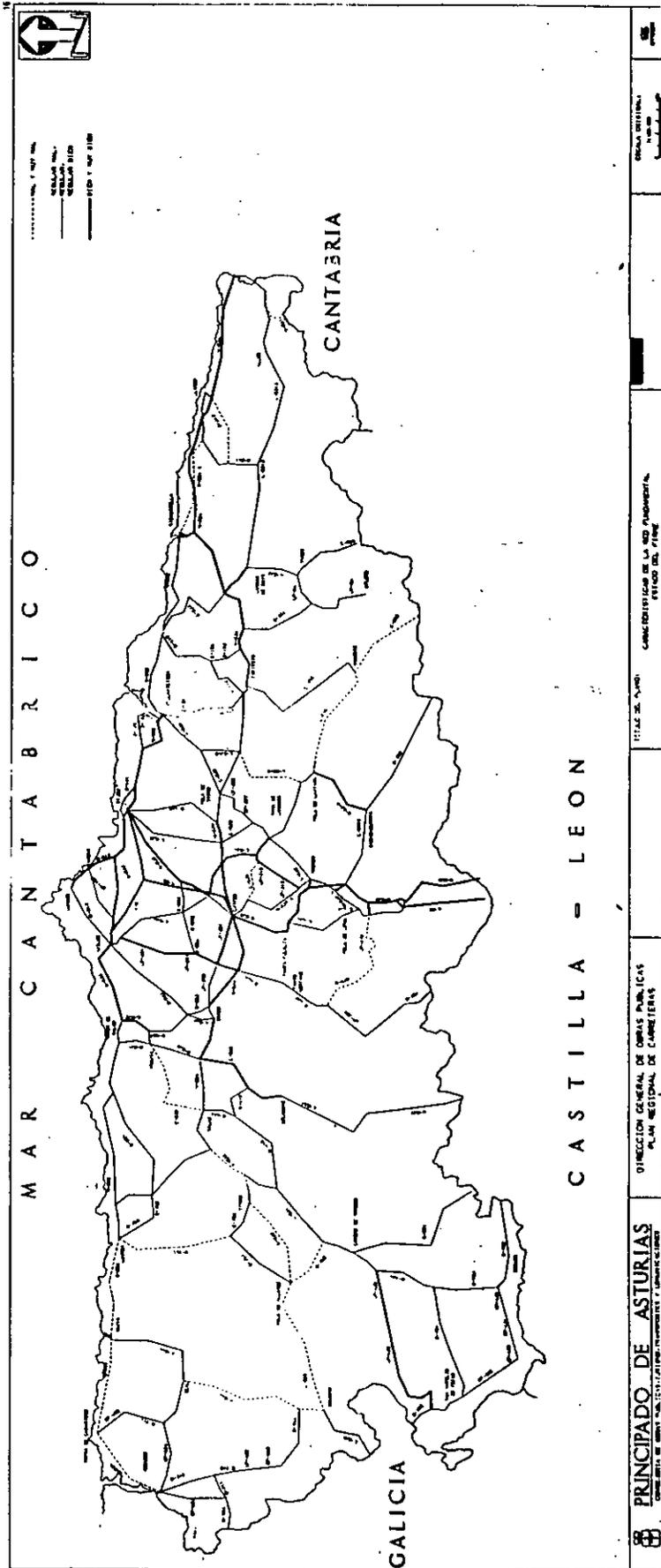
Considerando lo susodicho, se propone para el período de 6 años una inversión de 27.400 millones de pesetas, cantidad que sumada a las aportaciones presupuestarias anteriores a 1986 en obras del programa ya iniciadas y a los flecos provenientes de las obras comenzadas dentro del período, pero que deberían concluir a lo largo de 1992 y 1993, permitirá asegurar el fiel cumplimiento del mencionado Programa de Actuaciones.



 <b>PRINCIPADO DE ASTURIAS</b> <small>COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ESPAÑA</small>	DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS PLAN REGIONAL DE OBRAS PUBLICAS	TITULO DEL PLANO:	INVENTARIO DE LOCALIDADES DE LA RED MUNICIPAL	<b>ESCALA NUMERICA</b> 1:50000 <b>ES</b>
--	--	-------------------	--	--

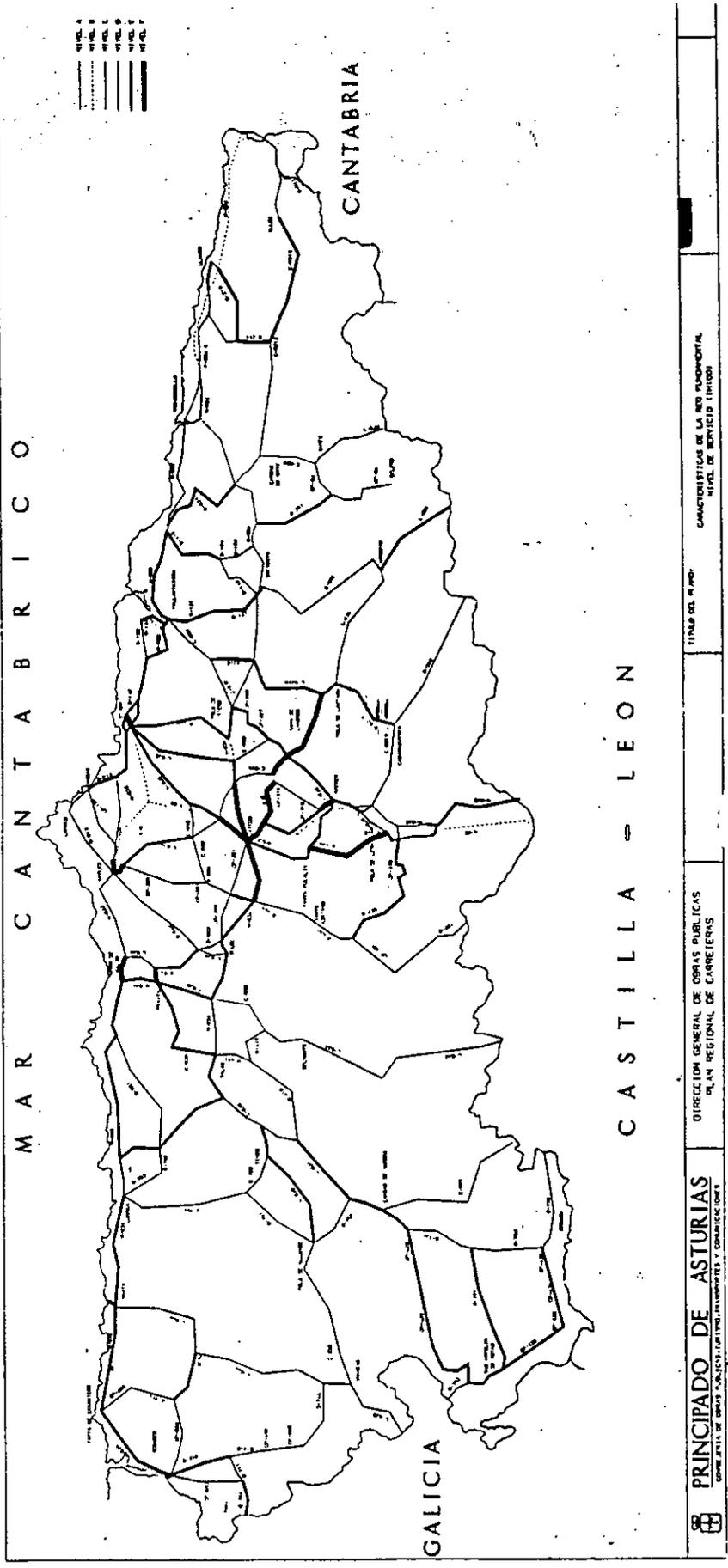




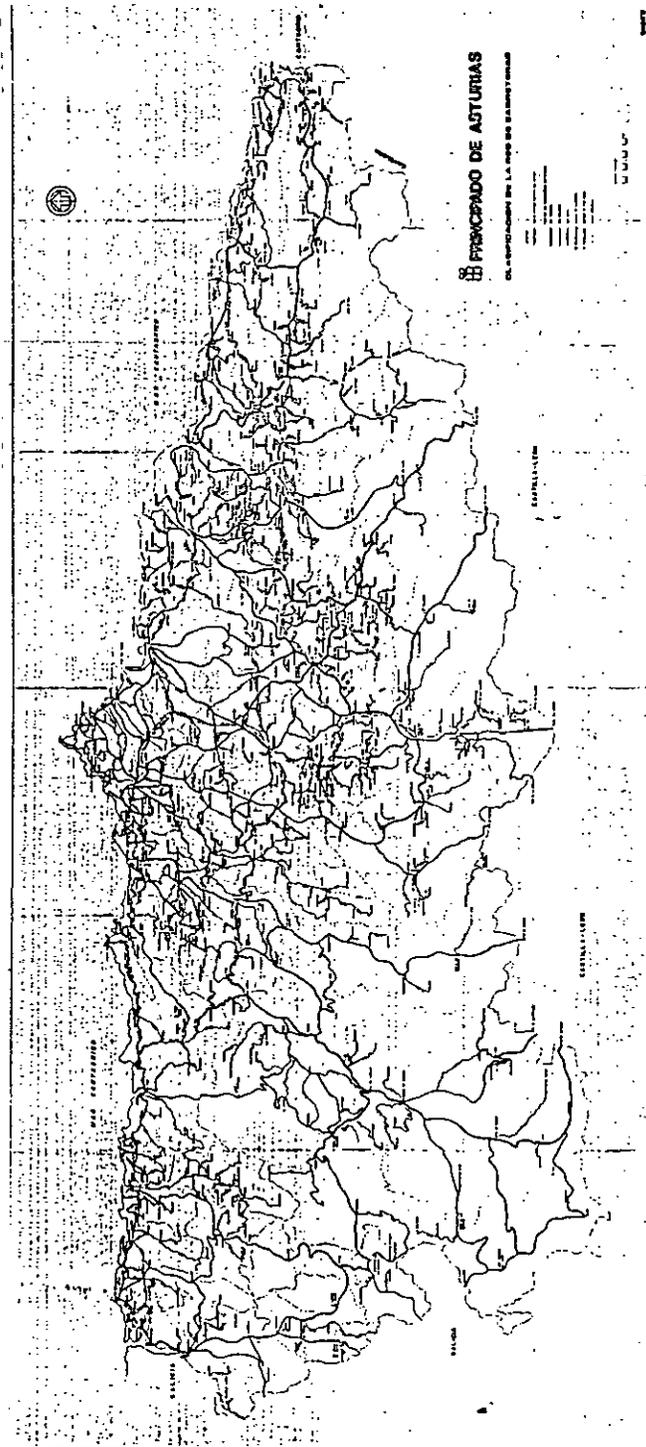




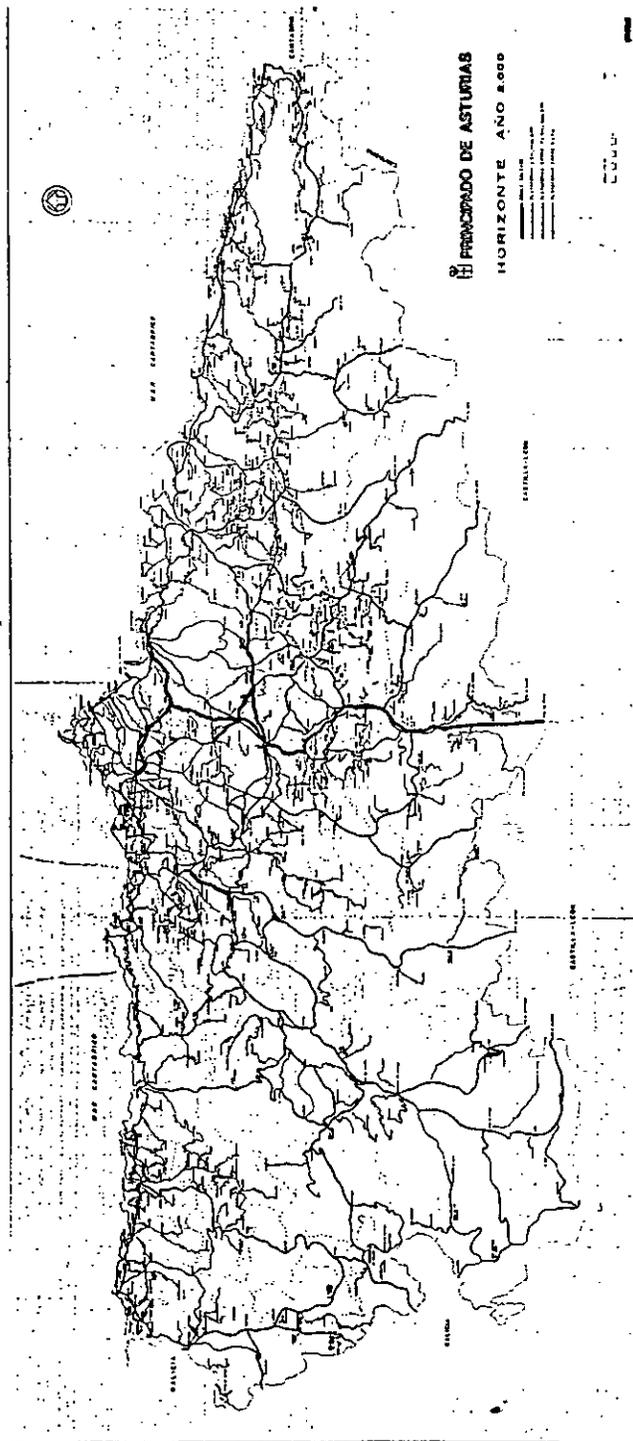


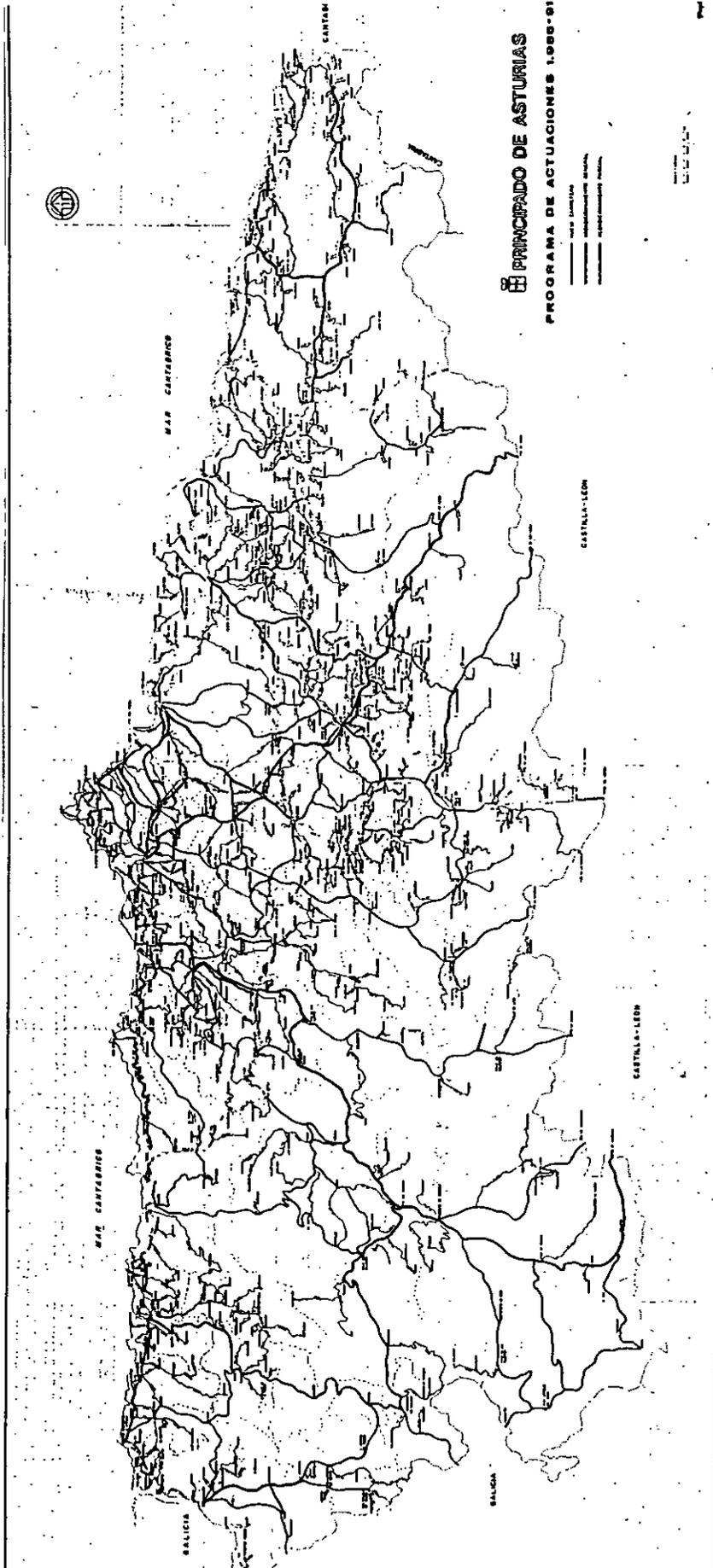


	<b>PRINCIPADO DE ASTURIAS</b> <small>COMITE DE OBRAS PÚBLICAS, INSTITUTOS DE OBRAS PÚBLICAS Y CONECTIVIDAD</small>	DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS PLAN REGIONAL DE CARRERAS	TITULO DEL PLAN:	CARACTERÍSTICAS DE LA RED PLUVIDIOMETRAL NIVEL DE INUNDACION (Metros)
--	---	--	------------------	--









**3. INFORMACION****3.3. COMPOSICION DE LOS ORGANOS  
DE LA CAMARA**

Ponencia que informará la  
Comunicación del Consejo de  
Gobierno sobre la instalación de  
nuevas Estaciones de Inspección  
Técnica de Vehículos

**PRESIDENCIA DE LA JUNTA GENERAL  
DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS**

La Comisión de Industria, Energía y Comercio, en la sesión celebrada el día 16 de octubre de 1986, ha designado la Ponencia que informará la Comunicación del Consejo de Gobierno sobre la instalación de nuevas Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, Ponencia que ha quedado integrada por los siguientes Diputados:

Grupo Parlamentario Socialista:  
-Don Juan Ramón Rodríguez Heres  
-Don Avelino Pérez Fernández

Grupo Parlamentario Popular:  
-Don Gilberto Espina Coballes

Grupo Parlamentario Comunista:  
-Don Emilio Huerta Rodríguez

Grupo Parlamentario Mixto:  
-Don Maximino Gorostiza Ezquerria

Lo que se publica en el BOLETIN  
OFICIAL DE LA JUNTA GENERAL DEL

PRINCIPADO DE ASTURIAS a tenor de lo previsto en el artículo 122 del Reglamento de la Cámara.

Oviedo, Palacio de la Junta General, 20 de octubre de 1986. El Presidente de la Cámara, Juan Ramón Zapico García.

-----  
Elección de Vicepresidente de la  
Comisión de Industria, Energía y  
Comercio

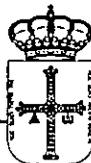
**PRESIDENCIA DE LA JUNTA GENERAL  
DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS**

La Comisión de Industria, Energía y Comercio, en la sesión celebrada el día 16 de octubre de 1986, ha elegido Vicepresidente de la misma al Diputado del Grupo Parlamentario Comunista, Don Emilio Huerta Rodríguez.

Lo que se publica en el BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA GENERAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS a tenor de lo previsto en el artículo 122 del Reglamento de la Cámara.

Oviedo, Palacio de la Junta General, 20 de octubre de 1986. El Presidente de la Cámara, Juan Ramón Zapico García.

- oOo -

**BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA GENERAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS**

Edición y suscripciones: Servicio de Publicaciones. Palacio del Principado. c/ Fruela, 17.  
33071 - OVIEDO. Suscripción anual: 2.100 ptas. Depósito Legal O-1.521-82