

Jornada Técnica sobre el Transporte Terrestre en el Noroeste Ibérico

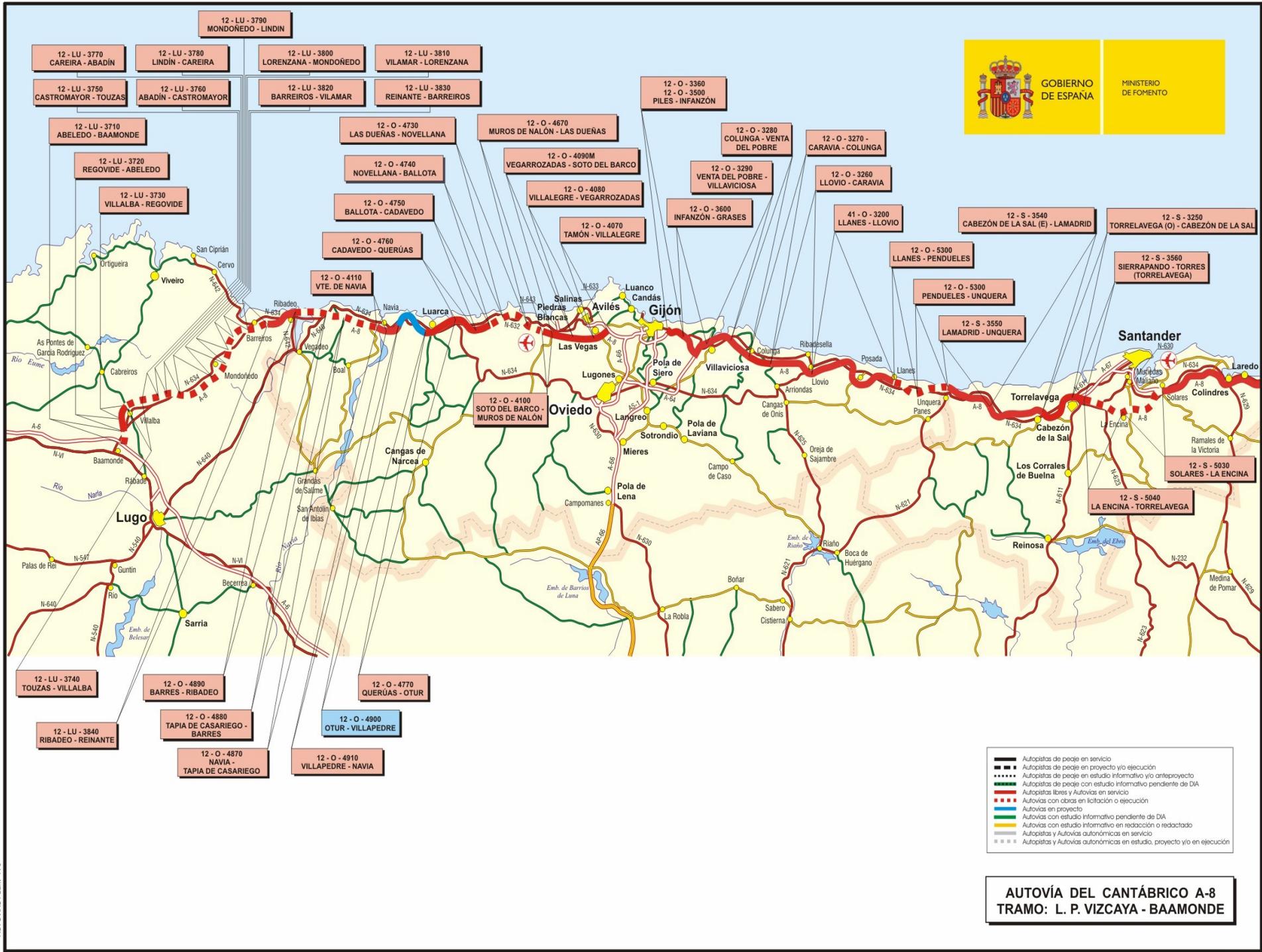
Justo Borrajo Sebastián.
Dr. Ingeniero de Caminos.

Febrero de 2008.

“ La velocidad es una forma de éxtasis que la revolución técnica ha brindado al hombre. El hombre encima de su vehículo no puede concentrarse sino en el instante presente de su vuelo...; está fuera del tiempo; dicho de otra manera, está en estado de éxtasis”.

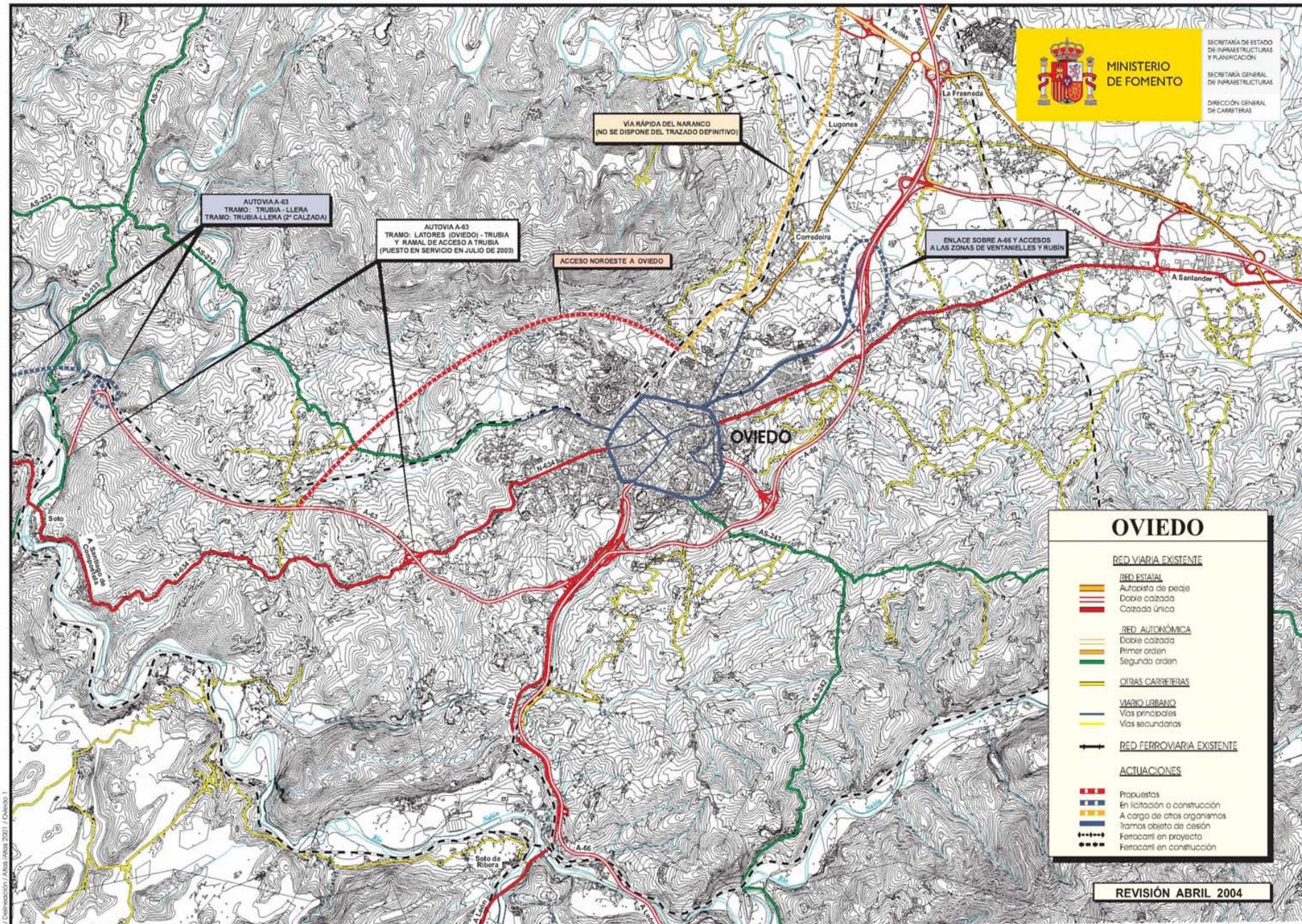
“La lentitud” Milan Kundera.





- Autopistas de peaje en servicio
- - - Autopistas de peaje en proyecto y/o ejecución
- Autopistas de peaje en estudio informativo y/o anteproyecto
- Autopistas de peaje con estudio informativo pendiente de DIA
- Autopistas libres y Autovías en servicio
- - - Autovías con obras en licitación o ejecución
- Autovías con estudio informativo pendiente de DIA
- Autovías en proyecto
- Autovías con estudio informativo en redacción o redactado
- Autopistas y Autovías autonómicas en servicio
- Autopistas y Autovías autonómicas en estudio, proyecto y/o en ejecución

**AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO A-8
TRAMO: L. P. VIZCAYA - BAAMONDE**



Principales zonas generadoras de tráfico en la zona central de Asturias.

- Entre Oviedo, Gijón y Avilés generan el 68 por 100 de todo el tráfico.
- El 50 por 100 del tráfico generado en Avilés con destino Asturias se dirige a Oviedo y el 23 por 100 a Gijón.
- El 56 por 100 del tráfico de Gijón con destino a Asturias se dirige a Oviedo y el 13 por 100 a Avilés.

Principales problemas en la Y asturiana

- La A-66 tiene un 90 por 100 de tráfico metropolitano y en su entrada norte a Oviedo presenta problemas de falta de capacidad.
- La IMD en la A-66 es 1,84 veces mayor en su llegada por el norte a Oviedo que por el sur (60.000 veh./día entre Oviedo y Gijón y 90.000 entre Oviedo y Lugones).
- Los accesos de la A-66 a Oviedo tienen incrementos (2000-2005) moderados de tráfico (entre el 1,5% por el N. y el 1% por el S.) mientras el tramo más urbano, que actúa como circunvalación, ha experimentado un incremento de tráfico del 24 por 100 en los últimos años.

Ocupación de espacio de los enlaces periurbanos.



Directrices del PEIT sobre actuaciones urbanas

- La ejecución de nuevos ejes viarios en entornos urbanos o periurbanos debe valorar previamente su necesidad funcional frente a los riesgos de favorecer la dispersión urbana.
- La programación de actuaciones en medio urbano debe canalizarse a través de mecanismos de cooperación con las administraciones competentes en el transporte y la ordenación territorial.



Carril Bus-VAO de la A-6



Carril Bus-VAO de la A-6







Carril Bus-VAO de la A-6

- Número de autobuses/día:
1994.....1260.
2004.....4000.

Incremento 1991-2005 (7-10h.):

	<u>BUS</u>	<u>Carretera</u>
Personas Transportadas	72%	39%
Vehículos	96%	15%

Reparto de viajeros en hora punta A-6

- | <u>Año</u> | <u>Coche</u> | <u>Bus</u> | <u>%Bus</u> |
|------------|--------------|------------|-------------|
| 1991 | 21.430 | 6.602 | 24 |
| 1995 | 23.842 | 11.600 | 33 |
| 2001 | 29.409 | 16.370 | 36 |
| 2005 | 33.176 | 20.022 | 38 |
| Inc. 91/05 | 55 | 203 | |

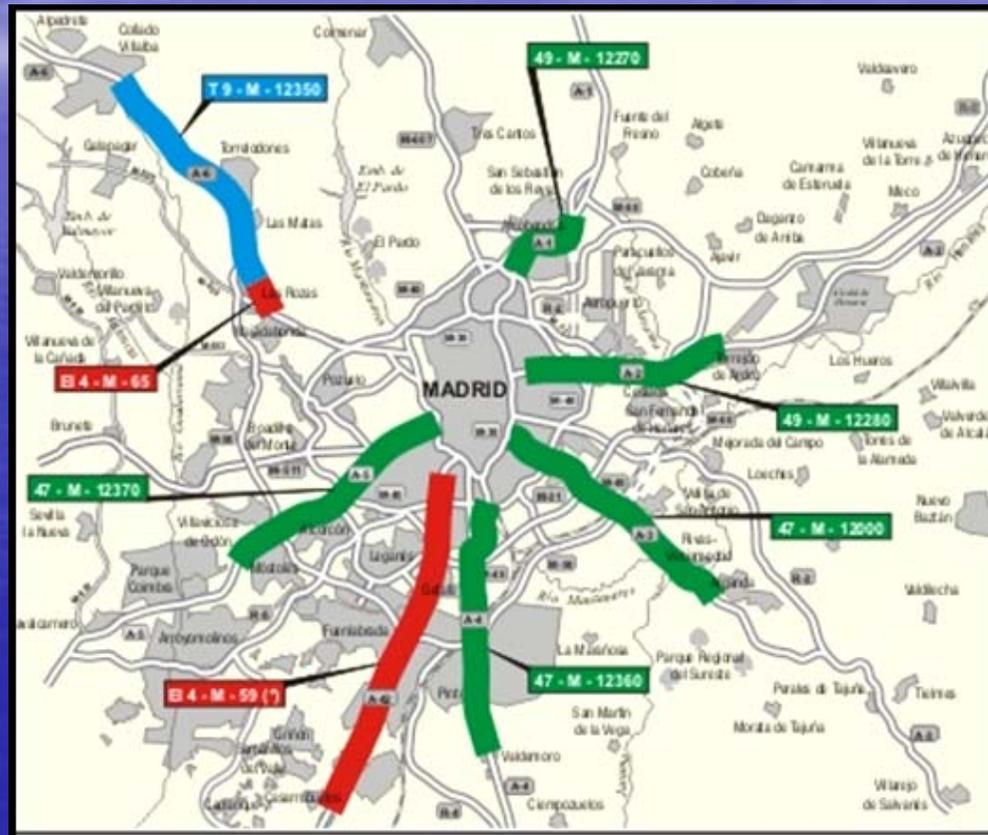
Nuevos carriles-bus o uso restringido en estudio

- Madrid, Barcelona, Málaga y zona central Asturiana.
- 11 corredores.
- 230 Km. de tronco.
- Inversión: 1.800 millones de euros.
- Personas beneficiadas: 165 millones/año.
- Ejecución: 2008-2013.

Nuevas propuestas de carriles Bus

MADRID

MOTORWAY	LENGTH (km)
A-1	7,00
A-2	15,00
A-3	21,70
A-4	28,00
A-5	13,70
A-6	20,00
A-42	26,50



Aumento de la capacidad de la Y asturiana

- En noviembre de 2005 se dio una orden de estudio para la mejora integral del corredor formado por las autopistas A-8 y A-66.
- Entre Oviedo y Gijón circulan más de 1000 autobuses diarios (IMD de 70.000 veh./ día) y 800 autobuses entre Avilés y Serín (IMD de 50.000 veh./día).
- El objetivo es aumentar la capacidad sin incrementar el número de vehículos, de acuerdo con el PEIT.

Actuaciones a proyectar

- Carriles de uso restringido para tráficos específicos, de forma permanente o variable.
- Ampliación de las calzadas existentes.
- Análisis de las tipologías de las estructuras existentes y su posible ampliación.
- Los puntos de origen-destino se establecen en las estaciones de autobuses.

Diagnóstico de la Memoria Inicial para consultas ambientales.

- Existen problemas de no adecuación del trazado a la Norma 3.1-IC (sobre todo peraltes), problemas estructurales del firme , de gálibo en algunas estructuras y de drenaje transversal.
- El estudio informativo en realización tendrá que resolver dichos problemas y ampliar la plataforma para implantar un carril de alta ocupación (uso restringido).
- No está claro si el estudio debe someterse a procedimiento de evaluación, por lo que se consulta al Órgano Ambiental.

Secciones tipo propuestas.

- Ocupando mediana con sección estricta (1,0 m.) o mediana de 2,0 m. y reduciendo el ancho de carril a 3,50 m. Se mantiene el arcén de 3,0 m o se reduce a 2,5 m.
- Se mantiene una mediana de 4,0 m. o 6,0 m. y se añade un carril por el exterior o mitad y mitad pero de 3,5 m. o de 4,0m.

Carriles de uso restringido en USA.



Carriles de uso restringido en USA.



Carriles de uso restringido en USA.

