



### **3.- Descripción general de la propuesta de ordenación del tráfico para la zona de actuación.**

#### **3.1.- Descripción general de situación actual.**

Nos encontramos ante una vía de penetración a la ciudad, con llegada a la glorieta de la Cruz Roja, siendo final de trazado de uno de los antiguos ramales de la autovía “Y” que conecta Oviedo, Gijón, Avilés. En una infraestructura que ha estructurado las comunicaciones del Área Central de Asturias durante los últimos 50 años. Desde el momento de su construcción, la ciudad de Oviedo ha crecido principalmente hacia el norte abrazando esa infraestructura, lo que ha ido agudizando su condición de barrera urbana. Primero se fue colmatando la trama urbana de los barrios limítrofes, y en los últimos 25 años, se han ido ubicando elementos dotacionales que son polos de actividad de la ciudad y algunos incluso de rango regional.

**3.2.- Final de una vía de tráfico externo en forma de autovía**, que entra hasta una glorieta terminal ya integrada muy profundamente dentro del tejido urbano; que conserva el diseño de autovía, con sus conflictos de velocidad, de ruido, y de barrera, tanto de seguridad como de topografía. Se trata de un impacto de tráfico concentrado, con escasas salidas anteriores, y que desemboca en un punto terminal, en el que interrumpe una vía de gran capacidad con funciones de ronda interior dentro de la población; y que se prolonga en su misma dirección con un vial ya de una sola dirección, que desemboca de forma inmediata sobre el propio centro urbano.

#### **3.3.- Problemas derivados del carácter interurbano de la vía de penetración en ciudad.**

Gran superficie dedicada al tráfico al configurarse grandes calzadas de carácter interurbano con medianeras y arcenes ajenos a cualquier uso urbano.

Gran superficie dedicada a calzada, que soporta la regulación semafórica de la glorieta, con hasta cuatro carriles de espera.

Falta de permeabilidad a otras moviidades, que se agrava en tanto se va a recuperar actividad urbana en dos espacios inmediatos a la glorieta, El Bulevar del Vasco y La Fábrica de Armas de la Vega.

#### **3.4.- Problemas de ordenación de tráfico de la ronda interior derivados del diseño actual del enlace.**

Excesiva concentración de tráficos, muchos de ellos de paso entre el este y el oeste de la ciudad, que podrían reconducirse a itinerarios exteriores.

Aumento de la carga de tráfico derivada del aumento de actividad en el antiguo solar de El Vasco. Conexión a la glorieta del Bulevar del Vasco, que alberga un nuevo Parking para 1.400 plazas, Centros de actividad comercial y gastronómica, edificios residenciales y de servicios.



### **3.5.- Problemas derivados de la ordenación de flujos desde, y hacia Pumarín.**

Interferencia de los tráficos provenientes de Amparo Pedregal con los de entrada desde la vía de penetración.

Problemas en la distribución y ordenación de tráficos en el barrio de Pumarín por condicionantes derivados de la ordenación actual de la glorieta y de la imposibilidad de hacer giros a la izquierda desde General Elorza.

### **3.6.- Problemas derivados de intervenir en un nodo central de la ordenación de tráfico de la ciudad.**

La transformación urbana de este ámbito supone que cualquier obra que se haga debe ser compatible con el mantenimiento de los flujos de tráfico; al tiempo que sería deseable alterar en la menor medida posible las instalaciones subterráneas que la atraviesan.

La propuesta a desarrollar considera la ejecución de una nueva ordenación de diferente tipología que la existente. Por un lado, se recogen y canalizan los distintos flujos de tráfico en unos nuevos viales, donde se calma el tráfico, sin perder las accesibilidades existentes, tanto en relación a la ciudad, como al Bulevar del Vasco de nueva creación. Por otro lado, se crea un "Gran Parque Urbano", donde prima el área verde y estancial, a la vez que se crea un espacio multicultural. Amén de facilitar la fluidez del tráfico, también lo hará con el tránsito peatonal y otros tipos de movilidad sostenible en los diferentes sentidos, y permita también la movilidad ciclista continuando la misma en el núcleo urbano.

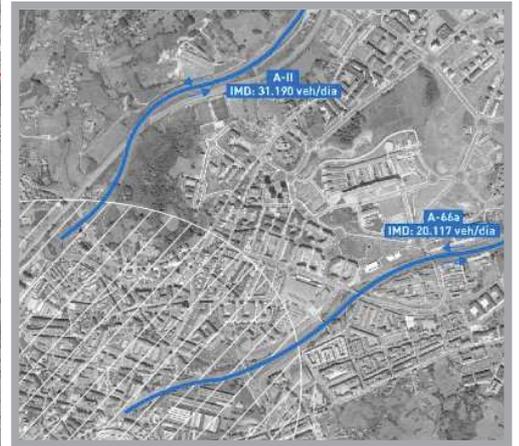
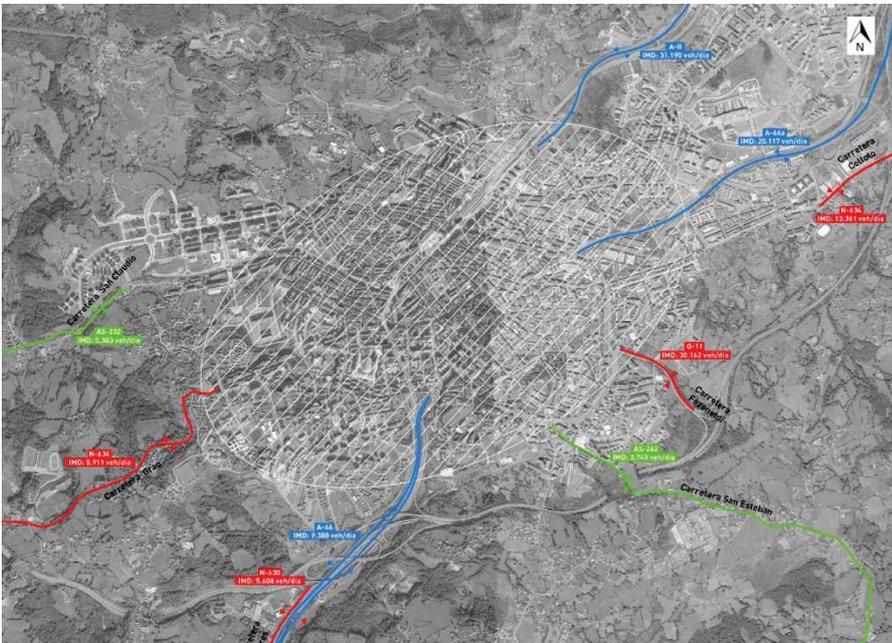
Como consecuencia de todo ello se gana un nuevo espacio público para la ciudad.

### **3.7.- Propuesta y criterios técnicos adoptados**

El Bulevar de Santullano, hasta hace cinco años se seguía denominando y considerando la Autopista A-66, por donde se circulaba a 120 Km/h. Tras la reducción de la velocidad límite para circular a 50Km/h, se iniciaron una serie de modificaciones que tienen como principal objetivo convertir dicho tramo en una vía urbana.

Parte de los cambios realizados y previstos han logrado una reducción del tráfico longitudinal circulante por dicha vía (tanto de entrada como de salida), canalizándose hacia la autopista AS-II; así como una mayor dispersión transversal para el resto de tráfico, y por tanto, una reducción del número de vehículos que acceden al centro de Oviedo por glorieta ubicada en la Plaza de la Cruz Roja.





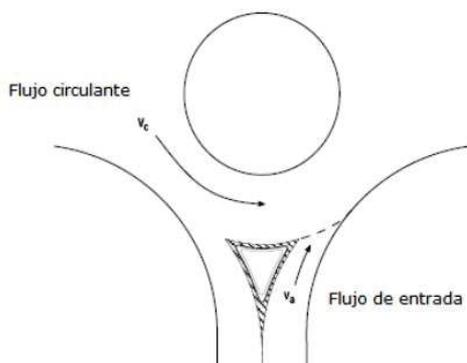
Mapa de aforos públicos 2010. Proyecto SUMOBIS Oviedo.

Con la nueva glorieta propuesta en dicha Plaza de la Cruz Roja se consolidará esa permeabilidad de los límites del Bulevar de Santullano, así como una mayor integración urbana, eliminando la perspectiva de ella como barrera psicológica por ser un punto de elevada densidad vehicular entre sus barrios colindantes, y facilitando una transitabilidad no-motorizada más fluida.

### 3.8.- Pre-análisis de capacidad:

En este apartado se analiza el nuevo diseño propuesto en la intersección tipo glorieta de la Plaza de la Cruz Roja, teniendo en cuenta datos públicos de tráfico vehicular y datos propios de estudios de investigación, permitiéndonos identificar su capacidad global, y sus puntos de inflexión.

- Se debe tener en cuenta que la circulación a estudiar es discontinua, siendo comunes las paradas, ya sea por los pasos de peatones que permiten unificar los barrios, la semaforización que dota de mayor capacidad a dicha intersección, o las señales de prioridad en los carriles de acceso directo.
- A la hora del cálculo de la capacidad de dicha glorieta, más que el análisis de la capacidad global, conviene hablar de la capacidad de cada una de las entradas a la glorieta (que dependerá de los tráficos circulantes por la calzada anular y los de cada una de las entradas a la misma).



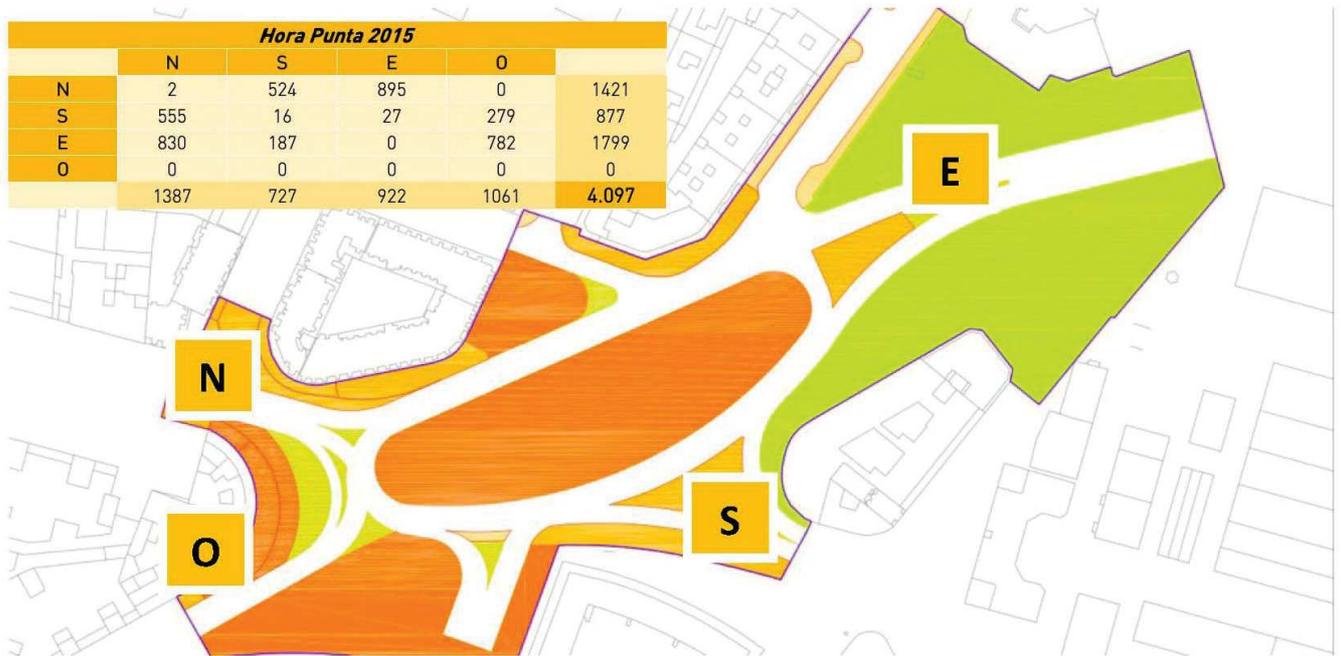
Flujos de tráfico en una glorieta.

- 



- La nueva infraestructura propuesta a nivel de circulación vehicular no solo mantendrá los movimientos permitidos hasta el momento, sino que los aumentará integrando las vías Calle Fernando Vela y Calle Amparo Pedregal, que hasta ahora únicamente tenía acceso el sentido este-oeste del Bulevar de Santullano aguas arriba de la actual glorieta de la Cruz Roja. Por tanto, para dicho brazo tendrá una repercusión en la velocidad de circulación, disminuyéndola metros antes.
- Tras un análisis previo de su capacidad según información pública y datos disponibles de estudios de investigación, desde el punto de vista de tráfico, durante ciertos momentos de la hora punta de cálculo podrían resultar ciertas densidades circulatorias altas, alcanzando puntualmente situaciones de congestión (admisibles para un entorno urbano, nivel de servicio D máximo aceptable por la 3.1 IC), en el nuevo cuadrante noreste donde se unifican nuevos ramales y donde ya actualmente se dota de una mayor capacidad mediante un carril de acceso directo para el movimiento Este-Norte.

Por este motivo, se recomienda para disuadir y amortiguar dichas congestiones puntuales un estudio profundo de la movilidad actual del entorno de estudio que permita diseñar una intersección adaptada a su futura demanda y con capacidad necesaria para absorberla; y que mediante un control semafórico adaptativo permita un balanceo óptimo tanto de los flujos vehiculares como peatonales.



Intersección tipo glorieta propuesta en la Plaza de la Cruz Roja, pre-analizada s/ datos de 2015.



## 4.- Integración de la propuesta en su ámbito concreto, en Oviedo

### 4.1.- Planteamiento general de la situación actual.

Se trata de un espacio paisajístico actualmente no valorado, confluencia de la ronda interior mencionada, y de la trinchera de la autovía; con lo que desembocan en ella varios corredores visuales y paisajísticos, sin ningún nivel de ordenación, o de composición; siendo, simplemente, la agrupación de elementos casuales. Carencia de espacios de uso público y excesiva presencia del tráfico rodado, no hay espacios peatonales, ni espacios verdes o de parques cualificados; no faltando algunas manchas de arbolado, pero simplemente situadas sobre las isletas de tráfico, de escasa entidad y escaso papel compositivo.

Excesivo impacto del tráfico en este entorno, impacto visual, impacto por ruidos, impacto por contaminación atmosférica.

Presencia de San Julián de los Prados. El entorno de la vía de penetración lo es también de *protección* de un elemento patrimonial de primer orden como es San Julián de los Prados. El ámbito sobre el que se actúa forma parte del entorno espacial y compositivo que cualifica la iglesia Prerrománica. También el ámbito de protección legal del monumento afecta parcialmente al ámbito de actuación.

**Se ignoran elementos intangibles como el Camino de Santiago, la Ruta de la Plata o la trama urbana de la ciudad rota en este punto desconexionando barrios.**

**Ausencia de espacios públicos estanciales y de relación de calidad, cuando se dispone de gran cantidad de espacio público.** El espacio de uso público es escaso, o en el mejor de los casos subsidiario del espacio viario. El 50,2 % de la superficie del ámbito estudiado está dedicado a calzada y otro 15,5 % a isletas o badenes ligados a la ordenación del tráfico. Sólo el 34,3 % de la superficie se dedica a uso de tránsito eventual peatonal. Aproximadamente la mitad del de uso peatonal está dedicado a espacios teóricamente estanciales, de los que el único que tiene unos estándares de diseño ajustados a su uso es el más reciente, inmediato al centro comercial. Los otros dos están mediatizados por su diseño y los tres tienen su uso condicionado por el impacto negativo del tráfico circundante.

**Previsible Recuperación de la Fábrica de Armas.** Inmediato a ese espacio, ahora urbanamente descompuesto, se sitúa una enorme pieza de oportunidad del desarrollo dotacional urbano, constituida por la antigua Fábrica de Armas, destinada a convertirse en una potente centralidad urbana, dotacional, cultural, recreativa, etc... Es preciso desde este momento contar con las conexiones e influencia que este nuevo espacio funcional producirá sobre el ámbito al que esta propuesta se refiere. Actualmente el entorno de la glorieta es una barrera urbana de impacto negativo para los objetivos previsibles.



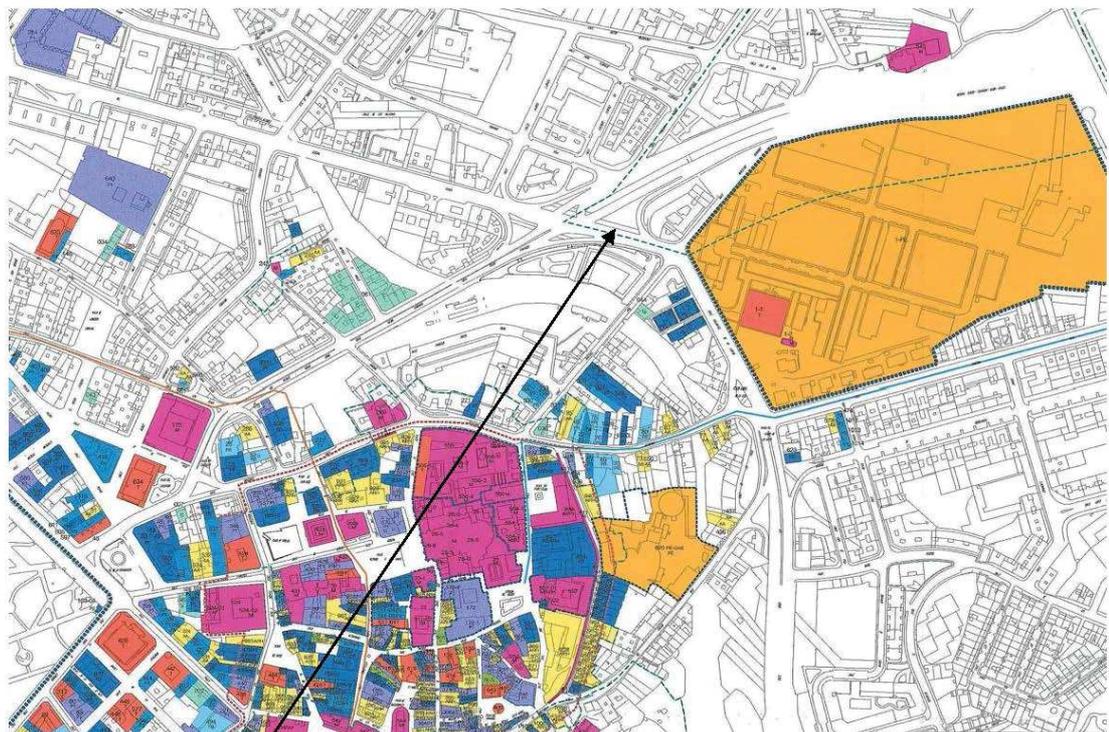
En este apartado específicamente se identifican los retos contemplados en cada una de las líneas de actuación de estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible (EDUSI) Conectando Oviedo 2016, complementado el apartado 7 de esta Memoria; retos que contribuirán a un desarrollo urbano sostenible de la ciudad de Oviedo.

Esta propuesta se integra totalmente en la trama urbana de Oviedo. Por un lado, se recogen y canalizan los distintos flujos de tráfico en unos nuevos viales, donde se calma el tráfico, sin perder las accesibilidades existentes, tanto en relación a la ciudad, como al Bulevar del

Vasco de nueva creación. Por otro lado, se crea un “Gran Parque Urbano”, donde prima el área verde y estancial, a la vez que se crea un espacio multicultural

. Este ámbito se interconecta con los elementos patrimoniales, tangibles e intangibles, que concurren en su entorno, Prerrománico, Camino de Santiago, Ruta de la Plata, Fábrica de la Vega, futuras fases del Bulevar de Santullano y trama urbana de barrio y ciudad.

#### ELEMENTOS PATRIMONIO DEL ENTORNO



Nuestra área de actuación se encuentra parcialmente incluida en el entorno de protección de San Julián de los Prados.

