

1.4.9 Nuevos Desarrollos Urbanísticos.

1.4.9.1 Plan de la Mayacina

El principal desarrollo urbanístico de Mieres se encuentra en ejecución y se ubica en el centro urbano del casco de Mieres, denominado el Plan de la Mayacina. En un nuevo conjunto urbanístico en el centro de Mieres consistente en 11 hectareas residencial, comerciales, deportivas y de equipamientos.

Plano 8 Plan Urbanístico de la Mayacina



Dentro de este plan se encuadran una serie de actuaciones residenciales, y de equipamientos básicos:

- La **construcción de una estación de autobuses** en Mieres forma parte de las actuaciones que van a desarrollarse en la Mayacina.

El proyecto de ejecución de la misma, encargado por la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras, y el Ayuntamiento de Mieres, se encuentra actualmente en tramitación. Se contempla la ejecución de un edificio destinado a estación de autobuses de largo y medio recorrido, así como de transporte urbano, desarrollado a nivel de planta baja con un pequeño sector con planta alta, y dotado de sus correspondientes sectores de accesos,



once dársenas de llegada y salida de autobuses, un área de autobuses en espera y vías de circulación interior.

- También se plantea en el primer sótano un **aparcamiento con capacidad para 600 vehículos** con acceso y salida independientes de la estación de autobuses propiamente dicha, destinado tanto a su uso por parte de pasajeros de la estación, como del público en general.

#### 1.4.9.2 Nuevo Santullano

Otra actuación significativa en cuanto a equipamientos se refiere se encuentra ubicada en el nuevo Santullano, al sur del Polígono Industrial. Donde como más representativo se tiene previsto la construcción del nuevo hospital y de un gran centro comercial.

- Para dar servicio ferroviario a los nuevos desarrollos de Nuevo Santullano, se tiene prevista la puesta en funcionamiento de una **nueva estación de FEVE**
- **Hospital** en Nuevo Santullano.
- El nuevo **Centro Comercial** limita con este Polígono, en el extremo urbano sur del municipio de Mieres, próximo a los núcleos de población de Villasola, Vistalegre, Santullano y Villarejo. La parcela que ocupa el Centro Comercial está encajada entre el río Caudal y la Autopista A-66 al Oeste, la carretera autonómica AS-242 al Este y el Polígono Industrial Vega Arriba al Norte, en el extremo Sur del Municipio de Mieres, con una zona de influencia que se extiende al municipio de Mieres como zona más próxima y una zona Oeste de oportunidad que comprende los municipios de Morcín, Riosa, Lena, Altea y Ribera de Arriba. El Centro Comercial ocuparía una superficie de actuación de unos 50.400 m<sup>2</sup>, de uso comercial ocio y hotelero, con una edificabilidad total de unos 24.879 m<sup>2</sup> para el uso comercial y de ocio, y 2.220 m<sup>2</sup> más para el uso hotelero. Se tiene previsto un aparcamiento con capacidad para 1000 vehículos.

Superficie de parcela	Superficie construida	Uso
50.400	24.879	Comercial-Ocio
	2.220	Hotelero
50.400	27.099	Total

Actividad m <sup>2</sup> Edificados	Uso m <sup>2</sup> Edificados	Zonas	Superficie Construida m <sup>2</sup>
Centro Comercial 24.879	Hipermercado 9.141	Area de Ventas	6.631
		Almacenes	942,1
		Oficinas	468
		Resto	1.099,3
	Galería Comercial	Locales comerciales	8.365,4

Actividad m <sup>2</sup> Edificados	Uso m <sup>2</sup> Edificados	Zonas	Superficie Construida m <sup>2</sup>
	11.470	Cines	2.690,6
		Terrazas	413,4
	Resto	Zonas comunes	4.268,9
Hotel	Hotel	Hotel	2.220

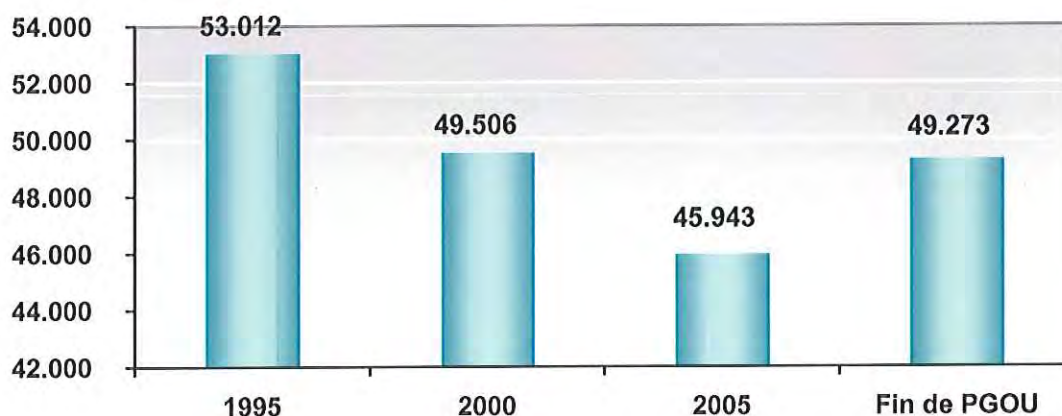
En definitiva, se estima una intensidad de tráfico sobre los accesos al nuevo Centro Comercial de Mieres para día laborable (máxima intensidad de tráfico total) de casi 5.000 vehículos/día (entradas más salidas), es decir en ambos sentidos de circulación.

#### 1.4.9.3 Otras actuaciones residenciales.

En cuanto a **vivienda**, en el conjunto de acciones urbanísticas previstas o en ejecución en Mieres, se van a construir un total de 1.332 viviendas, que alojarán en torno a más de 3.330 habitantes.

Zona	Previsión de Viviendas
Ablaña (UE1A)	150
San José de Turón	25
Barrio de Oñón	212
La Mayacina	808
Barrio de la Peña	20
Nuevo Santullano	104
<b>Total</b>	<b>1.332</b>

**Gráfico 9 Proyección de la población**



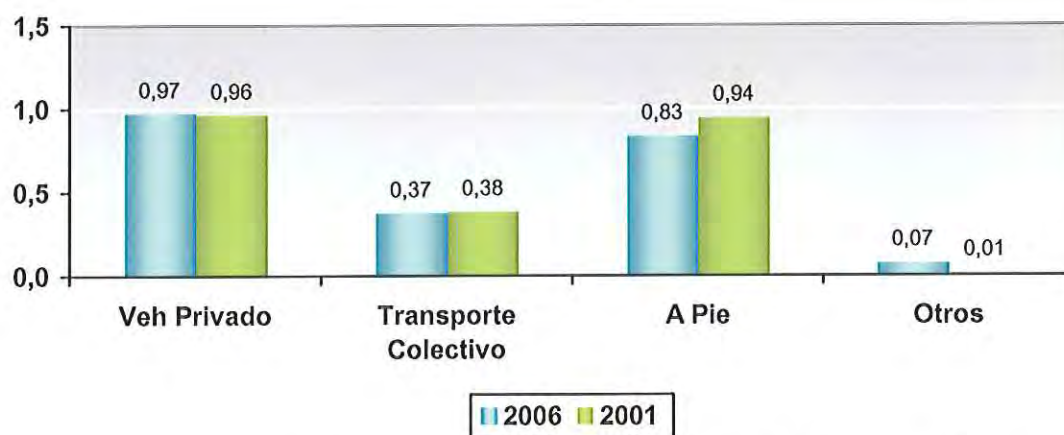


### 1.5 LA MOVILIDAD GLOBAL MIERENSE

#### 1.5.1 Movilidad por Familia y Persona

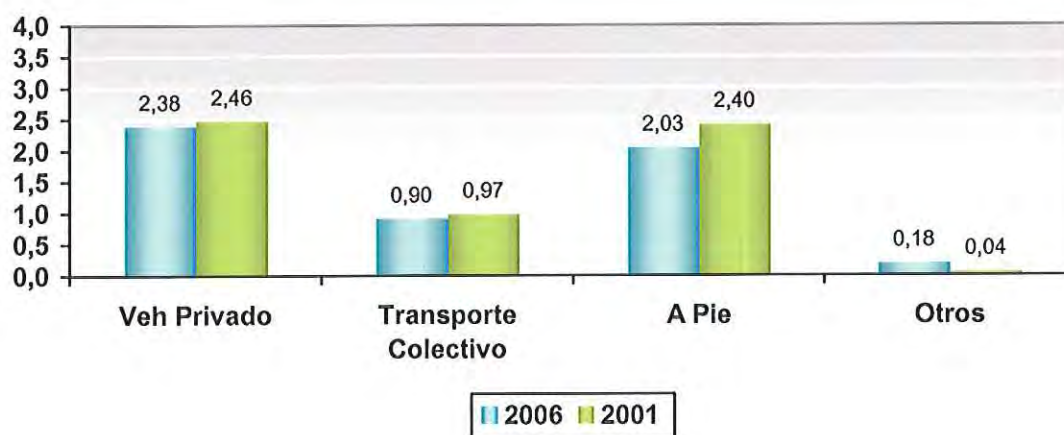
En el año 2001, según los datos de la última Encuesta Domiciliaria de Asturias Central (EDM2001), las familia mierenses realizaban 5,86 viajes en día laborable medio, lo que se traduce en 2,3 viajes por persona, ratio algo menor que la media de Asturias Central, situada en 2,6, y bastante más reducida que otras entidades poblacionales significativas como Oviedo (2,8), Gijón (2,72), Aviles (2,91), y Langreo (2,96).

**Gráfico 10 Ratios de Movilidad por persona y modo 2001-2006**



En la actualidad, según la Encuesta Telefónica de Movilidad realizada en 2006 (ETM2006) en este estudio, las familias mierenses realizan 5,48 viajes diarios disminuyendo también hasta 2,24 viajes por persona en día laborable medio en el conjunto de todos los modos.

**Gráfico 11 Ratios de Movilidad por familia y modo 2001-2006**



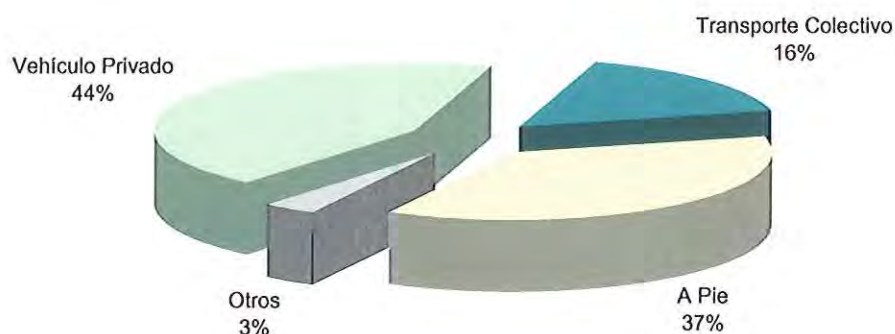


En este periodo transcurrido entre la realización de ambas encuestas, se aprecia un mantenimiento del vehículo privado como modo principal, realizándose 0,96 y 0,97 viajes por persona. Serán los modos de transporte colectivo los que experimenten las mayores variaciones, descendiendo tanto el número total de viajes como los ratios de viajes unitarios por persona y por familia.

Modo	Vij Tot	Vij por hab	Vij por familia
Vehículo Privado	33.381	0,97	2,38
Transporte Colectivo	12.530	0,37	0,90
Pie	28.358	0,83	2,03
Otros	2.453	0,07	0,18
<b>Total</b>	<b>76.722</b>	<b>2,24</b>	<b>5,48</b>

Para la realización de estos 76.722 desplazamientos se usa de manera mayoritaria el coche, alcanzando este modo un 44% sobre el total de la movilidad, incrementándose levemente desde los 42% que representaba en el año 2001.

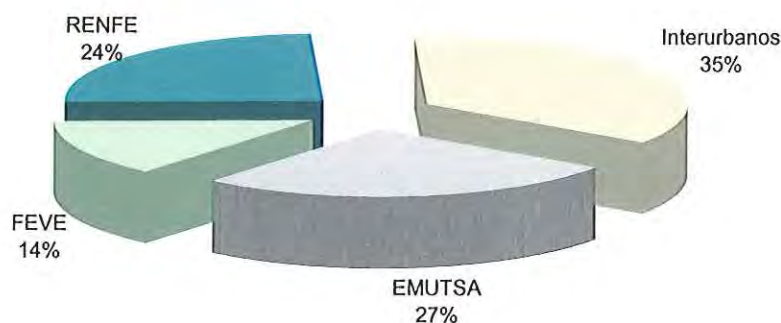
**Gráfico 12 Reparto Modal**



El transporte colectivo en la actualidad supone el 16% del reparto modal. Por tanto, se puede hablar de una baja participación del transporte público en la movilidad de Mieres, con menos de 1 desplazamiento de cada 5, frente a los casi 1 de cada 2 que se realizan en vehículo privado. Diferenciando entre modos motorizados, la resultante arroja que el 27% de los viajes son realizados en transporte colectivo, mientras que un abrumador 73% se realiza en vehículo privado.

En cuanto a los modos no motorizados, se realizan prácticamente el 100% de los mismos a pie, siendo por completo residual el uso de la bicicleta en la movilidad diaria de los mieresenses.

Gráfico 13 Reparto modal Transporte Público



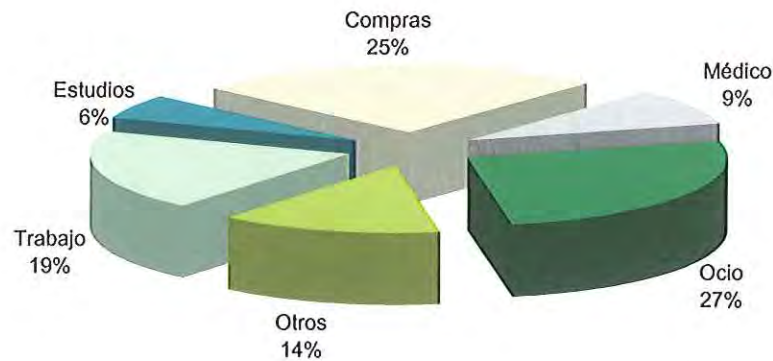
En cuanto al reparto del transporte público el modo predominante en la elección de los habitantes de Mieres son los autobuses, siendo estos el modo de transporte en el que se realizan el 62% de los viajes. Los modos ferroviarios representan el 38% restante.

### 1.5.2 Motivo y Modo de Viajes

La movilidad obligada en el conjunto de los desplazamientos generados en Mieres, supone un 25,3% de los mismos, mientras que resulta significativo el alto porcentaje de participación de los motivos de viaje compras y ocio en el conjunto de la movilidad diaria, es posible que exista cierto sesgo en este reparto motivacional de los viajes, debido a las fechas cuasi estivales en las que se realizó el trabajo de campo, ya que sería de esperar una aportación más elevada de los estudios dentro del total.

Motivo de Viaje	Nº Viajes	%
Trabajo	14.948	19,50%
Estudios	4.477	5,80%
Compras	19.539	25,50%
Médico	6.963	9,10%
Ocio	20.060	26,10%
Otros	10.737	14,00%
<b>Total</b>	<b>76.723</b>	<b>100,00%</b>



**Gráfico 14 Motivo del Viaje**


Desglosando por modo de transporte las motivaciones a viajar, resulta que mayoritariamente los trabajadores van a sus puestos de trabajo en vehículo privado (44%), altos porcentajes de participación del vehículo privado se presentan en las motivaciones compras, médico, ocio y otros.

El transporte colectivo sin embargo se encuentra presente de manera mayoritaria en los desplazamientos cuyo motivo son los estudios, presentando altas cuotas de reparto modal (por encima del 20%) en compras y ocio.

Los desplazamientos realizados a pie, se realizan principalmente por motivo Compras y Ocio (se presume una cercanía y buena accesibilidad desde los hogares a los centros atractores), y no es nada despreciable el casi 38% de los viajes realizados a pie hacia el trabajo.

Modo / Motivo	Trabajo	Estudios	Compras	Médico	Ocio	Otros	Total
Vehículo Privado	6.562	434	8.108	3.343	8.257	5.054	<b>33.381</b>
Transporte Colectivo	2.611	2.057	4.159	360	4.317	1.110	<b>12.530</b>
A pie	5.721	1.464	7.007	2.507	7.426	4.212	<b>28.358</b>
Otros	53	522	265	753	60	361	<b>2.453</b>
<b>Total</b>	<b>14.948</b>	<b>4.477</b>	<b>19.539</b>	<b>6.963</b>	<b>20.060</b>	<b>10.737</b>	<b>76.723</b>

### 1.5.3 Frecuencia de Viaje en Relación al Modo de Viajes

La frecuencia de los desplazamientos es de manera recurrente en casi 1 de cada 2 de estos viajes, realizándose de manera ocasional un 27% de ellos.

Frecuencia de Viaje	Total	%
Diario	32.912	43%
2 veces por semana	17.196	22%
Semanal	6.449	8%
Cada 15 días	3.604	5%



Frecuencia de Viaje	Total	%
Más de una vez al mes	3.774	5%
1 vez al mes	3.349	4%
Menos de una vez al mes	6.179	8%
Ns/Nc	3.260	4%
<b>Total general</b>	<b>76.723</b>	<b>100%</b>

De los que se realizan a diario, el vehículo privado es el modo motorizado que más participación sobre la movilidad global mantiene con un 38% del reparto modal, siendo en este caso, los viajes a pie, los más representativos con un 58% de los mismos. Es en estos viajes realizados a diario, donde la participación del transporte público colectivo desciende y alcanza cotas más bajas que en la globalidad, con un 3,4% sobre el total, aunque es posible que exista sesgo al no estar completos los viajes por motivo estudios, que se suponen altos usuarios del transporte público colectivo recurrente, es decir, realizado a diario.

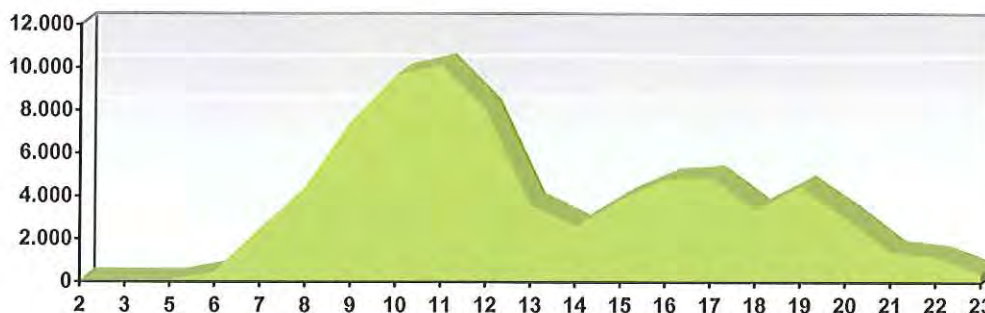
Estas tendencias no se mantienen cuando disminuye la frecuencia de viaje, de esta manera para los realizados un par de veces a la semana, ya se presentan cotas de participación elevada del transporte colectivo (39%) sobre el total de viajes. En estos tipos de recurrencia en el viaje, los viajes a pie pierden su representatividad inicial, hasta cotas de participación en torno al 8% del reparto modal.

Frecuencia/Modo	Vehículo Privado	Transporte Colectivo	A Pie	Otros	Total
Diario	13.040	1.156	19.716	0	<b>33.912</b>
2 veces por semana	9.045	6.733	1.417	0	<b>17.196</b>
Semanal	3.000	1.411	2.038	0	<b>6.449</b>
Entre 2 y 1 vez al mes	3.435	1.618	3.862	1.812	<b>10.728</b>
Menos de una vez al mes	4.168	1.360	651	0	<b>6.179</b>
Ns/Nc	694	250	672	642	<b>2.260</b>
<b>Total</b>	<b>33.381</b>	<b>12.530</b>	<b>28.358</b>	<b>2.453</b>	<b>76.723</b>

Cuando los viajes se realizan con frecuencias más elevadas que la semanal, los repartos modales son más homogéneos, siendo predominantes los viajes a pie (36%), seguidos por los viajes en vehículo privado (32%), siendo un 15% los realizados en transporte público.



**Gráfico 15 Distribución Horaria de los Viajes**

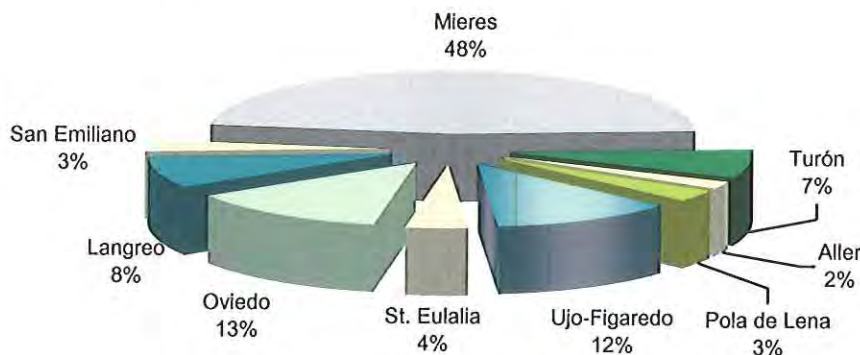


Se observa como se concentran los viajes especialmente en la hora punta de mañana, entre las 8 y las 12 del mediodía, observándose un repunte en las horas centrales de la tarde, con un reparto mucho más atenuado entre las 15 y las 20.

**1.5.4 Principales Flujos de Viajes.**

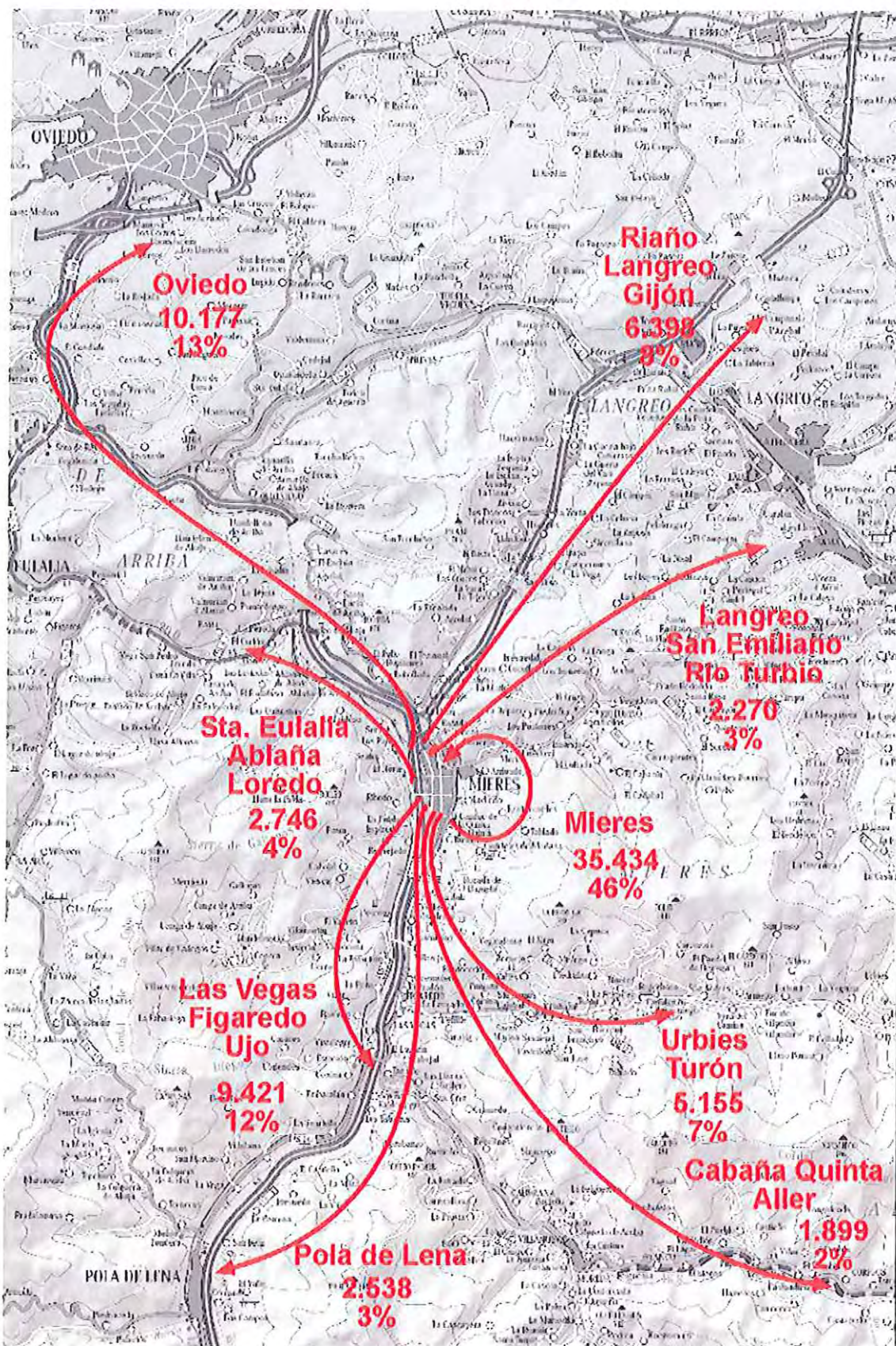
En cuanto a flujos de viajes, uno de cada dos de ellos se producen de una manera interna a Mieres en el conjunto de todos los modos de transporte, representando un 48% del global. En el corredor de la A-66 se producen un 28% de los que con dirección o destino Oviedo se generan el 13%, y hacia las localidades de Pola de Lena (3%), y Figaredo-Ujo-Las Vegas (12%) el 15% restante. Por la AS-1 en dirección Gijón, Riaño y Langreo se generan el 8% de los viajes. Con destino Urbies y Turón se generan un 7% del global Con dirección Aller y Cabaña Quinta se generan el 2%. En dirección a Santa Eulalia, Ablaña y Loredo se generan el 4%, al igual que en la dirección completamente opuesta Río Turbio y San Emiliano.

**Gráfico 16 Reparto principales Flujos de Viajes**





**Plano 9 Principales Flujos de Viajes todos los modos**





## 1.6 ANÁLISIS SECTORIAL

### 1.6.1 TRÁFICO

#### 1.6.1.1 Configuración de la red viaria

En lo referente a la infraestructura de carreteras, hay que mencionar en primer lugar la autovía A-66, Autovía de La Plata, que atraviesa de norte a sur el municipio, enlazando a Mieres con la meseta y con los grandes centros urbanos de la región.

La otra gran infraestructura viaria es la Autovía Minera (AS-1) de construcción más reciente y titularidad del Principado, que comunica las dos cuencas, Nalón y Caudal, con Siero y Gijón, y cuyo enlace con la anterior en La Peña está actualmente en ejecución.

#### Plano 10 Red Viaria Interurbana de Mieres



Otra vía de carácter estatal en Mieres es la N-630, que aunque sustituida por la A-66 en la mayor parte del municipio por la A-66, tiene unos kilómetros en él, desde el límite con Morcín hasta la localidad Mieres.

Dos carreteras de la red regional, AS-111 (Langreo-Mieres, por el alto de San Emiliano) y AS-112 (Cabañaquinta-Santullano, por Santa Cruz) unen a Mieres con



los vecinos municipios de Langreo y Aller. A través de esta última, conectando en Aller con la AS-253 se sale a la meseta por del Puerto de San Isidro.

Hay que mencionar asimismo otras dos carreteras de la red comarcal, la AS-242 (Oviedo- Campomanes) que entra en el municipio por El Padrún, cruza el casco urbano de la villa y lo abandona por Ujo, y la AS-245 (La Peña-Frieres).

Finalmente, la carretera de la red local de primer orden AS-337 (Figaredo-Urbiés) atraviesa todo el valle de Turón y comunica a Mieres con San Martín del Rey Aurelio.

La red se completa con un conjunto de carreteras locales de distinta entidad.

#### 1.6.1.2 Jerarquía Viaria

La jerarquización viaria permite la visualización global del viario de la ciudad, priorizando determinados usos o funciones en cada tipo de vía.

Entre los criterios utilizados para su establecimiento cabe destacar las características funcionales y geométricas de los distintos tramos, así como el nivel de tráfico observado y las actividades en sus márgenes.

La red viaria desempeña dos funciones básicas, una como canal de transporte (público y privado, incluyendo el tráfico no motorizado, y otra como soporte de actividades, facilitando el acceso a los edificios colindantes (peatones y vehículos), así como el estacionamiento.

Asimismo, la red viaria comunica partes del territorio, y dependiendo de su proximidad determinan el ámbito de influencia de las distintas vías: interurbanas, urbanas, locales, etc.

Atendiendo a los criterios anteriores la red se ha clasificado en vías primarias (interurbanas y arteriales urbanas), colectoras y locales.

- **Vías primarias interurbanas**

Canalizan los movimientos de larga distancia y cumplen funciones de conexión distribución de vehículos que acceden a la ciudad o la atraviesan sin detenerse.

Forman parte de este grupo la autovía A-66, la carretera nacional AS-242, la AS-1, la AS-111 y la AS-112.

- **Vías arteriales**

Forman la red principal de la ciudad. Su objeto es conectar las distintas partes de la ciudad y la mayor parte del tráfico circula por dichas calles sin detenerse.



De esta manera y dada la estructura del viario de Mieres, se presentan vías radiales y vías transversales.

Forman parte de este grupo la C/ Numa Guilhou, C/Valeriano Miranda, C/Manuel Llana y Avenida de Méjico.

- **Vías distribuidoras**

Admiten funciones de distribución de tráficos urbanos e interurbanos hacia la red local. Se trata del viario intermedio, en algunos casos sin continuidad en itinerarios interurbanos. Los movimientos urbanos son los predominantes en esta clase de vías.

Forman parte de este grupo, el Paseo Fluvial en su paso por el polígono industrial del barrio Gonzalín, C/ Escuela Capataces, C/ Pablo Ruiz Picasso, Dr. Fleming, C/ Gijón, C/ Ramón Pérez de Ayala.

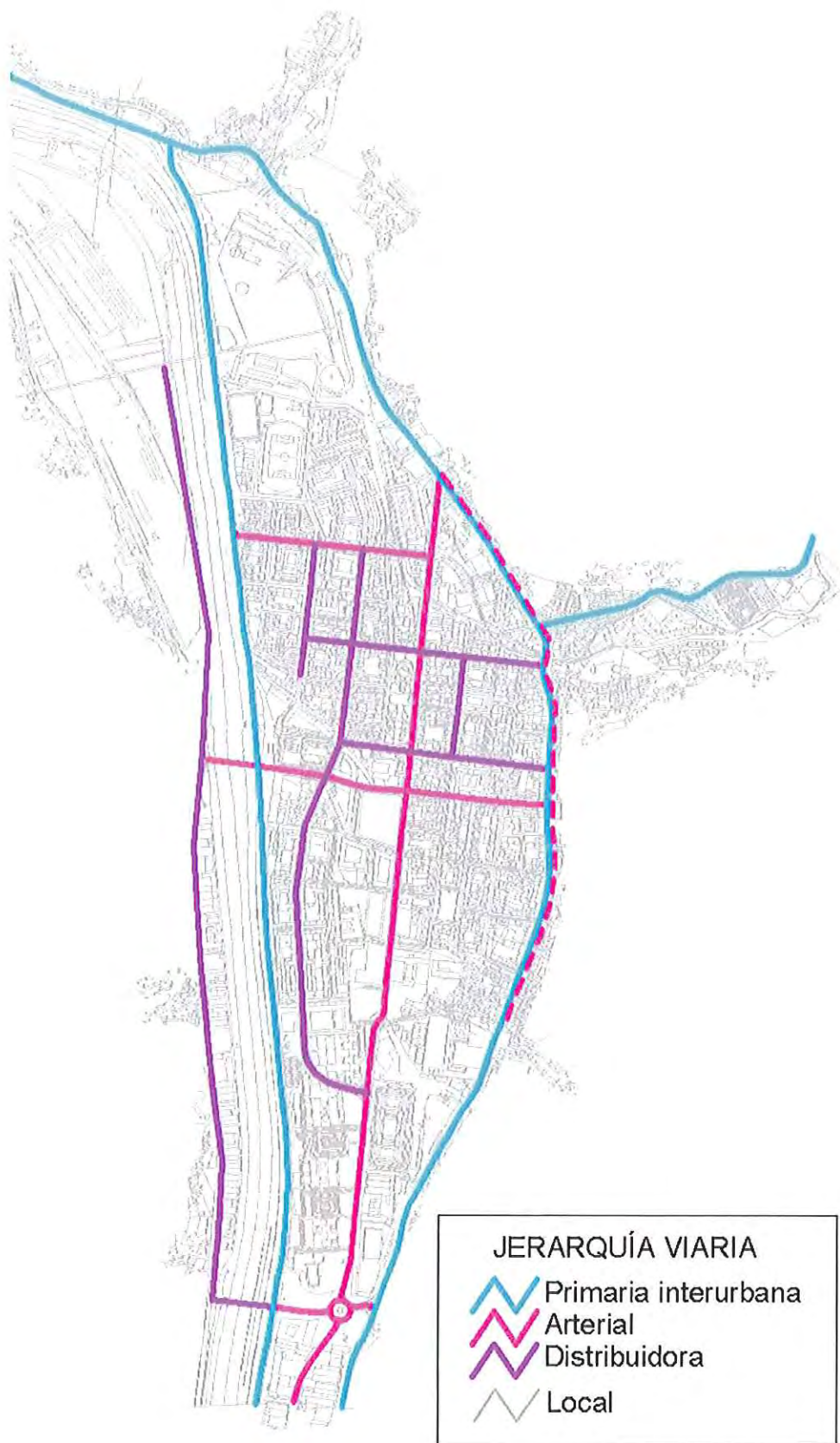
- **Vías locales**

Constituidas principalmente por aquellas vías donde la función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes.

En estas vías los movimientos de larga distancia son de muy poca importancia frente al tráfico urbano, y dentro de este, los movimientos de paso son minoritarios frente a los movimientos de acceso a las actividades de sus márgenes.

A continuación se incluye plano con la jerarquía viaria anteriormente definida.

Plano 11 Jerarquía Viaria Mieres





1.6.1.3 Sentidos de la circulación

Del inventario de sentidos de circulación se puede observar el plano actual de sentidos de circulación en el casco urbano de Mieres:

**Plano 12 Sentidos de Circulación Mieres**

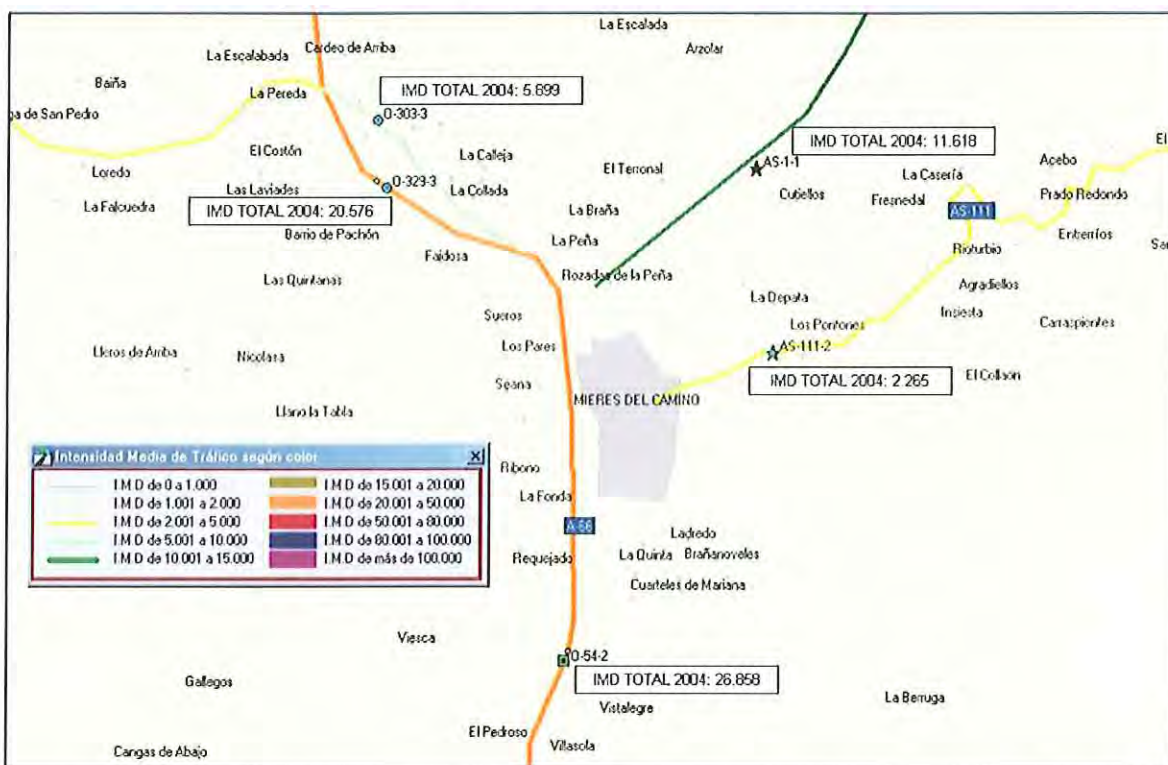




1.6.1.4 Tráfico del Entorno. Estacionalidad

Se ha recogido en base a Aforos del Ministerio de Fomento y de la Comunidad una imagen del tráfico interurbano en el municipio de Mieres, en las principales vías interurbanas anteriormente definidas.

Plano de Intensidades medias



De esta manera se puede observar como la autovía principal en cuanto a intensidades de tráfico es la A-66 que a su paso por Mieres transitan más de veintiséis mil vehículos diarios.

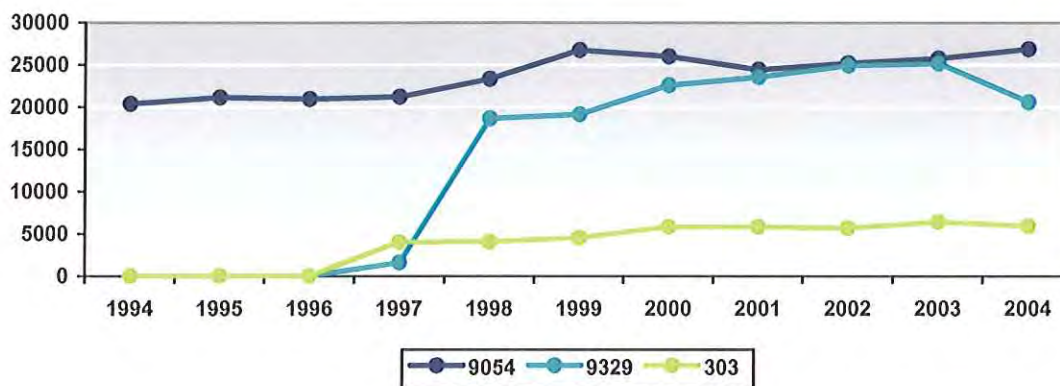
La AS-1 presenta unas tasas vehiculares de más de once mil vehículos diarios, mientras que finalmente la AS-111 de conexión con Sama a través de San Emiliano, es transitada diariamente por más de dos mil vehículos.

En cuanto a la evolución histórica de estas tasas vehiculares, se presentan datos homogéneos en cuanto a tasa de aumento progresivo de intensidad vehicular transitando a diario por ellas, de esta manera se puede observar como la A-66 ha crecido progresivamente en los años de los que se dispone de datos hasta los 26.858 registrados en el 2004 desde los 20.364 que transitaban hace 10 años.



Estación	A-66:33-9054-2			A-66:33-9329-3			33-303-3		
	AÑO	TOTAL	L	P	TOTAL	L	P	TOTAL	L
2004	26.858	23.078	3.756	20.576	18.220	2.340	5.899	5.224	671
2003	25.739	22.354	3.350	25.162	21.854	3.274	6.399	5.558	833
2002	25.198	21.724	3.447	24.930	21.494	3.410	5.681	4.898	777
2001	24.428	21.146	3.262	23.568	20.406	3.146	5.815	5.035	776
2000	25.977	22.955	2.963	22.562	19.938	2.572	5.844	5.165	666
1999	26.731	24.240	2.452	19.146	17.365	1.754	4.536	4.114	416
1998	23.350	21.407	1.896	18.625	17.077	1.511	4.045	3.710	327
1997	21.229	18.937	2.248	1.599	14.272	1.694	3.999	3.568	423
1996	20.948	18.724	2.199	0	0	0	0	0	0
1995	21.124	19.078	2.016	0	0	0	0	0	0
1994	20.364	18.985	1.309	0	0	0	0	0	0

Gráfico 17 Evolución IMD (10 últimos años)

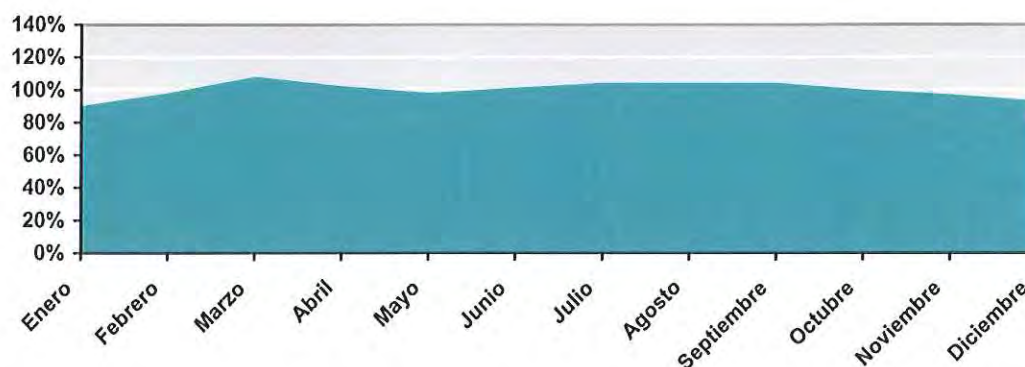


La estacionalidad registrada en los tráficos del entorno de Mieres se puede observar con varios indicadores:

- Estacionalidad anual, o la producida a lo largo de los meses del año.
- Estacionalidad diaria, o la producida a lo largo de los días de una semana.
- Estacionalidad horaria, o la producida a lo largo de las 24h del día.

En cuanto a la estacional anual, se puede observar y significar la ausencia de grandes estacionalidades y diferencias entre los meses del año, tan sólo se ha detectado un no significativo aumento en el mes de marzo, registrándose en el resto del año, comportamientos muy heterogéneos y muy poco oscilantes.



**Gráfico 18 Estacionalidad Anual**


Sobre la estacionalidad diaria, esto es, la producida entre los diferentes días de la semana, se puede significar que no existen datos relevantes que puedan comprar día laborable con día festivo.

Entre los laborable no se encuentran diferencias significativas que puedan inducir a cierta estacionalidad en el tipo de día.

DÍA DE LA SEMANA	Intensidad Diaria Media			Intensidad Diaria Máxima			Intensidad Diaria Mínima		
	TOTAL	L	P	TOTAL	L	P	TOTAL	L	P
<b>Lunes</b>	29.309	24.377	4.932	30.093	25.168	4.925	28.525	23.586	4.939
<b>Martes</b>	28.159	23.554	4.605	30.262	25.347	4.915	26.090	21.813	4.277
<b>Miércoles</b>	28.176	23.697	4.479	29.519	24.964	4.555	26.174	21.941	4.233
<b>Jueves</b>	32.447	27.869	4.578	33.811	29.209	4.602	31.085	26.530	4.555
<b>Viernes</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Sábado</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Domingo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Todos</b>	<b>26.858</b>	<b>23.078</b>	<b>3.756</b>	<b>33.811</b>	<b>29.209</b>	<b>4.602</b>	<b>26.090</b>	<b>21.813</b>	<b>4.277</b>

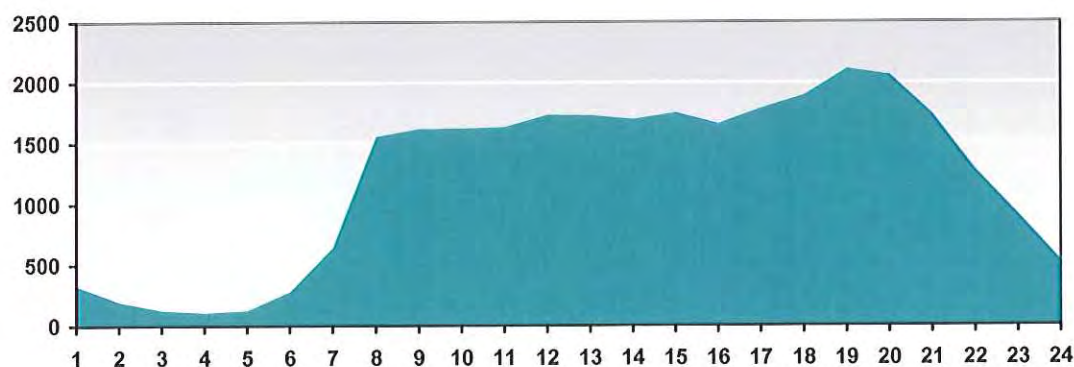
En cuanto a la estacionalidad horaria si se pueden detectar claras oscilaciones que denotan visiblemente las horas de puesta en actividad de la población, con un inicio brusco a partir de las 7-8 de la mañana, cotas que se mantienen a lo largo del día, aumentando y consiguiendo valores punta en las últimas horas de la tarde entre las 19 y las 20 horas.

El descenso de actividad vehicular registrada en la autovía A-66 se produce a partir de las 21 horas siendo prácticamente nulo de madrugada.



<b>TOTAL</b>	<b>Ligeros</b>	<b>Pesados</b>	<b>Total</b>
<b>%</b>	23.078 84,1%	3.756 15,9%	26.858 100%
<b>1</b>	267	58	325
<b>2</b>	150	43	193
<b>3</b>	86	39	125
<b>4</b>	68	38	106
<b>5</b>	81	44	125
<b>6</b>	193	83	276
<b>7</b>	493	148	641
<b>8</b>	1.319	234	1.553
<b>9</b>	1.345	271	1.616
<b>10</b>	1.322	298	1.620
<b>11</b>	1.329	301	1.630
<b>12</b>	1.421	310	1.731
<b>13</b>	1.401	325	1.726
<b>14</b>	1.415	277	1.692
<b>15</b>	1.502	243	1.745
<b>16</b>	1.386	270	1.656
<b>17</b>	1.498	286	1.784
<b>18</b>	1.611	279	1.890
<b>19</b>	1.826	280	2.106
<b>20</b>	1.823	234	2.057
<b>21</b>	1.531	204	1.735
<b>22</b>	1.127	148	1.275
<b>23</b>	799	105	904
<b>24</b>	447	75	522

**Gráfico 19 Distribución Horaria**





**1.6.1.5 Aforos realizados en red viario**

Los resultados globales por movimiento y las horas punta diarias detectadas en cada caso son:

**Punto de Aforo 1.** Glorieta de entrada al Polígono Industrial Vega de Arriba por el Sur del Casco Urbano, Gonzalo Gutiérrez, As-242, polígono y Conexión con A-66.

17:00-18:00	Descripción	Ligeros	Pesados	Total
Mov 1	A-66	632	74	<b>706</b>
Mov 2	A PI Vega de Arriba	281	25	<b>306</b>
Mov 3	AS-242	646	41	<b>687</b>
Mov 4	González Gutiérrez Quirós	512	37	<b>549</b>
		<b>2.071</b>	<b>177</b>	<b>2.248</b>

**Punto de Aforo 2.** Glorieta bajo A-66, conexión con A-66 y Avenida de Méjico.

18:00-19:00	Descripción	Ligeros	Pesados	Total
Mov 1	Avda. de Méjico	954	58	<b>1.012</b>
Mov 2	Entrada A-66 a Mieres desde León	132	12	<b>144</b>
Mov 3	Salida A-66 a Oviedo	440	30	<b>470</b>
Mov 4	Entrada A-66 a Mieres desde Oviedo	500	30	<b>530</b>
Mov 5	Salida A-66 a León	144	18	<b>162</b>
		<b>2.170</b>	<b>148</b>	<b>2.318</b>

**Punto de Aforo 3.** Glorieta Manuel Llaneza con Avenida de Asturias, Doctor Fleming y Ramón Pérez de Ayala.

19:00-20:00	Descripción	Ligeros	Pesados	Total
Mov 1	Doctor Fleming	725	46	<b>771</b>
Mov 2	Manuel Llaneza	463	19	<b>482</b>
Mov 3	Ramón Pérez de Ayala	278	11	<b>289</b>
Mov 4	Avda. de Asturias	760	35	<b>795</b>
Mov 5	Manuel Llaneza	71	5	<b>76</b>
		<b>2.297</b>	<b>116</b>	<b>2.413</b>

**Punto de Aforo 4.** Glorieta de conexión norte de casco urbano con AS-1.

14:00-15:00	Descripción	Ligeros	Pesados	Total
Mov 1	A San Esteban de las Cruces	63	25	<b>88</b>
Mov 2	CR. N-630	360	52	<b>412</b>
Mov 3	Incorporación desde Autovía	181	37	<b>218</b>
Mov 4	Oñon	265	38	<b>303</b>
Mov 5	AS - 242	38	8	<b>46</b>
		<b>907</b>	<b>160</b>	<b>1.067</b>



**Punto de Aforo 5.** Intersección en forma de Calle Oñón (AS-242) con Avenida de Sama y Antonio Machado.

12:00-13:00	Descripción	Ligeros	Pesados	Total
Mov 1	C/ de Oñón	528	30	<b>558</b>
Mov 2	Avda. de Sama	612	28	<b>640</b>
Mov 3	C/ de Oñón a AS-242	383	34	<b>417</b>
Mov 4	Antonio Machado	47	4	<b>51</b>
		<b>1.570</b>	<b>96</b>	<b>1.666</b>

**Punto de Aforo 6.** Intersección entre Avenida de Méjico con Numa Guilhou

12:00-13:00	Descripción	Ligeros	Pesados	Total
Mov 1	Numa Guilhou Sur	435	14	<b>449</b>
Mov 2	Numa Guilhou Norte	794	27	<b>821</b>
Mov 3	Avda. de Méjico	719	37	<b>756</b>
		<b>1.948</b>	<b>78</b>	<b>2.026</b>

**Punto de Aforo 7.** Intersección en forma de + Puente de Siena con Dr. Fleming, y calle Río Sella.

19:00-20:00	Descripción	Ligeros	Pesados	Total
Mov 1	Doctor Fleming Sur	402	15	<b>417</b>
Mov 2	Río Navia, Puente de la Siana	262	19	<b>281</b>
Mov 3	Doctor Fleming Norte	712	18	<b>730</b>
		<b>1.376</b>	<b>52</b>	<b>1.428</b>

**Punto de Aforo 8.** Intersección entre Carreño Miranda con Numa Guilhou.

18:00-19:00	Descripción	Ligeros	Pesados	Total
Mov 1	Numa Guilhou Sur	258	11	<b>269</b>
Mov 2	Carreño Miranda Este	433	18	<b>451</b>
Mov 3	Numa Guilhou Norte	427	26	<b>453</b>
Mov 4	Carreño Mirando Oeste	500	14	<b>514</b>
		<b>1.618</b>	<b>69</b>	<b>1.687</b>

**Punto de Aforo 9.** Intersección en forma de T Calle Schulzt con Calle Teodoro Cuesta.

13:00-14:00	Descripción	Ligeros	Pesados	Total
Mov 1	Teodoro Cuesta Sur	508	76	<b>584</b>
Mov 2	Schulzt	113	12	<b>125</b>
Mov 3	Teodoro Cuesta Norte	62	28	<b>90</b>
		<b>683</b>	<b>116</b>	<b>799</b>



### 1.6.1.6 Modelo de Asignación de Tráfico

#### 1.6.1.6.1 Introducción

El objetivo principal de esta tipología de modelos es el de contar con una herramienta que permita asignar las matrices de movilidad a las redes de transporte privado reproduciendo con suficiente precisión las cargas en los arcos observadas en la situación de referencia para el calibrado. A partir de ese momento, la simulación de escenarios de red y servicio diferentes permite estimar cuál es el comportamiento del sistema.

De esta manera el modelo de tráfico permitirá conocer las intensidades de tráfico en la red viaria urbana y de acceso a Mieres y consecuentemente, poder clasificar la infraestructura que se encuentre congestionada o al borde del mismo.

#### 1.6.1.6.2 Zonificación

Se mantuvo la zonificación empleada en la primera fase de análisis socioeconómico y de desarrollo del trabajo de campo ya descrita en el punto 5.2 del presente documento.

#### 1.6.1.6.3 Construcción de Red

Para la construcción del grafo de la red se partió, fundamentalmente, de la base cartográfica inicial y el zonificación que se propone anteriormente y que permitió construir y comprobar la topología de sus distintos componentes, lo que redujo el número de errores a la hora de codificar las redes en TRANSCAD 4.7.

En concreto, el grafo de la red se construyó a partir de la información contenida en el SIG. Los elementos principales del grafo son los siguientes:

- **Centroides:** se obtuvieron a partir de la zonificación final de detalle del área de estudio como el centro de gravedad de la población o de la actividad en las zonas especiales (grandes equipamientos dotacionales o comerciales, etc).
- **Nodos:** los nodos de la red también se obtuvieron directamente del SIG. De esta manera se garantiza la correcta geocodificación en un sistema de coordenadas coherentes. La simplificación en el número de nodos se realizó en el SIG, que permite automatizar esta tarea. Los nodos de la red son todas las intersecciones del viario.
- **Arcos:** De igual forma, los arcos del viario de la red de TRANSCAD se importaron desde el SIG, incluyendo la información contenida en las bases de datos

alfanuméricas asociadas. Esta información (código de la vía, jerarquía, administración responsable, etc) se incluyó en la red de TRANSCAD como atributos extra de los arcos. Los elementos característicos de la red de vehículo privado se desarrollan más adelante, tales como conectores.

**Plano 13 Construcción de Red Viaria**



Características de la Red:

- Longitud
- Número de Carriles



- Capacidad
- Velocidad específica
- Jerarquía
- Funciones de tiempo
- Conectores desde los centroides al resto de la red.

#### 1.6.1.7 Matriz ajustada

Para obtener una matriz de viajes resultante en Mieres, se realizaron dos modalidades de encuestas, las encuestas pantalla O/D que corregía sobre todo en las relaciones con el exterior a la resultante de la encuesta telefónica.

Las matrices finales parciales de viajes obtenida con la metodología anterior, esto es, el caso de la encuestas pantalla y las encuestas telefónicas, no recogen todos los viajes que se producen en el área, y especialmente los viajes en vehículo privado, porque:

- Las encuestas no reflejan adecuadamente los viajes no recurrentes en vehículo privado.
- No se recoge adecuadamente la movilidad interna al casco urbano de Mieres.

Para corregir este inconveniente se procede a crear una nueva matriz, mas ajustada a la realidad de los viajes de Mieres. Esta nueva matriz se consigue mediante la agregación de las dos anteriores, la matriz proveniente de las encuestas pantallas y la matriz resultante de la encuesta telefónica.

Con la nueva matriz resultante se realizó una asignación a la red de carreteras. Idealmente, si el error de la matriz fuera cero, la carga de los arcos debería coincidir con los aforos. Normalmente no ocurrirá así, bien por errores en los modelos o por errores en los aforos. Para solucionar la movilidad interna de Mieres se realiza el ajuste a aforos en los principales puntos realizados.

Partiendo de esta matriz se obtiene una matriz definitiva utilizando un algoritmo de máxima verosimilitud de forma que la asignación de esta última matriz reproduzca los flujos en los arcos de la red.

Para validar este proceso, no se utilizan todos los aforos disponibles, sino que el proceso de ajuste se hará con una serie de aforos (del orden del 90% de los disponibles), reservando los restantes para compararlos con los valores que se obtengan en una serie de secciones de control.

**Metodología:** formula una Origen - Destino matriz  $g_{pq}$  que encuentra los coeficientes de balanceo:

$\alpha_p$  Coeficiente de orígenes de balanceo

$\beta_q$  Coeficiente de destinos de balanceo

$\gamma_{k_{pq}}$  Coeficiente de balanceo en 3 dimensiones

que satisfacen las siguientes condiciones:

$$g_{pq} = \alpha_p \cdot \beta_q \cdot \gamma_{k_{pq}} \cdot c_{pq} ; \forall O-D$$

$$\sum_q g_{pq} = O_p ; \forall \text{ Origen } p$$

$$\sum_p g_{pq} = D_q ; \forall \text{ Destino } q$$

$$\sum g_{pq} = F_k ; \forall \text{ Intervalo } k$$

El algoritmo sigue en los siguientes pasos:

0 inicialización:

$$l=0$$

$$\alpha_p^0 = 1; \forall p$$

$$\beta_q^0 = 1; \forall q$$

$$\gamma_{k_{pq}}^0 = 1; \forall k$$

1 balanceo de filas.

$$\alpha_p^{l+1} = \frac{O_p}{\sum_q \beta_q^l \cdot \gamma_{k_{pq}}^l \cdot C_{pq}} ; \forall p$$

2 Balanceo de columnas

$$\beta_q^{l+1} = \frac{D_q}{\sum_p \alpha_p^l \cdot \gamma_{k_{pq}}^l \cdot C_{pq}} ; \forall q$$

3 Balanceo de totales de 3 dimensiones.



$$\gamma_{Kpq}^{l+1} = \frac{F_k}{\sum_{(p,q) \text{ tal que } Kpq=K} \alpha_p^{l+1} \cdot \beta_q^{l+1} \cdot c_{pq}}; \forall k$$

4 Finalización del test.

Cuando:

$$\text{si } \max \left( \max_p \frac{\alpha_p^{l+1} - \alpha_p^l}{\alpha_p^{l+1}}, \max_q \frac{\beta_q^{l+1} - \beta_q^l}{\beta_q^{l+1}}, \max_k \frac{\gamma_k^{l+1} - \gamma_k^l}{\gamma_k^{l+1}} \right) \leq \varepsilon$$

o si  $l+1=l$  max cuando finaliza o también  $l=l+1$  y se retoma el paso 1.

Este criterio de finalización es el mismo que el usado en el método de 2 dimensiones.

Así cuando el algoritmo termina, la matriz balanceada es:

$$g_{pq} = \alpha_p^{l+1} \cdot \beta_q^{l+1} \cdot \gamma_{Kpq}^{l+1} \cdot c_{pq}$$

Cuando la matriz  $C_{pq}$  es igual a 1 para todos O-D que suponemos que estiman una demanda no negativa, el coeficiente de 3 dimensiones  $\gamma_{K_{PI}}$  obtiene la interpretación de Freno, asociado con el intervalo de viajes K. Ello se considera para ser calibrado por la función Freno.

Ese coeficiente es usado para extraer la función freno  $f(U_{pq})$ , que sirve para estimar una matriz sintética en un modelo de distribución de balanceo de 2 dimensiones.

#### 1.6.1.8 Principales flujos de viajes en Vehículo Privado.

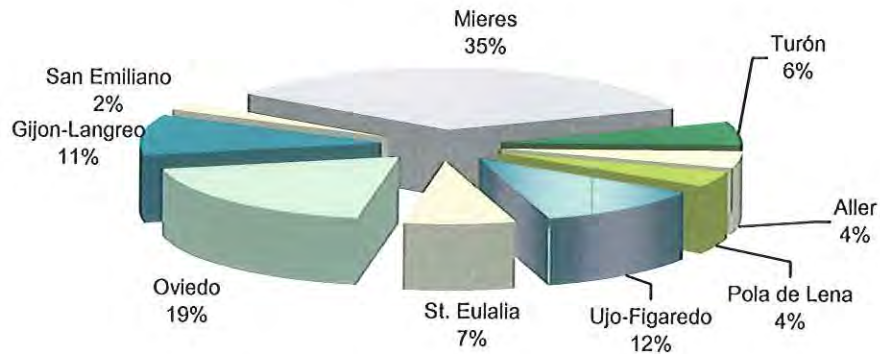
Una vez ajustada la matriz final O-D se pueden obtener los principales flujos de viajes en vehículo privado, resultando que uno de cada dos de ellos se producen de una manera interna a Mieres en el conjunto de todos los modos de transporte, representando un 37% del global, disminuyendo por tanto el porcentaje de viajes internos que se realizan en vehículo privado sobre el global de viajes realizados en todos los modos.

En el corredor de la A-66 se producen un 34% de los que con dirección o destino Oviedo se generan el 19%, y hacia las localidades de Pola de Lena (4%), y Figaredo-Ujo-Las Vegas (11%) el 15% restante.

Por la AS-1 en dirección Gijón, Riaño y Langreo se generan el 10% de los viajes. Con destino Urbies y Turón se generan un 6% del global .

Con dirección Aller y Cabaña Quinta se generan el 4%. En dirección a Santa Eulalia, Ablaña y Loredo se generan el 7%, al igual que en la dirección completamente opuesta Río Turbio y San Emiliano.

**Gráfico 20 Principales Flujos en Vehículo Privado**

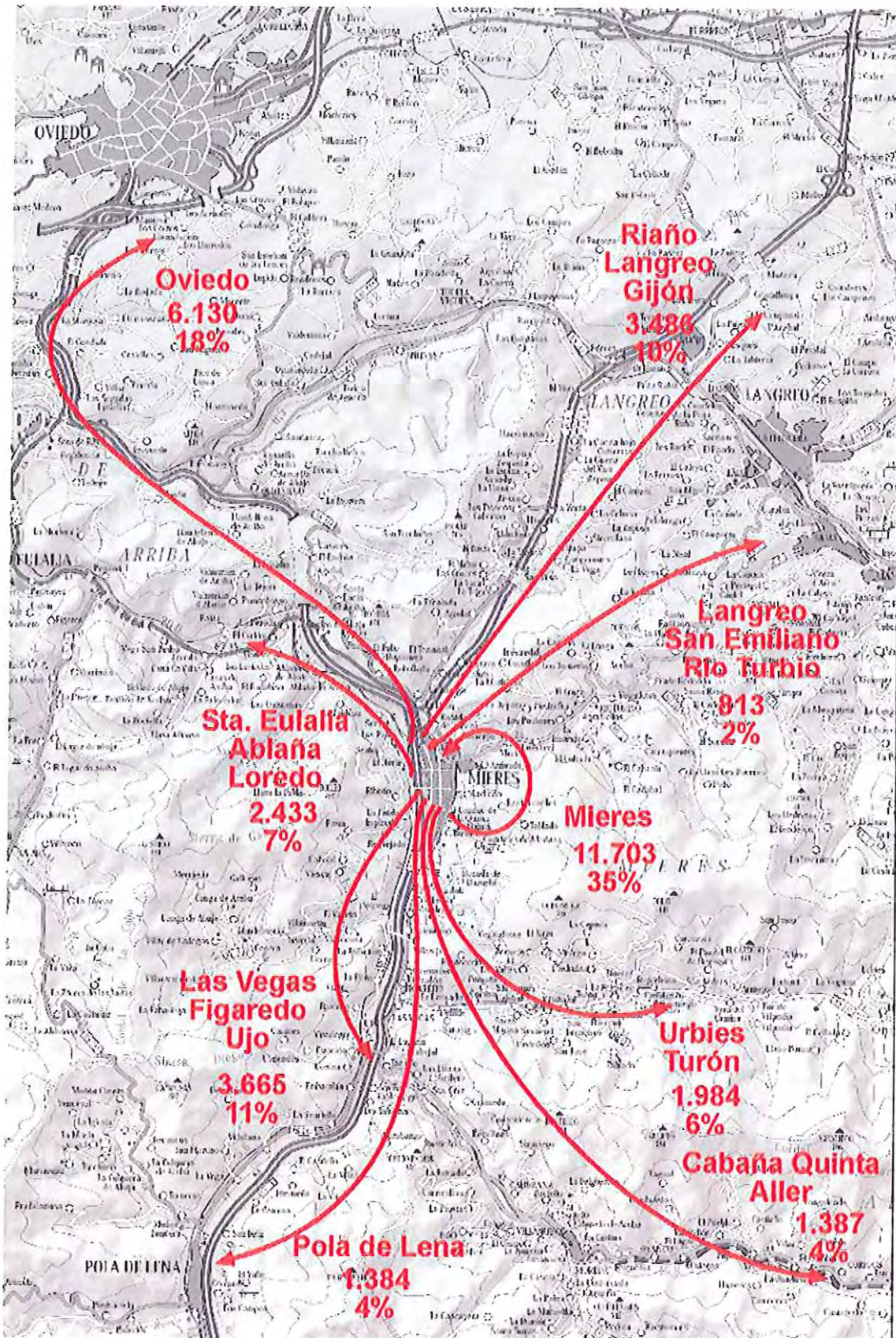


La movilidad interna en vehículo privado en el casco urbano de Mieres representa el 35% del total de los viajes. De ellos, se producen flujos mayoritarios entre las secciones censales 40 y 41, donde se ubican Correos, la policía local, y el ambulatorio Sur. Otros flujos significativos, se producen entre los alrededores de la Avenida Sama y Calle Oñón con el centro de Tocote y alrededores del Parque Jovellanos, y más al sur con el Campus Universitario.

Otras zonas relevantes son el polígono industrial Vega de Arriba, barrio de San Pedro, y la estación de RENFE Mieres-Puente.



**Plano 14 Principales Flujos de Viajes en Vehículo Privado**





1.6.1.9 Asignación de tráfico

Los trabajos de modelización del tráfico, explicados en puntos anteriores, tienen como consecuencia más inmediata la imagen de la asignación de tráfico para el año 2006 en la red viaria de Mieres.

**Plano 15 Tráfico Mieres Norte**

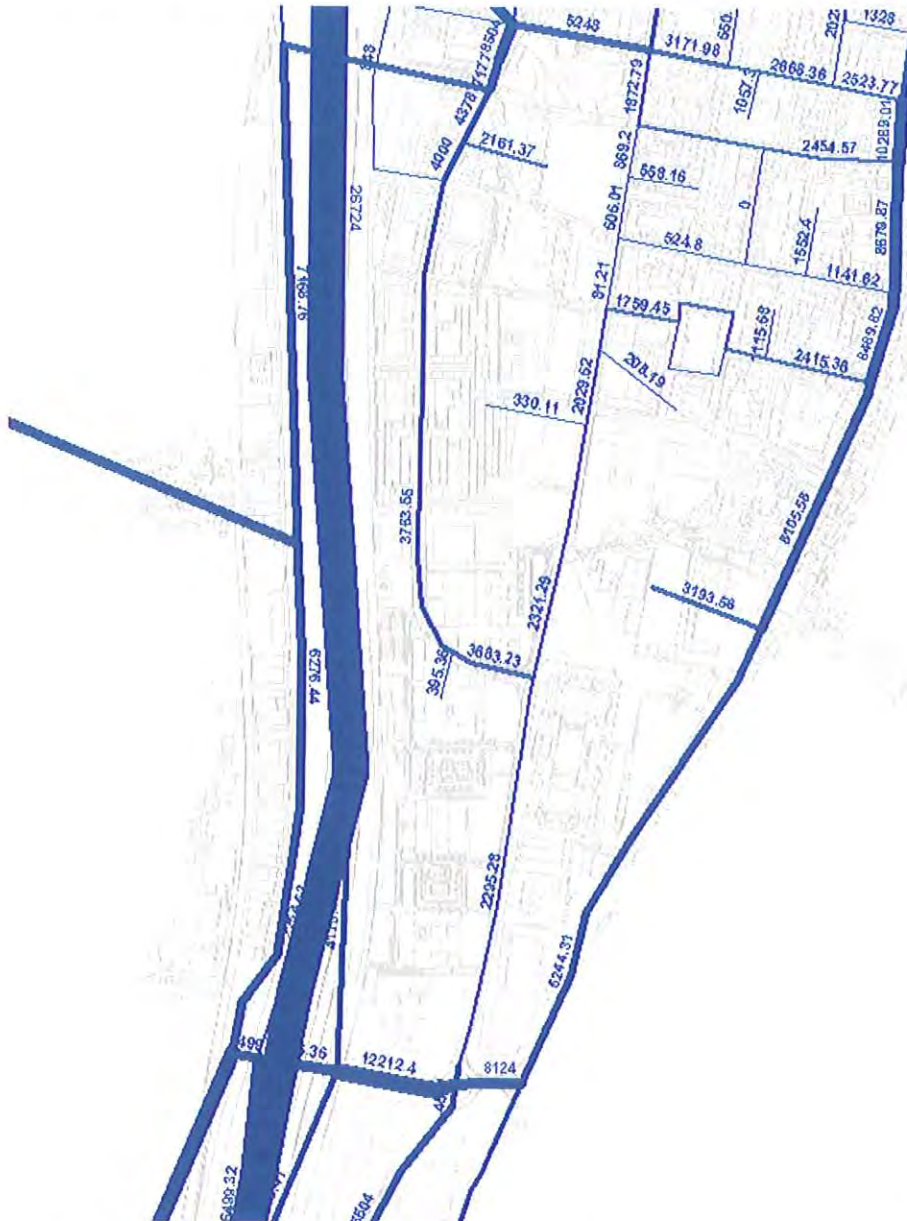


Se observa como los viarios más cargados, excluyendo la A-66 que incluye mucho tráfico de paso serán por este orden la Avenida de Méjico, en le entorno de los 10.000 vehículos al día, y presentándose como la principal entrada hacia el casco urbano de Mieres y la AS-242 o Calle de Oñón, con unos 8.000 vehículos al día, y ejerciendo funciones de circunvalación al casco para tráficos transversales.



En el centro, destaca las calles de Numa Guillou, Gijón y Manuel Llana, todas ellas en el entorno de los 5.000 vehículos al día en varios tramos.

**Plano 16 Tráfico Mieres Sur**



La zona sur del casco urbano de Mieres se observa menos cargada de tráfico, que la parte Norte, denotando que las principales relaciones (Gijón, Avilés, y Oviedo) se realizan por los acceso nortes del casco.

Es destacable la carga de tráfico que se observa en el enlace sur de la A-66 con el polígono Vega de Arriba y la AS-242 hacia Santullano y resto de pedanías, con unos 12.000 vehículos al día. La calle Doctor Fleming en su zona más céntrica, presenta altas tasas vehiculares, cercanas a 8.000 vehículos, si bien se va atenuando a

medida que transcurre la calle hacia el sur y se funde en su continuación Pablo Ruíz Picasso.

#### 1.6.1.10 Intensidades viarias y Análisis de Capacidad

En intersecciones giratorias con prioridad en el anillo no se utiliza el concepto global de capacidad de una intersección, siendo sustituido por el concepto de capacidad de una entrada, admitiendo que ésta no deriva, exclusivamente, de sus características geométricas, sino en gran medida, del tráfico circulante por la calzada anular de la glorieta.

Existen distintos métodos de cálculo de capacidad de una entrada, aquí utilizaremos el método detallado en el programa aaSIDRA 2.0, basado en el método australiano y en el Manual de Capacidad de carreteras (versión española del "Highway Capacity Manual") de la asociación técnica de carreteras AIPCR

Los análisis resultantes de las capacidades de la Glorieta arrojan los llamados Niveles de Servicio, que utilizan medidas cualitativas que caracterizan tanto las condiciones de explotación del tráfico vial como su percepción por los conductores y pasajeros. Para este tipo de infraestructura, se definen seis niveles de servicio, para los cuales se dispone de procedimientos de análisis. Se les otorga una letra dada como designación de la A a la F, siendo el nivel de servicio A el representante de las mejores condiciones operativas y el nivel de servicio F de las peores.

Cada nivel de servicio representa una gama de condiciones de explotación. Se acepta que el volumen de tráfico al que se puede dar servicio en las condiciones de parada y arranque del nivel de servicio F es inferior al E, en consecuencia la intensidad de servicio E es el valor que corresponde a la máxima intensidad o capacidad de la instalación. Normalmente para los objetivos de dimensionado se utilizan las intensidades D. Los cálculos, se han realizado en base a la hora punta (hora de máximo tráfico global en la intersección).

Además, con objeto de poder establecer un indicador global del funcionamiento de la glorieta, semejante al utilizado en el resto de intersecciones, se puede estimar un nivel de servicio en función de la relación  $Q_e/Q_e eq.$  (flujo/capacidad, en porcentaje) para el conjunto de los accesos, ponderando así el peso de las distintas entradas, con los siguientes criterios:

#### Niveles de servicio

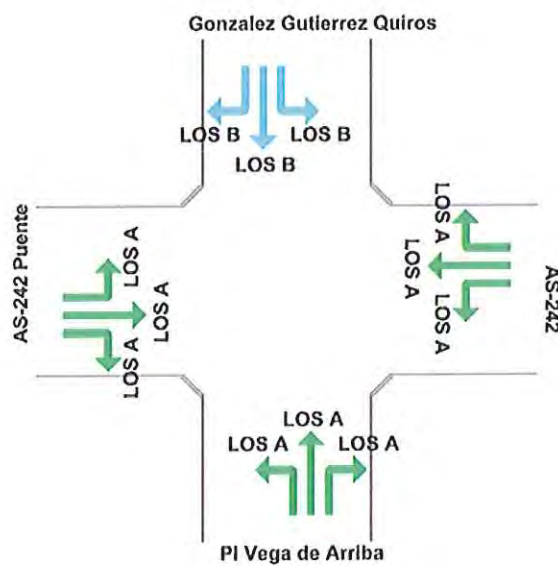
Nivel de servicio	$Q_e/Q_e eq.$
A	0-18%
B	19-39%
C	40-59%



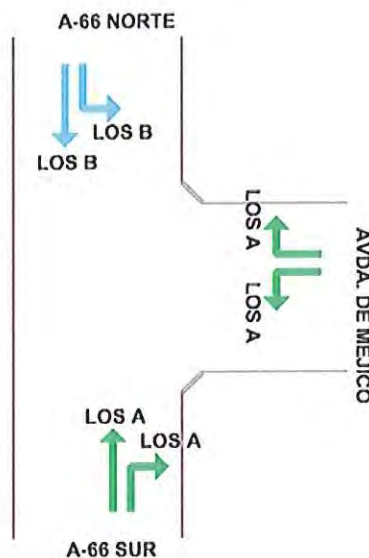
Nivel de servicio	Qe/Qe eq.
D	60-69%
E	70-100%
F	>100%, sobresaturación

El análisis de los niveles de capacidad de las glorietas e intersecciones aforadas se presenta a continuación, y el análisis completo con todas sus características se presenta en el Anejo.

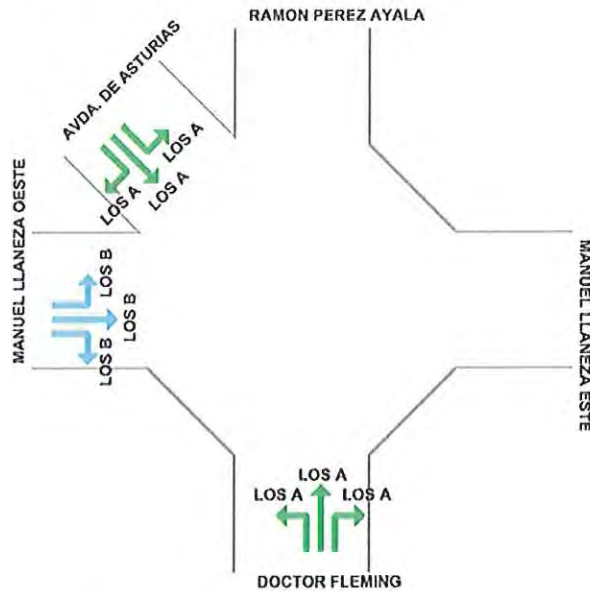
**Punto de Aforo 1.** Glorieta de entrada al Polígono Industrial Vega de Arriba por el Sur del Casco Urbano, Gonzalo Gutierrez, As-242, polígono y Conexión con A-66.



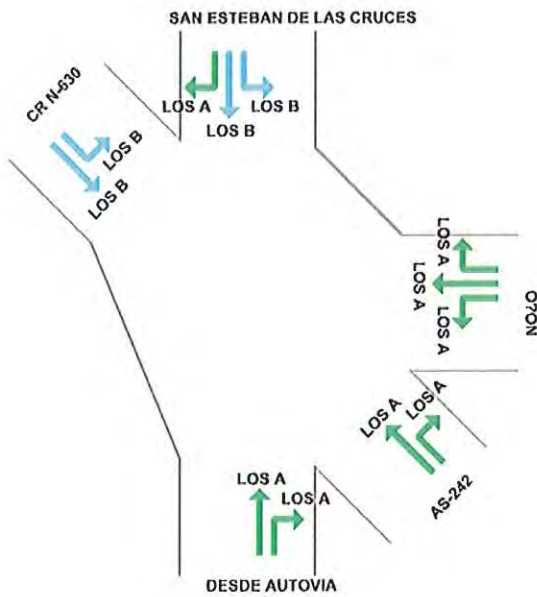
**Punto de Aforo 2.** Glorieta bajo A-66, conexión con A-66 y Avenida de Méjico.



**Punto de Aforo 3.** Glorieta Manuel Llaneza con Avenida de Asturias, Doctor Fleming y Ramón Pérez de Ayala.

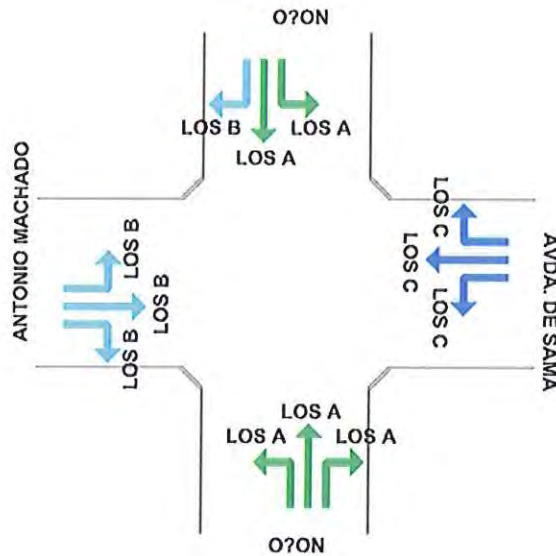


**Punto de Aforo 4.** Glorieta de conexión norte de casco urbano con AS-1.

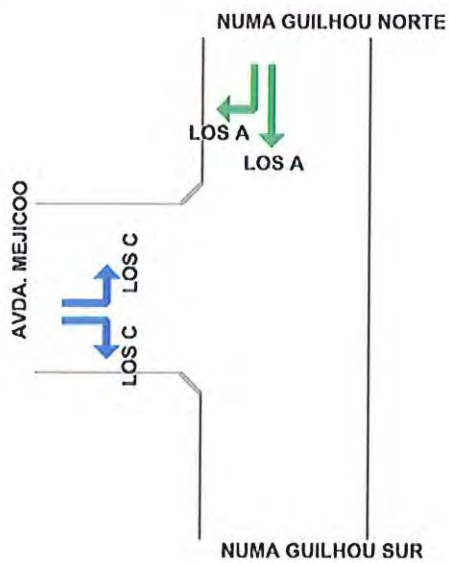




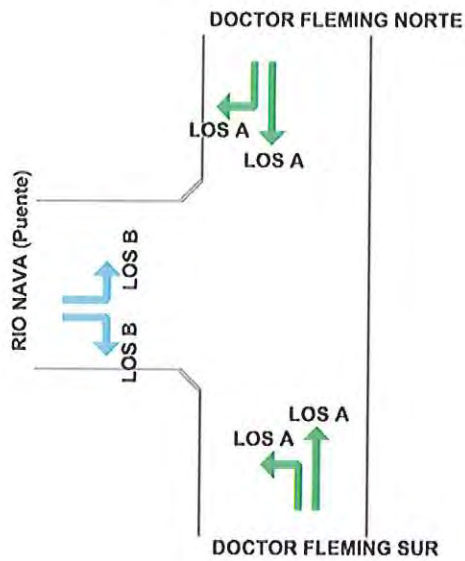
**Punto de Aforo 5.** Intersección en forma de + Calle Oñón (AS-242) con Avenida de Sama y Antonio Machado.



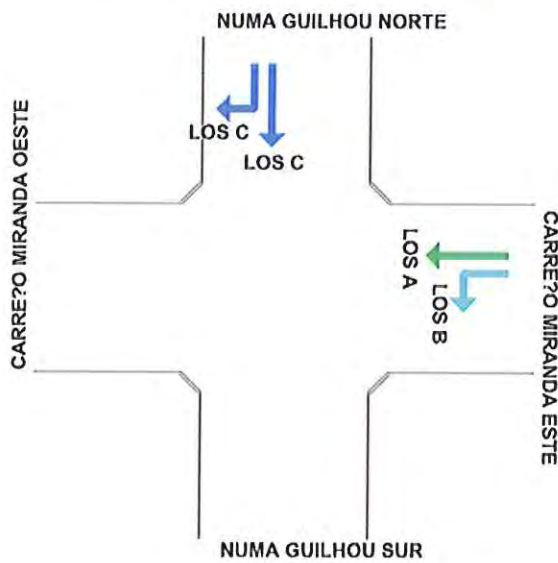
**Punto de Aforo 6.** Intersección en forma de T Avenida de Méjico con Numa Guilhou



**Punto de Aforo 7.** Intersección en forma de + Puente de Siena con Dr Fleming, y calle Río Sella.

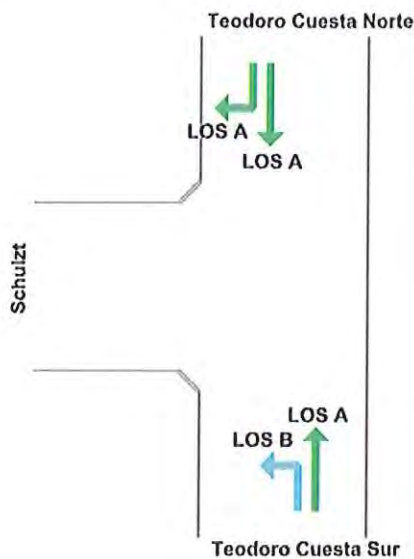


**Punto de Aforo 8.** Intersección en forma de + entre Carreño Miranda con Numa Guilhou.





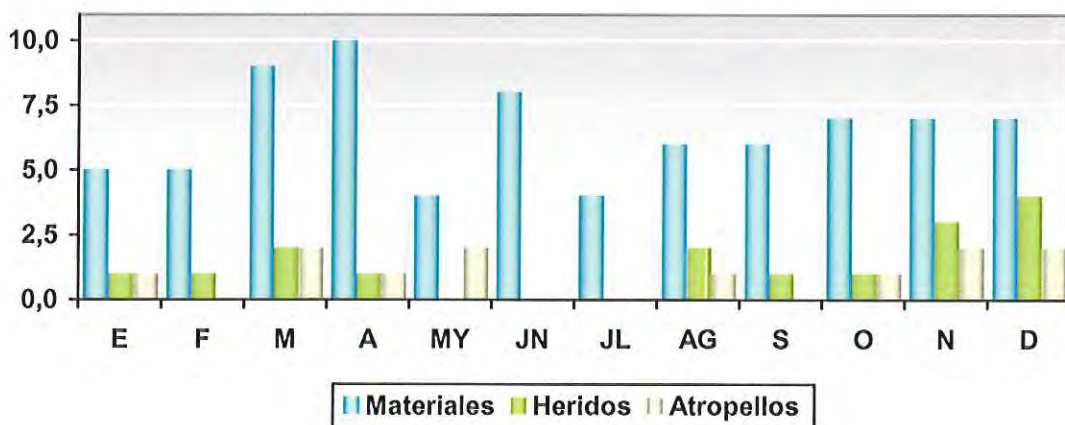
**Punto de Aforo 9.** Intersección en forma de T Calle Schulzt con Calle Teodoro Cuesta.



1.6.1.11 Accidentalidad y puntos negros

Según la estadística para el año 2005 sobre accidentalidad vehicular, se obtiene que se produjeron 112 accidentes, de los cuales 78 fueron con daños materiales, 23 con heridos y 11 atropellos.

**Gráfico 21 Distribución mensual accidentalidad**

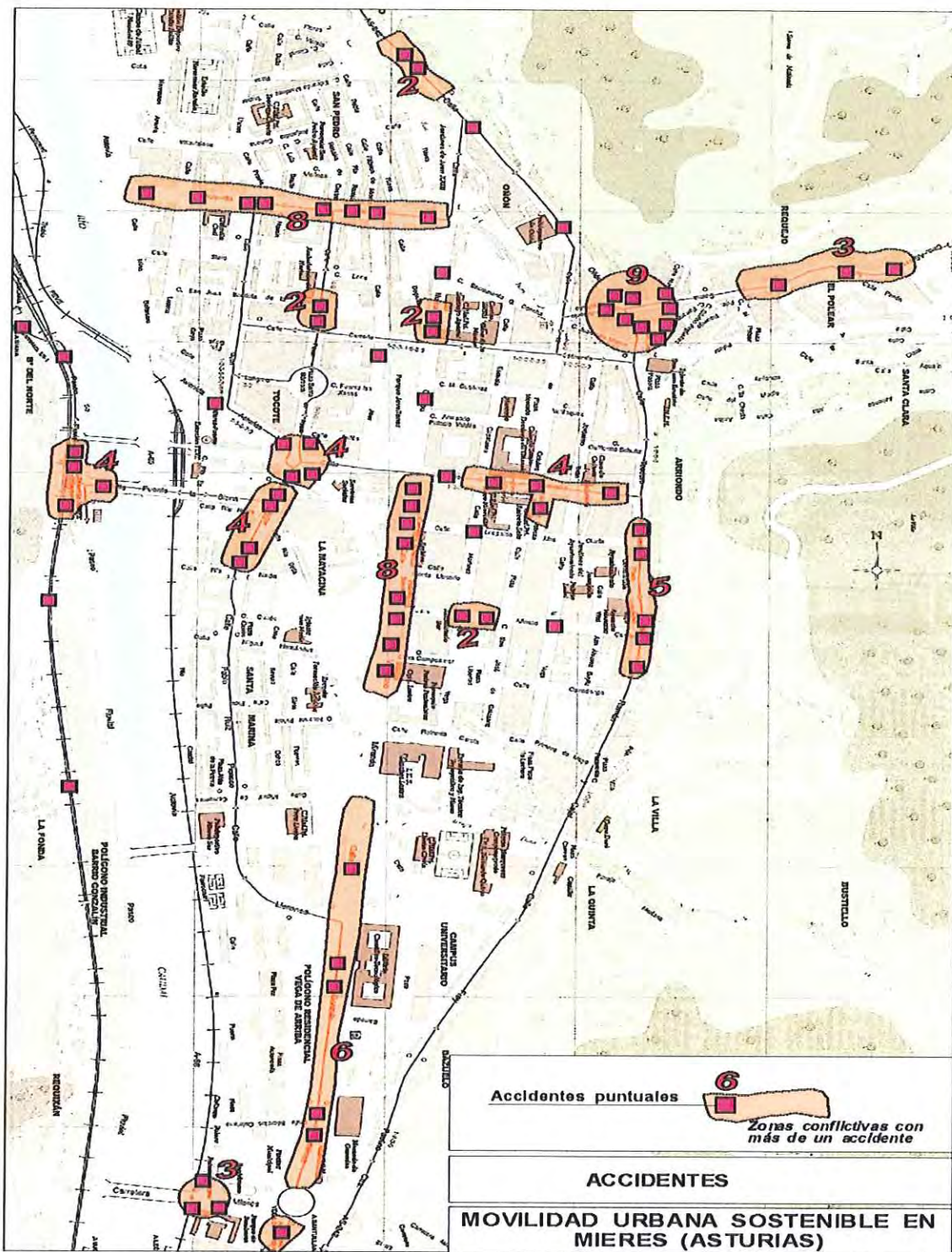


Analizando la ubicación de los accidentes, se observa como existen áreas especialmente conflictivas que delimitan una serie de puntos negros en el viario de Mieres. De esta manera el cruce entre la C/Oñón y la Avda. La Santa, se presenta como el cruce más conflictivo de Mieres, contabilizándose 9 accidentes. Las Avda.



Méjico y la C/Valeriano Miranda se presenta igualmente conflictivas contabilizando cada una 8 accidentes. Otros puntos relevantes son la estación de cercanías RENFE, la C/Ramón y Cajal a la altura de la Pl. Constitución, Doctor Fleming y la rotonda con Manuel Llaneza, así como la intersección sur del polígono con la A-66.

**Plano 17 Accidentes y ubicación de puntos negros**





## 1.6.2 APARCAMIENTO

### 1.6.2.1 Oferta en Superficie

En Mieres coexisten diferentes tipologías de aparcamientos, todo ello en calzada, ya que fuera de calzada no existen en la actualidad parkings subterráneos de naturaleza pública.

En cuanto al aparcamiento en calzada, se encuentra clasificado en plazas de zona ORA, y plazas de aparcamiento libre en calzada.

Adicionalmente hay que añadir las plazas reservadas con vado permanente, carga y descarga, y las de aparcamientos reservado para discapacitados.

#### **Ilustración 1 Zona Azul Casco Urbano**

Es destacable el funcionamiento "gratuito" de la zona azul ORA del casco urbano,



donde existe la obligatoriedad de pagar la fracción horaria y presentar el ticket expedido por el parkímetro, sin embargo, el propio parkímetro tras expedir el correspondiente recibo, devuelve la cantidad ingresada, perdiendo eficacia por tanto el sistema coactivo a la tarifa que debería poseer un sistema de zona ORA.

Por otro lado, a pesar de la no existencia de parkings subterráneos públicos, si se han detectado diferentes bolsas de aparcamiento legales e ilegales en diferentes puntos de Mieres, que por la representatividad de la oferta y demanda contabilizada merece mencionar.

- Bolsas ilegales de aparcamiento sin urbanizar
- Bolsas legales de aparcamiento pavimentadas sin regular
- Bolsas legales de aparcamiento urbanizadas



**Ilustración 2 Bolsa Aparcamiento sin Urbanizar C/Oñón (1)**



En la C/Oñón antes del cruce con la C/ Doce de octubre, cerca del polideportivo, se encuentra una bolsa de aparcamiento ilegal en tierra sin urbanizar, con capacidad variable de entre 15 y 30 vehículos. Actualmente es utilizada por residentes de la zona.

**Ilustración 3 Bolsa Aparcamiento Urbanizada Polígono**



En la entrada Norte del polígono Industrial, en las proximidades de los bomberos, y en toda regla actuando como un aparcamiento disuasorio de la entrada de los vehículos al polígono se encuentra una bolsa de aparcamiento urbanizada y pavimentada legal con capacidad variable de entre 50 y 80 vehículos.

**Ilustración 4 Bolsa de Aparcamiento sin urbanizar Estación FFCC (1)**

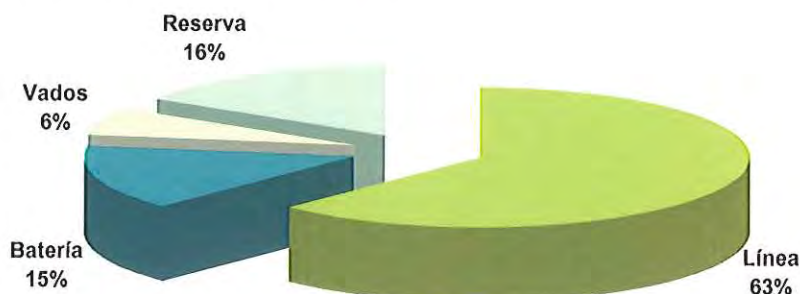


En las proximidades de la estación de tren de cercanías Mieres-Puente, se detectó en un solar una bolsa de aparcamiento ilegal en terreno de tierra sin urbanizar, con capacidad de entre 40 y 50 vehículos, que en la actualidad actúa de aparcamiento de disuasión de la propia estación.



En el casco urbano de Mieres, en el ámbito de estudio donde se realizaron los trabajos de campo e inventarios de aparcamiento exhaustivos, se contabilizaron un total de 1.233 plazas repartidas de la siguiente manera.

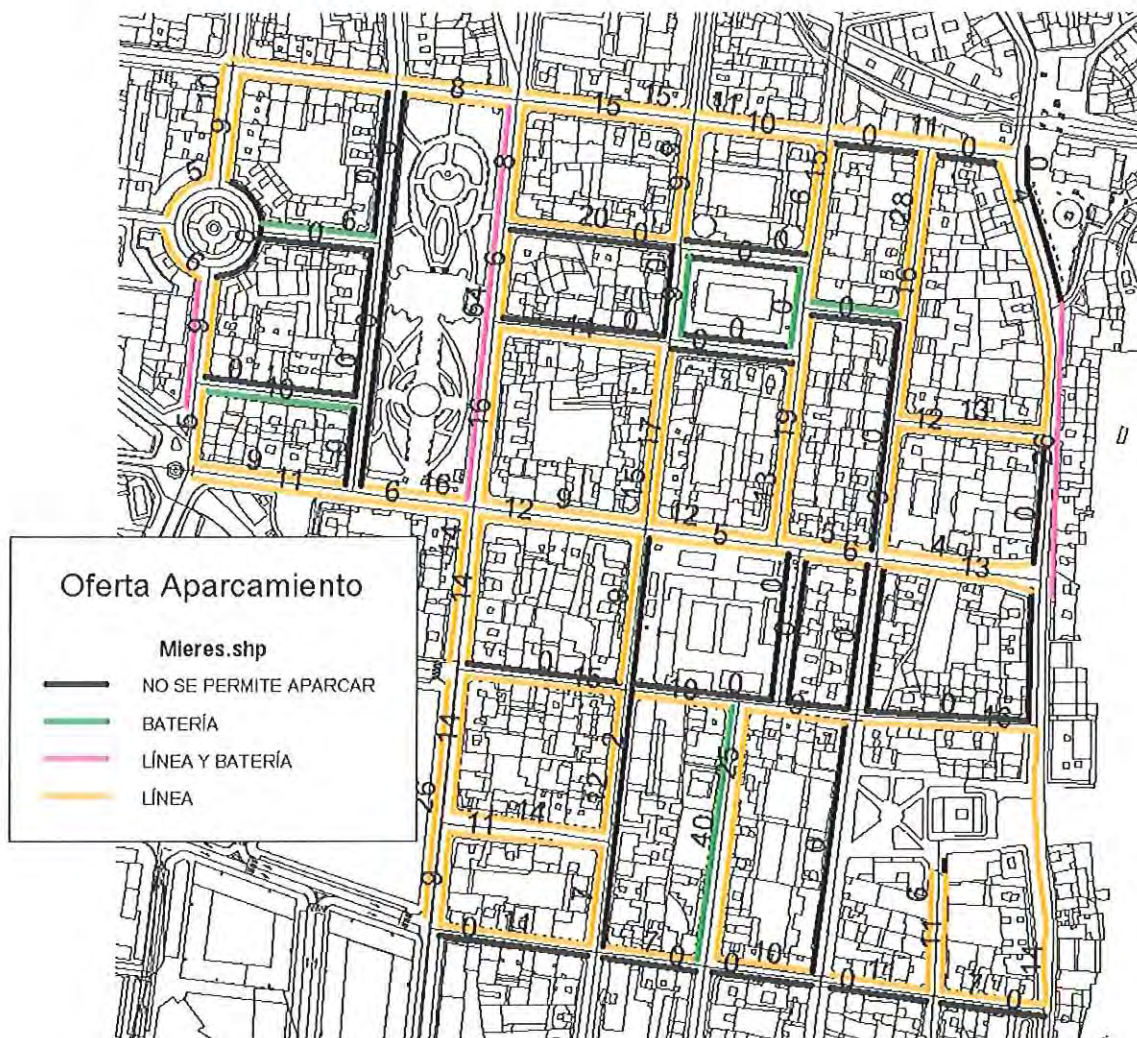
**Gráfico 22 Distribución Oferta de Aparcamiento**



Calle	Total	Línea	Batería	Reserva	Vados
Alfonso Camín	61	46	0	15	7
Aller	0	0	0	0	1
Armando Palacio Valdés	16	14	0	2	2
Avilés	20	0	10	10	4
Carreño Miranda	124	106	0	18	4
Doce De Octubre	53	53	0	0	6
Escuela De Capataces	59	50	9	0	2
Fonte Les Xanes	12	0	6	6	2
Guillermo Schultz	36	25	0	11	1
Jeronimo Ibran	68	53	0	15	4
La Pista	72	27	38	7	5
Leopoldo Alas Clarín	69	50	0	19	7
Luis Fernández Cabeza	0	0	0	0	0
Manuel Gutiérrez	40	20	0	20	2
Manuel Llana	140	108	0	32	5
Martínez De Vega	32	30	0	2	3
Monte Llosoriu	28	25	0	3	4
Numa Guilhou	98	32	62	4	3
Plaza de Mercado	0	0	0	0	0
Ramón Pérez De Ayala	65	44	14	7	1
Teodoro Cuesta	68	35	9	24	12
Valeriano Miranda	86	77	0	9	3
Velázquez	14	0	14	0	0
Vitalaza Álvarez Buylla	26	17	0	9	4
<b>Total General</b>	<b>1.233</b>	<b>822</b>	<b>198</b>	<b>213</b>	<b>82</b>



Plano 18 Oferta de Aparcamiento Casco Urbano

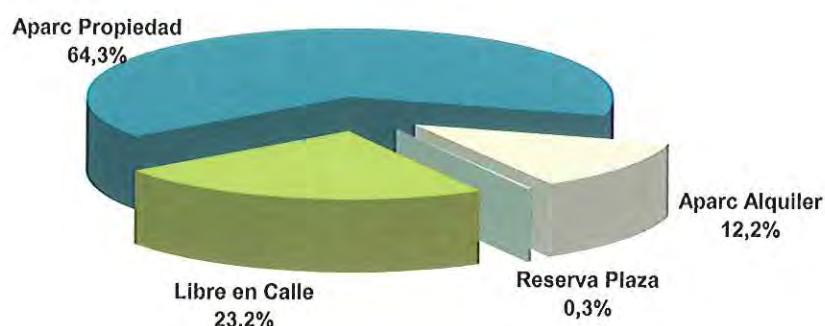




1.6.2.2 Demanda de Rotación en superficie. Mañana y tarde

Según la encuesta telefónica realizada, los mierenses aparcan mayoritariamente en parkings privados de su propiedad, esto es así en un 64%. Realizándolo en la calle un 23%, y siendo poco significativo el aparcamiento subterráneo de alquiler con un 12%. Un 0,3% disponen de reserva de plaza.

**Gráfico 23 Aparcamiento en lugar de residencia**



La demanda global de estacionamiento en Mieres, se observa que es bastante potente y que sobrecarga el viario, sobre todo en el centro urbano, estando bastante descongestionado y sin grandes saturaciones en el resto del casco.

Existen zonas como el barrio de San Pedro y los alrededores de la C/ Ruiz Picasso que se encuentran descongestionados y bajo capacidad de aparcamiento en la practica totalidad de las franjas horarias.

**Ilustración 5 Aparcamiento Universidad**



Tan sólo se presentan saturaciones puntuales en casco urbano, y centros atractivos como el polígono Industrial, la estación de cercanías, la Universidad, etc.

En todos ellos se han contabilizado ocupaciones cercanas o superiores al 100% en la practica totalidad del periodo de mañana y muy altas y por encima del 80% en periodo de tarde. Excepto en la Universidad que dadas las fechas estivales del trabajo de campo, en esos

momentos no existía demanda en el aparcamiento urbanizado para tal centro, encontrándose ocupaciones cercanas al 30%.

Calle	Legales	Ilegales	Total
Estación de Cercanías	46	0	46
Polígono	75	5	80
Universidad	18	0	18

Para el casco urbano y dentro del área de estudio explicada en el punto correspondiente de los trabajos de campo realizados, y definido en el plano número 3, se han realizado contabilizaciones de los vehículos estacionados en dos periodos de tiempo a lo largo del día.

- Mañana: de 9:00 a 11:00
- Tarde: de 18:00 a 20:00

Los resultados para el inventario de periodo de mañana arrojan ocupaciones altas cercanas en el total de la demanda al 90%.

*Inventario de periodo de Mañana. 9:00 a 11:00*

Calle	Legales	Ilegales	Total	% Leg S/ Of Total	% ILeg S/ Of Total
Alfonso Camín	46	6	52	92,0%	12,0%
Aller	0	0	0	0,0%	0,0%
Armando Palacio Valdés	4	0	4	28,6%	0,0%
Avilés	4	0	4	40,0%	0,0%
Carreño Miranda	58	13	71	54,7%	12,3%
Doce De Octubre	50	10	60	94,3%	18,9%
Escuela De Capataces	55	2	57	93,2%	3,4%
Fonte Les Xanes	3	0	3	50,0%	0,0%
Guillermo Schultz	17	1	18	68,0%	4,0%
Jerónimo Ibrán	49	1	50	90,7%	1,9%
La Pista	59	2	61	90,8%	3,1%
Leopoldo Alas Clarín	39	3	42	76,5%	5,9%
Luis Fernández Cabeza	0	0	0	0,0%	0,0%
Manuel Gutiérrez	5	0	5	25,0%	0,0%
Manuel Llaneza	104	5	109	89,7%	4,3%
Martínez De Vega	29	7	36	96,7%	23,3%
Monte Llosoriu	21	0	21	84,0%	0,0%
Numa Guilhou	92	0	92	97,9%	0,0%
Plaza De Mercado	0	0	0	0,0%	0,0%
Ramón Pérez De Ayala	55	4	59	91,7%	6,7%
Teodoro Cuesta	18	2	20	40,9%	4,5%
Valeriano Miranda	72	1	73	93,5%	1,3%
Velázquez	10	0	10	71,4%	0,0%
Vitalaza Álvarez Buylla	8	1	9	47,1%	5,9%
<b>Total General</b>	<b>844</b>	<b>58</b>	<b>902</b>	<b>81,5%</b>	<b>5,6%</b>



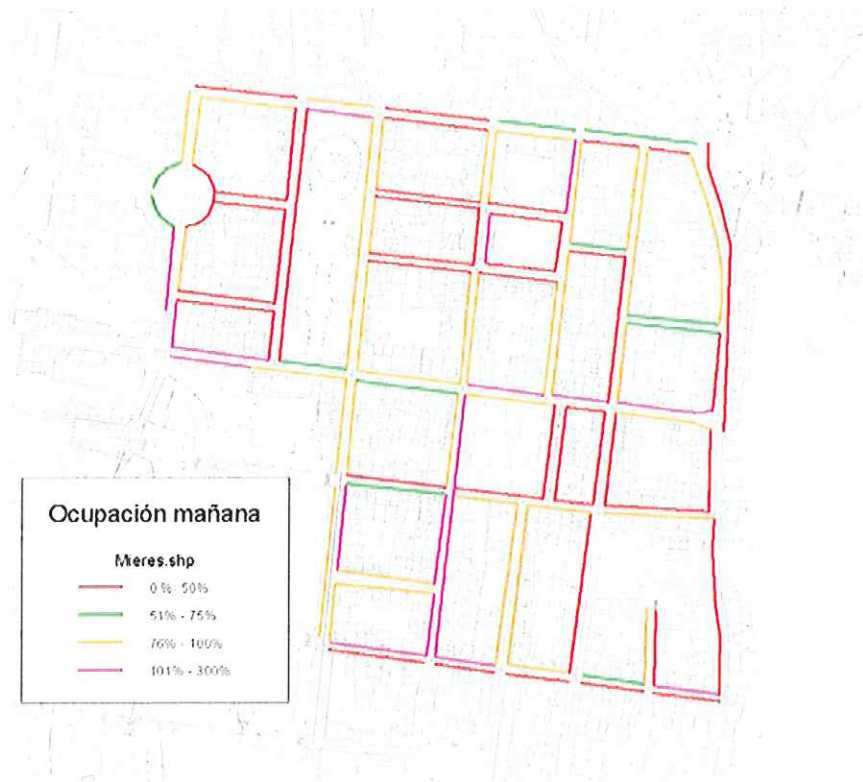
Los resultados del periodo de tarde demuestran una caída de la presión de la demanda de estacionamiento muy moderada, contabilizándose ocupaciones cercanas al 80% de media, aunque con alguna calle muy concreta donde se roza al igual que en periodo de mañana el 100% de ocupación.

*Inventario de Tarde. 18:00 a 20:00*

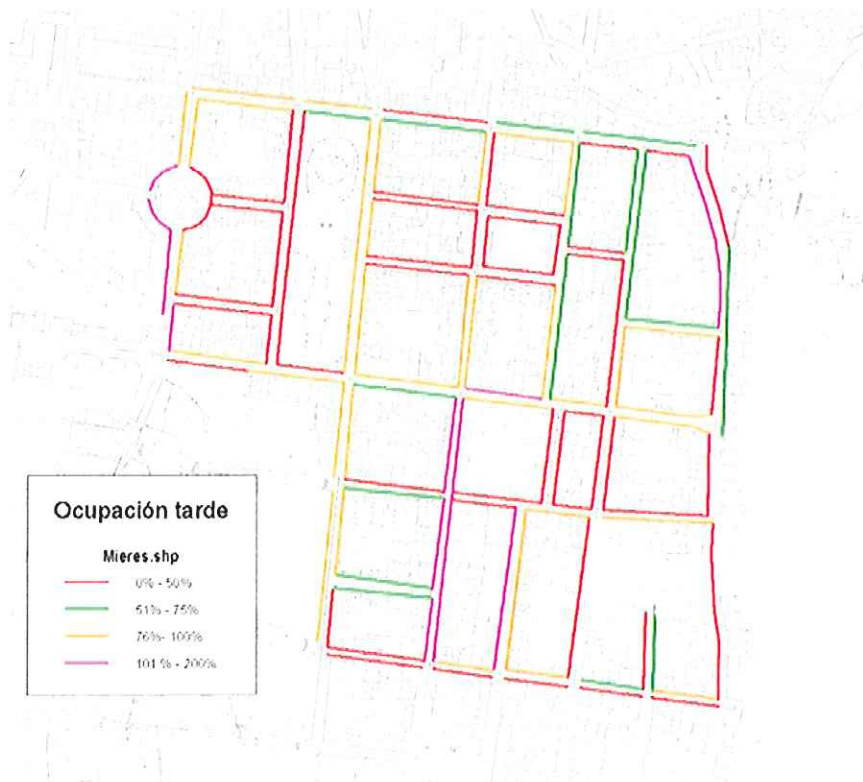
Calle	Legales	Ilegales	Total	% Leg S/ Of Total	% ILeg S/ Of Total
Alfonso Camín	35	1	36	70,0%	2,0%
Aller	0	1	1	0,0%	0,0%
Armando Palacio Valdés	2	0	2	14,3%	0,0%
Avilés	4	0	4	40,0%	0,0%
Carreño Miranda	64	10	74	60,4%	9,4%
Doce De Octubre	42	2	44	79,2%	3,8%
Escuela De Capataces	39	0	39	66,1%	0,0%
Fonte Les Xanes	0	0	0	0,0%	0,0%
Guillermo Schultz	19	0	19	76,0%	0,0%
Jerónimo Ibrán	41	0	41	75,9%	0,0%
La Pista	59	4	63	90,8%	6,2%
Leopoldo Alas Clarín	35	2	37	68,6%	3,9%
Luis Fernández Cabeza	0	0	0	0,0%	0,0%
Manuel Gutiérrez	3	1	4	15,0%	5,0%
Manuel Llana	85	4	89	73,3%	3,4%
Martínez De Vega	28	7	35	93,3%	23,3%
Monte Llosorriu	16	0	16	64,0%	0,0%
Numa Guilhou	92	0	92	97,9%	0,0%
Plaza De Mercado	0	0	0	0,0%	0,0%
Ramón Pérez De Ayala	56	10	66	93,3%	16,7%
Teodoro Cuesta	26	2	28	59,1%	4,5%
Valeriano Miranda	64	2	66	83,1%	2,6%
Velázquez	6	0	6	42,9%	0,0%
Vitalaza Álvarez Buylla	9	0	9	52,9%	0,0%
<b>Total general</b>	<b>763</b>	<b>46</b>	<b>809</b>	<b>73,6%</b>	<b>4,4%</b>

A continuación se presentan planos temáticos por rangos con los resultados detallados y desglosados por tramo en el área de estudio, tanto para la ocupación global de mañana y de tarde, como para la ilegalidad de cada periodo.

Plano 19 Ocupación Mañana

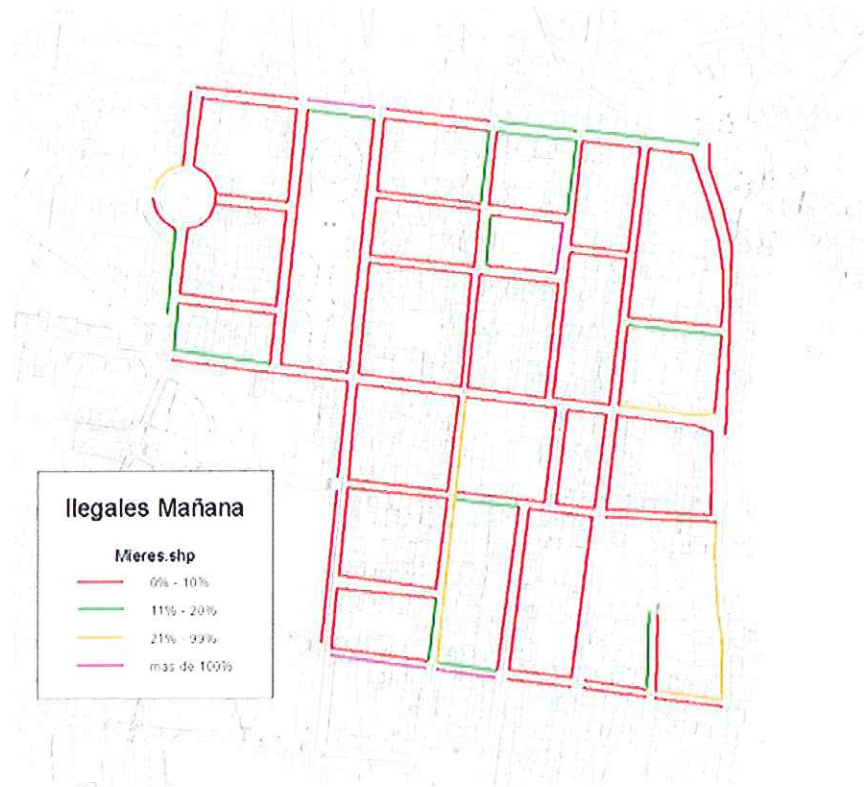


Plano 20 Ocupación Tarde





Plano 21 Ilegalidad Mañana



Plano 22 Ilegalidad Tarde

