

GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

Ref 6-075-16

DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

ASUNTO:	ESCRITO DE DÑA. MARIA ISABEL MUÑOZ VILLAS ACTUANDO COMO PATRONO DE LA FUNDACIÓN CEA (COMISARIADO EUROPEO DEL AUTOMÓVIL) REFERENTE A ESTADO DE LA CARRETERA AS-237 GRADO AVILES EN SUS CINCO PRIMEROS KILÓMETROS
----------------	--

Con relación al asunto de referencia se informa lo siguiente:

La carretera AS-237 GRADO AVILES pertenece a la Red Comarcal del Principado de Asturias y une las poblaciones de Grado y Avilés.

Su trazado, al igual que la mayoría de las carreteras de la Comunidad Autónoma, es muy sinuoso. Con una longitud total de 26,6 Km. y anchos variables, según los tramos, entre 5,50 y 6,50 metros, discurre por los municipios de: Grado, Candamo, Illas, Castrillón y Avilés y en consecuencia atraviesa numerosas poblaciones de muy diversa entidad y con abundante tráfico que se compone de todo tipo de vehículos: pesados, turismos, motos, peatones, vehículos rurales etc. Ello supone para los usuarios la necesidad de observar las debidas precauciones y adecuar la velocidad tanto al trazado y sección de la carretera, como a la densidad y tipo de tráfico y a las condiciones atmosféricas reinantes. Todo ello en cumplimiento de la normativa del Reglamento General de Circulación.

El tramo en concreto al que se refiere el escrito tiene una longitud de 4.660 metros y un ancho de 5,50 metros **excepto en el P.K. 1+790 cuyo ancho es de 5,00 m y en el P.K. 2+690 en que el ancho es de 5,20 metros**, en consecuencia resulta cuando menos errónea la medición que fue remitida a esa Fundación y que obtiene un resultado de 4,00m de ancho.

Dichos puntos estrechos están precedidos de la preceptiva señal vertical tipo P-17 indicativa de "peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que se estrecha la calzada" situada en el P.K. 1+725.

En cuanto al trazado, que como se dijo anteriormente es sinuoso, se encuentra en el tramo a que se refiere el escrito, especialmente condicionado por la trinchera de la vía de FEVE en la margen derecha y por la abrupta montaña de la margen izquierda.

No obstante resultan de muy difícil comprensión las expresiones: "las curvas invitan a invadir al carril contrario" y "los coches llegan a 90 Km/h y tienen que jugársela" por cuanto aunque la velocidad genérica legal en el tramo es de 90 Km/H la carretera tiene una serie de restricciones que cabe enumerar:

- 1.- El tramo entre el P.K: 0+000 y el P.K. 0+680 es recto, forma parte de la travesía urbana de Grado y está en consecuencia limitado a 50 Km/H.
- 2.- En el P.K: 0+680 existe señalización vertical doble que contiene la señal tipo P-14 a indicativa de "peligro por la proximidad de una sucesión de curvas peligrosas próximas entre si; la primera a la derecha" y la señal tipo S-7 con el número 50 inscrito, que según la norma "recomienda una velocidad aproximada de circulación, en kilómetros por hora, que se aconseja no sobrepasar, aunque las condiciones meteorológicas y ambientales, de la vía y de la circulación sean favorables. Cuando esté colocada bajo una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista"
- 3.- En el tramo del P.K. 1+725 al P.K: 2+570 la visibilidad es superior a 100 metros.

GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

- 4.- Del P.K. 2+570 al P.K. 2+820 la velocidad está limitada a 50 Km/h ya que se atraviesa el núcleo de Villamaría.
- 5.- Del P.K. 2+820 al P.K. 4+080 la visibilidad es superior asimismo a 100 metros y en 710 metros parte dentro de este tramo (entre el 3+660 y el 4+370) la velocidad está limitada a 50Km/h por el núcleo de Sandiche.
- 6.- Finalmente entre el P.K.4+370 y el P.K. 4+660, donde cambia la sección de la carretera, hay dos intersecciones por lo que la velocidad está condicionada por las mismas.
- 7.- A lo largo de toda la carretera existen múltiples paneles direccionales situados en la totalidad de las curvas de menor radio.

Cabe en este punto hacer constar que la accidentalidad del tramo es baja. En los datos obrantes en este Servicio, consta que se han producido desde enero del 2014 hasta julio de 2016, tres accidentes imputables a las condiciones de la vía, todos ellos por colisión con obstáculos en la calzada como consecuencia del piedras desprendidas de la montaña y en los que solo se produjeron daños materiales, en resumen ninguno por colisión fronto-lateral.

Respecto al estado del firme, si bien se encuentra algo envejecido, no existen baches, y sus condiciones de adherencia y rodadura son aceptables, presentando únicamente algún pequeño hundimiento (corregido con mezcla bituminosa) y alguna zona con cuarteo en malla fina (piel de cocodrilo).

En cuanto a la afirmación de "la existencia de una falta de mantenimiento general" resulta asimismo de muy difícil comprensión para este Servicio por cuanto a tal efecto cabe decir que la señalización vertical es muy buena con señales prácticamente nuevas a lo largo de toda la carretera. En cuanto a la señalización horizontal fue ejecutada en el año 2015.

Probablemente la apreciación que manifiesta esa Fundación sobre falta de mantenimiento se deba al estado del desbroce de la carretera:

La limpieza y desbroce de las carreteras del Principado de Asturias se realiza anualmente con medios propios y ajenos y se inicia, en general, en la última semana de mayo dado que, el normal crecimiento de la vegetación, haría poco o nada efectivo el resultado si su inicio se realizase con anterioridad a esa fecha.

Su programación viene determinada por diversos factores (disponibilidad de medios, tráfico, entidad de la carretera, sección transversal de la misma, accesos a playas etc.) en función de los cuales se establece un orden de prioridad que procure el mejor servicio para la totalidad de los usuarios de la red y el máximo rendimiento posible de los medios de los que se dispone con el fin de ejecutar las obras en un plazo razonable.

En el caso concreto de la carretera citada el desbroce se inició el 15 de julio por el P.K. 0+000 y finalizó el 27 del mismo mes.

Se desconoce por parte de este Servicio como ha obtenido esa Fundación los datos para la redacción del escrito, pero a la vista de la realidad de la carretera anteriormente expuesta, y constatable incluso con las diversas aplicaciones visuales existentes, lo expresado en el mismo carece de todo rigor técnico. Las cuestiones expuestas solo tendrían visos de realidad por imprudencia manifiesta o falta de pericia al no ser conscientes de la entidad y situación de la carretera.

Oviedo, 29 de noviembre de 2016
EL INGENIERO TÉCNICO
DE OBRAS PÚBLICAS


Fdo.: Juan Fernández García

CONFORME
EL JEFE DEL SERVICIO DE CONSERVACIÓN
Y EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS


Fdo.: Manuel Serrán Gómez