



RONDA NORTE DE OLIVA

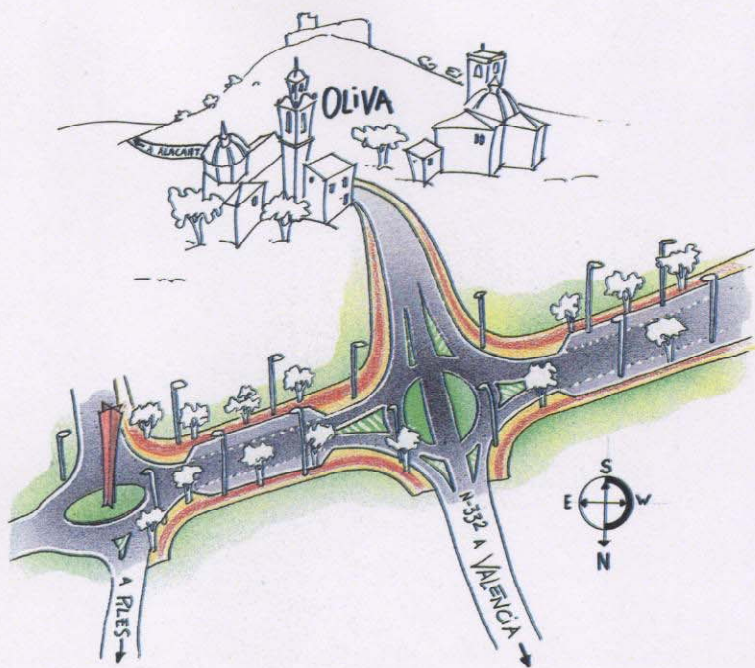
INTERSECCION CON CN-332

LONGITUD: 1.245m. • PRESUPUESTO: 135M. DE PTAS.
PLAZO DE EJECUCION: 6 MESES
FECHA DE INAUGURACION: JULIO 1992

CARRETERAS
EN AREAS
URBANAS

4

MARZO 1993



Situación y estado inicial

Las obras se sitúan en las inmediaciones del p.k. 188 de la CN-332 de Almería a Valencia en el inicio de la travesía de Oliva.

El acceso a dicha carretera desde la población cercana La Font d'en Carròs se realiza a través de un laberinto de calles estrechas, del barrio antiguo de Oliva, que no permite el paso de autobuses ni vehículos pesados en general. Lo mismo ocurre con el acceso desde Piles por la carretera provincial de Nazaret a Oliva, en cuanto a mala ordenación de tráfico dentro de la ciudad.

Todo esto comporta una multiplicidad de accesos a la N-332 generalmente en malas condiciones de visibilidad y señalización.

Objetivos del proyecto

Se trata de establecer una comunicación apropiada, para vehículos pesados, desde La Font d'en Carròs a Oliva y la unión de la misma con la carretera provincial de Nazaret a Oliva, a través de la N-332 de Almería a Valencia, con la ordenación de tráfico consiguiente en las diferentes intersecciones y en el principio de la travesía de dicha carretera.

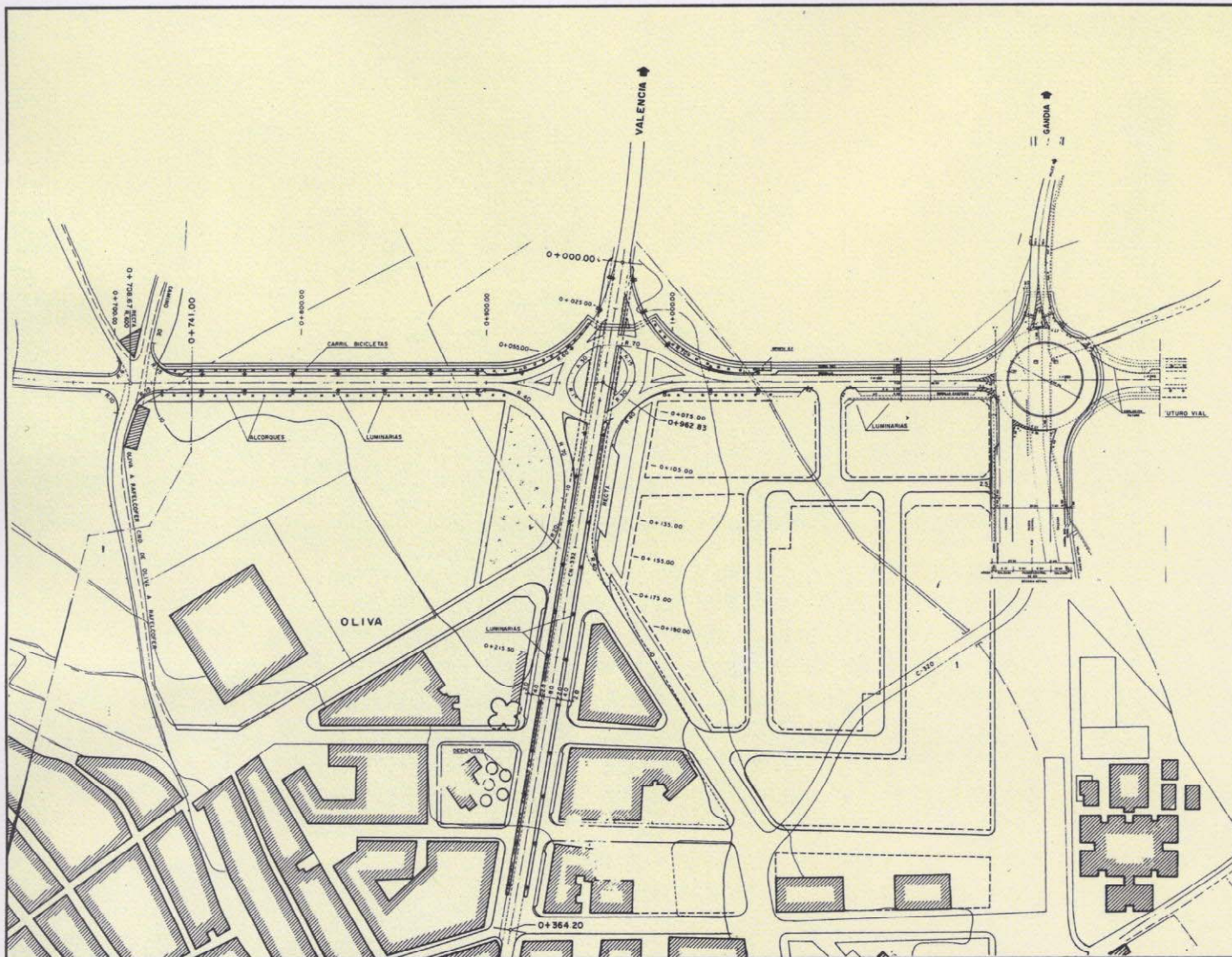
Tipología urbana

Se trata de un tramo totalmente urbano que discurre por la Ronda Norte de Oliva, prevista en su PGOU y por la propia travesía de Oliva de la N-332, por lo que las soluciones adoptadas deberán llevar el sello urbano en su diseño, tanto de trazado como de intersecciones, materiales y mobiliario elegidos.



Tráfico

El tráfico en la N-332 se aproxima a los 20.000 veh./día. El de la Nazaret-Oliva es del orden de los 5.000 veh./día y el de la carretera de La Font d'en Carròs, que hoy en día es del orden de los 500 veh./día, se espera aumente hasta los 1.000 veh./día con la puesta en servicio de este Proyecto.



Soluciones adoptadas

Trazado.- En la parte rural, o de aproximación de la carretera de La Font d'en Carròs a Oliva, se disponen alineaciones curvas de 400 y 600m. de radio que enlazan la mencionada carretera con la Ronda Norte de Oliva.

La parte urbana coincidente con dicha Ronda es una alineación recta de 504m. de longitud así como la parte de travesía de la N-332.

Intersecciones.- Tanto por tratarse de una zona prácticamente llana, con el nivel freático a 2m. de profundidad, como por ser una zona urbana, con tráfico regulado por semáforos en el resto de la travesía, se ha optado por intersecciones a nivel de diferente tipología, según los imperativos del tráfico, desechando totalmente los enlaces o cruces a distinto nivel.

La intersección de la CN-332 con la Ronda Norte se proyecta con una rotonda partida, semaforizada, debido a la desproporción de tráfico existente entre la N-332 y dicha Ronda, recogiendo en la misma las vías laterales de la N-332.



La intersección de la Ronda Norte con la carretera provincial de Nazaret a Oliva y el Paseo de Juan Carlos I se resuelve con una glorieta de 40m. de diámetro, al ser los tráficos similares en todos los accesos.

Sección transversal.- En la zona rural se dispone de una calzada de 7 metros con arcenes de 1,5m. a cada lado y bermas de 0,5m. Los taludes de los terraplenes, que en ningún caso superan los 1,5m. de altura, se suavizan hasta 3:1 con el recubrimiento de la tierra vegetal de la propia traza.

En la Ronda Norte, con 20m. de anchura disponible, se proyecta una calzada de 7m., dos zonas de aparcamiento de 2m. cada una y dos aceras de 4,5m. cada una, incorporando, en una de ellas, un carril para bicicletas, cuya continuidad se prevé en el resto de las Rondas.

Pavimentos.- Se optó por la utilización de pavimentos diferenciados, para los diversos usos a los que van destinados, empleándose aglomerado asfáltico en las calzadas, hormigón prensado en forma de adoquinado para las zonas de aparcamientos, baldosa hidráulica en las aceras que se solapan o son continuación de las existentes y baldosa cerámica de diferente coloración para la pista ciclista y la acera marginal de la Ronda Norte, que queda rematada con un murete, también cerámico, como borde exterior de la ciudad.

En la travesía de la N-332, con un ancho entre fachadas de 30m., se construye la calzada de 8m. entre bordillos, que es la que se mantiene en el resto de la travesía, dos zonas ajardinadas de 3m. de ancho cada una, dos calzadas de servicio con aparcamiento de 6m. y dos aceras de 2m. En las zonas donde se dispone de más anchura entre fachadas amplían las zonas ajardinadas y aceras.





Seguridad vial

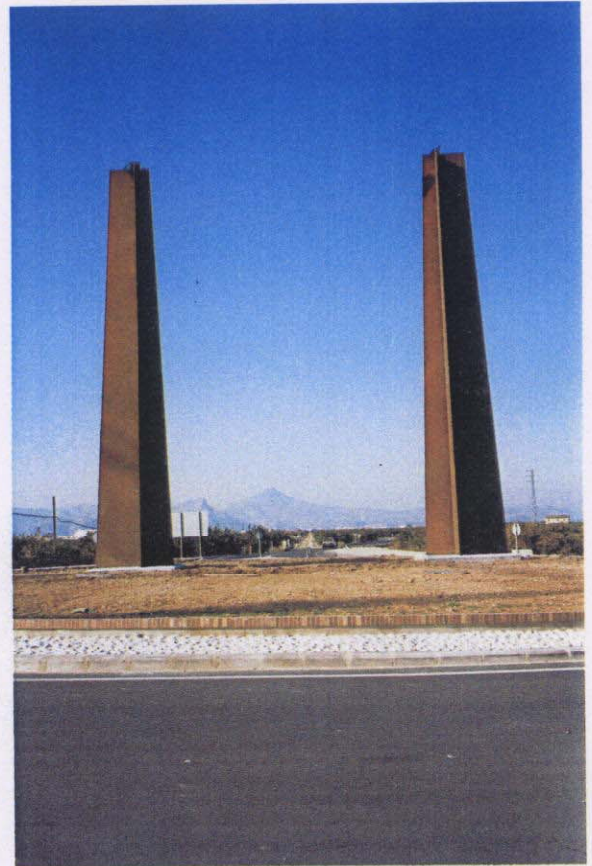
Respecto a los viandantes se ha procurado colocar aceras y pasos protegidos por semáforos, de manera que se establezcan circuitos de mínimo recorrido y que inciten a su utilización, sobre todo en la travesía de la N-332, donde las zonas no aconsejables de cruce se han protegido con amplios parterres ajardinados no agradables para ser pisados. Esta disuasión se ha matizado en la glorieta con una acera perimetral, necesaria para implantar la señalización y para que las plantaciones no molesten al tráfico, formada por cantos rodados que emergen del hormigón de una manera discontinua y que indican que no se trata de un paseo cómodo.

En cuanto a los vehículos, el principal problema consistirá en mentalizar al conductor del paso de una zona rural, con velocidad de recorrido relativamente alta, a una zona totalmente urbana con presencia de viandantes y ciclistas bastante numerosa. Esto se ha tratado de conseguir, además de con la señalización reglamentaria y habitual en estos casos, con la matización de dicho cambio estableciendo un hecho diferenciador, que en este caso ha consistido en la colocación, en cada una de las entradas, de unas columnas macladas de acero con fuerza suficiente para mostrar la presencia de una especie de puerta.

Tratamiento vegetal y mobiliario

Todos los arbustos y árboles así como las plantas tapizantes empleadas son autóctonas de esta región, buscando con ello el doble objetivo de una más cómoda, racional y económica conservación por una parte y el mostrar al visitante la riqueza y rotundidad de la flora mediterránea expuesta a modo de jardín. La inclusión de algún árbol alóctono, aunque naturalizado, no es más que la excepción que confirma la regla.

Las alineaciones rectas, tanto de la Ronda como de la travesía de la N-332, van acompañadas de sendas hileras de árboles que matizan, de una manera tradicional, su linealidad. La glorieta se recubre de arbustos de altura creciente hacia su interior que culminan en dos árboles, de futuro gran desarrollo, que matizarán el sentido de puerta de la misma. En las zonas ajardinadas amplias se reproduce el bosque mediterráneo



a pequeña escala, con etiquetas identificativas de las diferentes especies, para conocimiento de escolares, estudiosos o simplemente viandantes curiosos.

En los lugares de amplitud suficiente y distribuidos de una manera uniforme en toda la superficie, se han situado bancos de madera y fundición de diseño clásico, papeleras y elementos metálicos para aparcar bicicletas.

Siguiendo el mismo criterio de diseño urbano, se ha implantado un tipo de iluminación a base de columnas de poca altura, 6m. y luminarias esféricas, que cumpliendo todos los requisitos y normativas de intensidad y uniformidad, marquen un carácter menos industrial que el normal en carreteras.



La conservación

Las obras llevan en la actualidad seis meses de funcionamiento y no se observan fallos relevantes en su comportamiento. Los actos de vandalismo tan frecuentes en este tipo de realizaciones con mobiliario urbano, aquí no aparecen de momento, quizás debido a la estratégica situación del Cuartel de la Guardia Civil en el centro de gravedad de las obras. Por otra parte la colaboración del Ayuntamiento de Oliva es muy de agradecer en lo que a limpieza se refiere, vaciado de papeleras, reposición de semáforos en caso de avería o rotura, escarda de jardines, etc., teniendo perfectamente asumido su compromiso de conservación total después del plazo de garantía.



INFORMACION TECNICA

Administración responsable: Ministerio de Obras Públicas
y Transportes

Proyecto: Redactado por D. Andrés Fuster Morera
y Don Fernando Pérez Lara.
Demarcación de Valencia.

Director de la obra: D. Andrés Fuster Morera
y Don Fernando Pérez Lara.
Demarcación de Valencia
c/ Joaquín Ballester, 39. Valencia.
Telf.: (96) 388 11 82

Constructor: Austral Ingeniería, S.A.

Jefe de Obra: D. Francisco Sanz Yuste.

FICHAS DE CARRETERAS EN AREAS URBANAS

FICHA Nº 4

Coordinación: D. Jesús Rubio Alférez
Dirección General de Carreteras

Realización: D. Eduardo Labrandero.
D. Andrés Fuster Morera.
Dirección General de Carreteras.
Centro de Estudios de Carreteras
del CEDEX

Diseño Gráfico: Cuatrotintas, S.A.

Impresión: S.G. Servicios Gráficos, S.L.

Depósito Legal: M - 19718 - 92

P.V.P. : 300 Ptas.

MOPT

INFORMACION ADICIONAL
EN "CARRETERAS URBANAS. RECOMENDACIONES
PARA SU PLANEAMIENTO Y PROYECTO". MOPT. 1992