



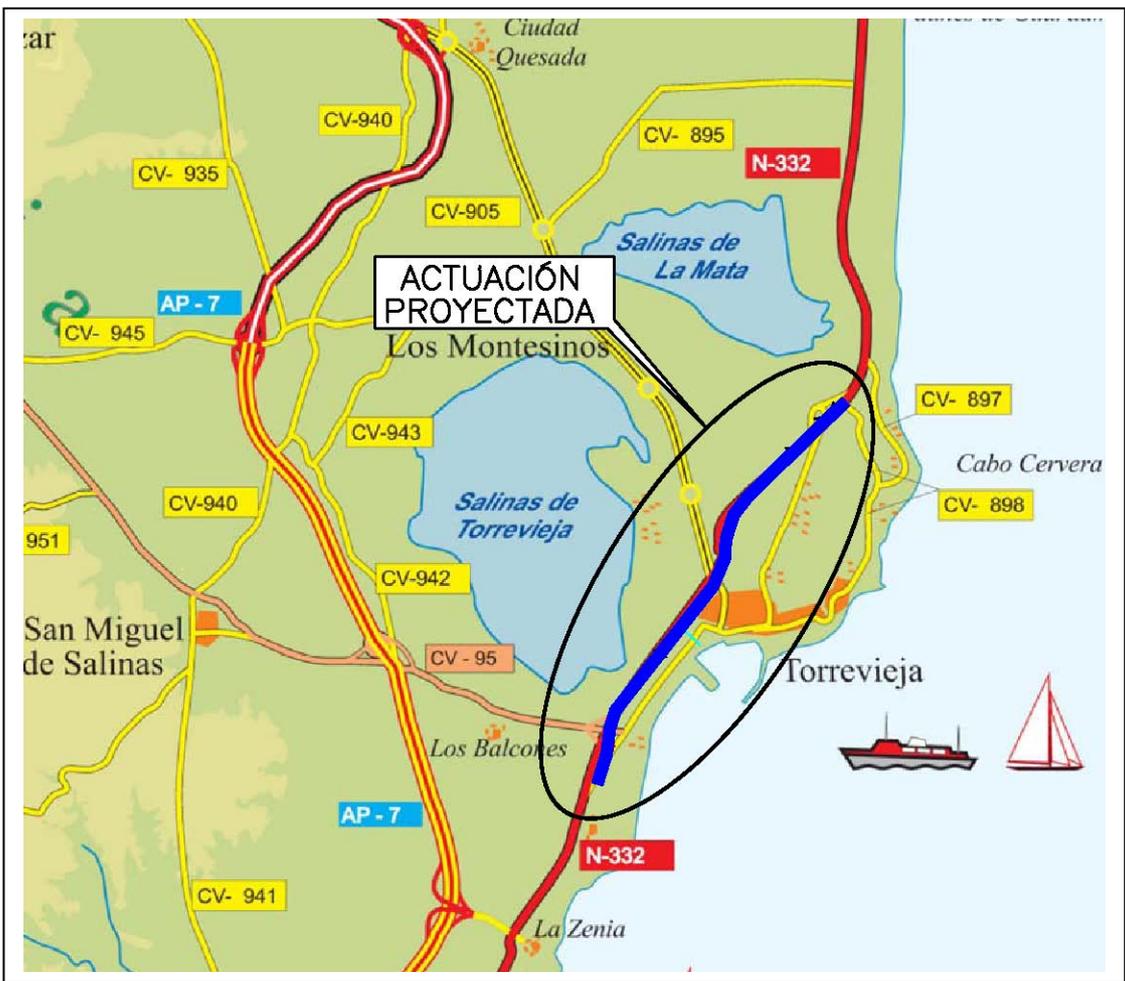
**Obres Públiques**

2009

PROYECTO BÁSICO

11-A-2053 (2)

**DUPLICACIÓN DE LA VARIANTE DE TORREVIEJA**



## EL PROBLEMA

En la actualidad, la variante de Torrevieja es una carretera convencional de dos carriles, uno por sentido. Presenta control total de accesos, con los cruces resueltos a distinto nivel, permitiendo la conectividad a través de enlaces de diferentes tipologías.

La carretera, inicialmente pensada como variante del núcleo urbano, ha sido ya engullida por el crecimiento urbanístico de la localidad, por lo que en la actualidad actúa como un corredor arterial de la ciudad.

La carretera se encuentra en las proximidades del Parque Natural de La Mata-Torrevieja, con las implicaciones medioambientales y paisajísticas que esto conlleva. Pero además, la configuración territorial de éste, su entorno más próximo, con las lagunas de La Mata y Torrevieja extendiéndose al oeste, otorgan a la vía asimismo el papel de servir de nexo viario para el tráfico costero en el arco eminentemente turístico Guardamar del Segura-Torrevieja-Pilar de la Horadada.

El solapamiento de ambas funciones, tanto la del tráfico urbano como la del interurbano, a la vez, genera —especialmente durante el periodo estival— una intensidad elevada de circulación, para la cual las condiciones actuales de la carretera son inadecuadas e insuficientes. La carretera atraviesa una zona costera, por lo que tiene un marcado carácter turístico, aumentando considerablemente la población durante el período estival, lo que influye notablemente en el tráfico de la variante, que se convierte más en una vía de comunicación interior que de largo recorrido.

Adicionalmente, existe otro condicionante para el funcionamiento de la carretera derivado de su entorno, ya que la escorrentía natural desde parte del núcleo de Torrevieja (al este de la carretera) hacia la Laguna, unido con la escasa pendiente del terreno que crea una hoya en la zona de la urbanización Doña Inés, provoca la inundación de la carretera cuando sobrevienen fenómenos de lluvias intensas, agravadas por el proceso urbanizador. Consecuentemente se produce la interrupción del tráfico en una carretera de importancia estratégica, dado que comunica núcleos de población con dotaciones básicas como son los hospitales de la comarca.

La problemática señalada indica la necesidad de duplicación de esta variante de Torrevieja en la N-332, con el objeto de aumentar su capacidad y mejorar la seguridad vial.

## LA SOLUCION PROYECTADA

La solución consiste en el desdoblamiento de la carretera actual, en su mayor parte por el lado oeste, salvo un pequeño tramo que lo hace por el este para evitar las zonas periféricas del Parque Natural de las Lagunas de La Mata y Torrevieja. La carretera tendrá control total de accesos produciéndose éstos únicamente en los enlaces.

En el diseño del trazado se ha pretendido, en la medida de lo posible, su adecuación a la normativa vigente, adaptándolo a los parámetros estipulados en la instrucción.

En la carretera existen actualmente doce estructuras. La situada más al sur, en el enlace con la CV-95 a Orihuela, no sufrirá modificación alguna. Para que los pasos sobre la variante tengan la sección necesaria y un gálibo de 5.30 m, se demolerán y ejecutarán tres nuevas estructuras, situados en los PK 55+036, 57+570 y 58+106, respectivamente, siendo la segunda de ellas una estructura singular, tipo arco metálico de tablero inferior, de 43.00 m de luz. El resto de la actuación sobre las estructuras consiste en ampliar las cinco existentes entre los PK 56+461 y 57+097. La definición de las estructuras de los PK 59+308, 60+340 y 60+632, corresponderá a los PAI actualmente en desarrollo, situados en la zona norte de la actuación.

La sección transversal del nuevo desdoblamiento consiste en una sección de 2x2 carriles de 3.50 m de ancho, arcenes exteriores de 2.50 m, arcenes interiores de 1.0 m, bermas de 0.75 m., y mediana estricta de 3.0 m, separando ambos sentidos con una barrera rígida. La mediana cambia únicamente de sección, en la zona de la estructura E2 (PK 55+036), en la que la distancia entre rayas blancas interiores pasa a ser de 4.30 m, para poder alojar una pila intermedia.

Atendiendo a la nueva configuración urbana, derivada del crecimiento de la localidad, y por criterios de seguridad vial, se han eliminado algunos movimientos y carriles de aceleración y desaceleración en cuatro de los enlaces, así como la vía colectora-distribuidora oeste existente entre las estructuras de los PK 57+570 y 58+106.

Para evitar que la carretera quede anegada ante episodios de lluvias torrenciales en la zona de "La Hoya", se eleva la rasante, y se aumenta la capacidad de drenaje transversal, con la construcción de un cajón de cruce de 3500 x 2500mm de sección. De este modo, la carretera no interrumpe la esorrentía natural hacia aguas abajo, y a su vez, no se ve inundada.

# LOS EFECTOS DE LA ACTUACION PROYECTADA

EFECTOS	SITUACION ACTUAL	SOLUCION PROYECTADA
<b>Seguridad Vial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enlaces existentes con cruces y trenzados inadecuados.</li> <li>- Problema de anegamiento de la carretera en el entorno del PK 58+520, urbanización "Doña Inés", zona de "La Hoya". Necesidad de corte del tráfico de la N332 ante episodios de lluvia, con la consiguiente peligrosidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Remodelación y eliminación de movimientos en los enlaces 3,4,5 y 6 existentes</li> <li>- Mejora de las condiciones de drenaje transversal y elevación de la rasante para evitar el anegamiento de la carretera.</li> </ul>
<b>Tráfico y circulación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insuficiente capacidad y bajos niveles de servicio.</li> <li>- Solapamiento de tráfico urbano e interurbano. La carretera es el nexo viario del tráfico costero en el arco Guardamar del Segura-Torreveja-Pilar de la Horadada, a la vez que una variante engullida por el desarrollo urbano, por lo que constituye en la actualidad una arteria principal del tráfico urbano.</li> <li>- Creciente siniestralidad.</li> <li>- Mayores tiempos de recorrido.</li> <li>- Enlaces con trenzados peligrosos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de la capacidad y mayores niveles de servicio.</li> <li>- Disminución de la siniestralidad.</li> <li>- Menores tiempos de recorrido.</li> <li>- Eliminación de movimientos en los enlaces.</li> <li>- Separación de tráfico de vías colectoras y principal hasta su incorporación.</li> </ul>
<b>Accesibilidad territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crecientes tiempos de recorrido y en peores condiciones de tránsito entre el núcleo urbano de Torreveja y la zona norte, en pleno desarrollo urbanístico, donde se encuentra el nuevo auditorio, hospital San Jaime, etc...</li> <li>- Deficiente comunicación transversal entre ambos lados de la variante para peatones y vehículos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de la circulación (seguridad, confort y tiempos de recorrido).</li> <li>- Mejora de la accesibilidad con el entorno.</li> <li>- Construcción de nueva vía colectora que facilite el acceso a la variante de vehículos del hospital, nuevo auditorio, PAI en desarrollo, y zona norte de Torreveja.</li> <li>- Facilitación del desarrollo urbanístico residencial e industrial de la zona afectada.</li> <li>- Mejora de la comunicación transversal urbana con la demolición y nueva construcción de tres nuevas estructuras (E2, E8 y E9).</li> </ul>
<b>Problemas Medioambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximidad del Parque Natural de las Lagunas de la Mata y Torreveja.</li> <li>- Deficiente integración visual, ambiental y urbana.</li> <li>- Impacto acústico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor integración visual y ambiental de la actuación.</li> <li>- Medidas reductoras de ruido (pantallas acústicas, pavimento fonoabsorbente...)</li> <li>- Reducción de ruido por disminución de límite de velocidad.</li> </ul>
<b>Efectos sobre la propiedad</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La ocupación está prevista que sea fundamentalmente zona de reserva viaria.</li> </ul>
<b>Longitud</b>	7.684 m en tronco principal	7.684 m en tronco principal

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS GENERALES

- Título: Proyecto Básico de "Duplicación de la Variante de Torrevieja."
- Clave: 11-A-2053 (2)
- Tipo de actuación: Desdoblamiento de la calzada actual
- Carretera afectada: N-332 entre los PK 53+788 al 61+472
- Términos municipales: Torrevieja
- Comarca: La Vega Baja
- Valoración Presupuesto Base de Licitación (IVA incluido): 34.601.000,45 €
- Plazo de ejecución: 24 meses
- Intensidad media diaria IMD (2015): 36.639 vehiculos/dia
- Porcentaje de vehiculos pesados: 4.8 %

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS FUNCIONALES

<ul style="list-style-type: none"><li>• Longitud tronco: 7.684 m</li><li>• Longitud vía colectora: 2.055 m</li><li>• Velocidad especifica tronco: 80 Km/h</li><li>• Velocidad especifica en vía de servicio y ramales: 60 Km/h</li><li>• Sección actual: 2 x 3,50 m</li><li>• Sección tipo propuesta:<ul style="list-style-type: none"><li>- Nº de carriles: 2x2</li><li>- Ancho de berma: 0.75 m</li><li>- Ancho de calzada: 7,00 m</li><li>- Ancho de arcén interior: 1.00 m</li><li>- Ancho de arcén exterior: 2.50 m</li><li>- Ancho de mediana: 1.00 m</li></ul></li><li>• Radio mínimo tronco: 400 m</li><li>• Pendiente máxima tronco: 3,7 %</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gálibo mínimo vía principal : 5.30 m</li><li>• Número de enlaces: 6</li><li>• Denominación: enlace 1 a enlace 6</li><li>• Tipo: enlace 1 a enlace 5 – diamante enlace 6 - trompeta</li><li>• Obras singulares: Ampliación estructuras existentes: 5 - (E3,E4,E5,E6 y E7) Demolición estructuras y nueva construcción: 3 – (E2,E8, y E9) Estructura singular E8: Puente arco metálico de tablero inferior de 43.00 m de luz</li><li>Longitud pantallas acústicas: 7.017 m</li></ul>
---	--

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS CONSTRUCTIVAS

<ul style="list-style-type: none"><li>• Desmante: 126.300 m<sup>3</sup></li><li>• Terraplén: 124.200 m<sup>3</sup></li><li>• Zahorras: 71.000 m<sup>3</sup></li><li>• Mezclas bituminosas: 51.600 Tn</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sección de firme: Vía Principal sección tipo 121 Enlaces y vías colectoras 221</li><li>• Equipamientos: Señalización horizontal, vertical y balizamiento, iluminación, plantaciones, semáforos, cerramientos, pantallas acústicas...</li></ul>
--	--

## RESUMEN GENERAL DE GESTION

- Financiación de las obras:	Ministerio de Fomento
- Redacción del Proyecto:	Inartec
- Dirección del Proyecto:	Divisió de Carreteres CIT
- Obtención del Suelo:	CIT y Ayuntamiento de Torrevieja