



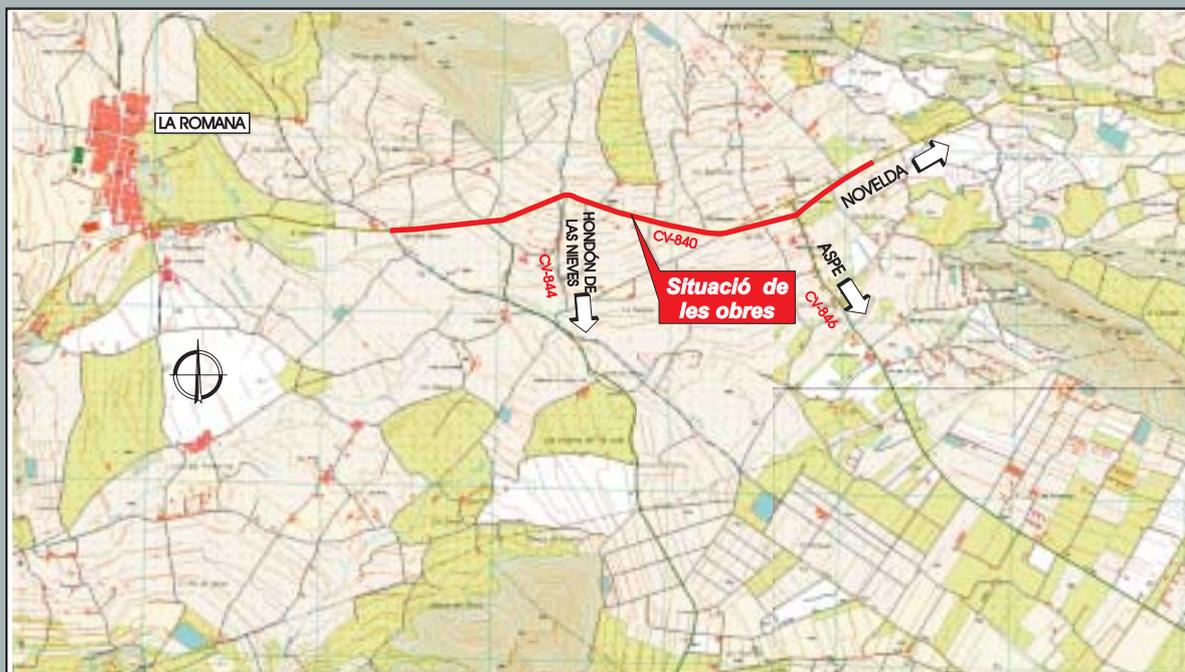
— Obres Públiques —

NOVIEMBRE de 2001

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

52-A-1646

**MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL, CARRETERA CV-840
TRAMO ENTRE LAS INTERSECCIONES CON LAS
CARRETERAS CV-846 Y CV-844. LA ROMANA**



Divisió de Carreteres

Oficina del Pla

EL PROBLEMA

La carretera CV-840 en el tramo Novelda-Rodriguillo tiene en la actualidad varios puntos peligrosos en las intersecciones con la CV-846 dirección a Aspe, la CV-844 conexión con el Hondón de las Nieves ambas en el termino municipal de La Romana y la CV-836 en El Rodriguillo. Se acondiciona el tramo entre las dos intersecciones en una longitud de 2.233 m, dotándolo de control de accesos.

La conexión de la CV-840 con la CV-836 en El Rodriguillo ya fue objeto de un Proyecto independiente, por lo que en el presente Proyecto se va a considerar la actuación en las intersecciones con la CV-846 y la CV-844. La intersección con la CV-846 dirección a Aspe es un cruce en T con entronque perpendicular, con bastante tráfico y giros a izquierda permitidos. Esta intersección esta encajonada entre varias edificaciones por lo que la visibilidad es reducida, la solución más lógica es emplazar una rotonda sobre la CV-846 desplazada respecto la intersección actual.

La intersección con la CV-844, que permite la conexión con El Hondón de las Nieves es de menor tráfico, y no existe edificaciones en las proximidades. El entronque es con un ángulo de unos 45°, y tiene mala visibilidad por la proximidad de una curva y cambio de rasante. Se plantea una intersección canalizada en T con giros y con retorno, desplazada al Este para aumentar ligeramente el ángulo de incidencia, unida a una rectificación de la curva antes citada.

La peligrosidad del tramo entre ambas intersecciones, se ve incrementada por la existencia de accesos directos a las propiedades colindantes sin ningún tipo de ordenación.

LOS EFECTOS DE LA ACTUACIÓN PROYECTADA

EFECTOS	SITUACIÓN ACTUAL	SOLUCIÓN RECOMENDADA
DESCRIPCIÓN	<p>La zona objeto del proyecto es la confluencia de las carreteras CV-844 hacia el Hondón de las Nieves y la CV-846 hacia Aspe con la CV-840 y el tramo comprendido entre ellas. Además la intersección de la CV-846 esta junto a edificaciones con las limitaciones que eso supone de espacio y visibilidad. Todo ello conlleva que las velocidades en este tramo sean elevadas.</p>	<p>La actuación principal consiste solucionar la intersección actual existente entre la CV-840 y la CV-844 hacia el Hondón de las Nieves, <u>Intersección-1</u>, en eliminar el tráfico rodado de la travesía de la CV-840 con la CV-846 mediante la construcción de una rotonda <u>Intersección-2</u>, y en la mejora del tramo comprendido entre las dos intersecciones tanto en planta como en alzado.</p>
LONGITUD		<p>Eje principal 2.233 m. Intersección-1.Ramal-A 130 m. Intersección-2.Ramal-A 151 m. Intersección-2.Ramal-B 458 m. Intersección-2.Ramal-C 64 m.</p>
COSTE ESTIMADO		Licitación(3.102.791,84.- Euros).
EFECTOS MEDIOAMBIENTALES	<p>Problemas de ruido y polución junto a las edificaciones de la carretera CV-846.</p>	<p>Se considera positiva la disminución de ruido y polución junto a las edificaciones de la CV-846.</p>
EFECTOS SOBRE EL TRAFICO	<p>Tráfico intenso en la travesía. Velocidades elevadas junto a las edificaciones. Accesos directos desde propiedades colindantes.</p>	<p>Se distancia el tráfico junto a las edificaciones y de las zonas de urbanización, y se mejora la distribución de tráfico en las zonas con los nuevos enlaces.</p>
EFECTOS SOBRE LA PROPIEDAD		<p>Se ocupan 91 parcelas en una superficie de 81.309 m².</p>
EFECTOS SOBRE LA ACTIVIDAD	<p>Problemas de circulación junto a edificaciones. Riesgo de atropellos y colisiones. Tráfico lento de mercancías en la comarca. Acceso complicado a diversas propiedades.</p>	<p>Movimientos más seguros junto a las edificaciones, mejora de la conectividad entre la CV-840, la CV-844 y la CV-846.</p>

LA SOLUCIÓN PROYECTADA

La actuación principal consiste solucionar la intersección actual existente entre la CV-840 y la CV-844 hacia el Hondón de las Nieves, **Intersección-1**, en eliminar el tráfico rodado de la travesía de la CV-840 con la CV-846 mediante la construcción de una rotonda **Intersección-2**, y en la mejora del tramo comprendido entre las dos intersecciones tanto en planta como en alzado.

El trazado se adecuará a una velocidad específica de 80 Km/hora.

Como principal obra de drenaje se considera la Obra de fábrica-1 como continuidad al Barranco del León, es un marco de hormigón armado de 5,00 x 2,00 m situado en el P.K. 0+814. La Obra de fábrica-2 es un marco de hormigón armado de 6,00 x 3,75 m. situado en el P.K. 1+368 que sirve como paso inferior bajo la vía principal y que sirve para cruzar de un lado a otro de la calzada, el espesor de la solera de 0,65 m, siendo los pilares de 0,45 m, y el dintel de 0,60 m. La Obra de fábrica-3 es un muro de hormigón armado que sirve para contener las tierras del eje principal y evitar que caigan sobre la vía de servicio derecha (A). Este muro se contempla desde el P.K. 0+530 al 0+660 de la vía de servicio-A, la altura está comprendida entre 2,80 m. y 6,00 m.

El firme proyectado para la calzada principal, corresponde a una sección A-232, solución-2 de la Instrucción de Firmes 6.1 y 6.2. I.C., tiene un espesor total de 45 cm, formado por una capa de rodadura de cuatro (4) centímetros de mezcla bituminosa en caliente tipo PA-12 con árido porfídico, una capa intermedia con un espesor de seis (6) centímetros de mezcla bituminosa en caliente tipo S-20 con árido calizo y una capa de base diez (10) centímetros de mezcla bituminosa en caliente tipo G-25 con árido calizo. Se considera una capa de zahorra artificial de veinticinco (25) cm.

El **eje principal** tiene una longitud total de 2.233 m., el radio máximo es de 3.000 m. y el radio mínimo de 300 m., el parámetro máximo del acuerdo en planta es 270 y el mínimo 150. En alzado la pendiente máxima es de 3,49 % y la mínima de 0,54 %, el parámetro máximo del acuerdo vertical es 14.500 y el mínimo 4.750. La sección transversal es de 11 m. distribuidos de forma simétrica con 0,50 m. de berma, 1,50 m. de arcén y 3,50 m. de calzada por lado.

La **Intersección-1** de la CV-840 con la CV-844 está situada en el P.K. 0+360 de la CV-840, de ella sale el ramal-A hacia el Hondón de las Nieves y la vía de servicio-D.

La **Intersección-2** está situada al final del eje principal en la conexión con la CV-846, de ella salen los ramales-A, B y C y las vías de servicio G y F. La rotonda tiene un radio interior hasta la línea blanca de 20 m.

Se considera la iluminación de la rotonda de la Intersección-2, incluidos los ramales de acceso, mediante columnas troncocónicas de 10,00 m. de altura.

Se ha tenido presente el ajardinamiento de la isleta central de la rotonda, intersección-2, de todos los taludes y de las bolsas de terreno expropiadas.

En lo que respecta a la funcionalidad de la actuación, esta situada en el término municipal de La Romana. El Presente Proyecto de Construcción no supone afección alguna al planeamiento.

RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS GENERALES

Clave: 52-A-1646

Denominación: Proyecto de construcción Mejora de la seguridad vial. Carretera CV-840. Tramo entre las intersecciones con las carreteras CV-846 y CV-844. La Romana.

Tipo de actuación: Acondicionamiento de la CV-840 entre las CV-846 y la CV-844. Intersección en T con la carretera CV-844. Rotonda con la CV-846

Términos municipales: La Romana.

Presupuesto global de licitación: (3.102.791,84.- Euros).

Presupuesto de expropiaciones: 350.000.- Euros.

Intensidad media diaria (IMD) (2001): 3.692 v/d

Porcentaje de vehículos pesados: 20 %

RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES

Eje principal: 2.233 m.

Número de intersecciones: 2

Velocidad específica: 80 Km/h.

Intersección-1: Intersección en T

Sección Tipo propuesta:

Intersección-2: Rotonda

N de carriles: 2

Radio: 20 m hasta la línea blanca

Ancho de calzada: 7.00 m.

Obras singulares:

Ancho de arcén: 1.50 m.

Obra de fabrica-1: Marco de hormigón 5x 2

Ancho de berma: 0.50 m.

Obra de fabrica-2: Marco de hormigón 6 x 3,75

Radio mínimo en planta: 300 m.

Obras de fabrica-3: Muro de hormigón armado

Pendiente máxima: 3,49%

RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS

Plazo de ejecución: 12 meses

Mezcla Bituminosa: 18.561 Tn

Explanaciones: 74.205 m³.

Sección de firme: 45 cm. Sección-232 2.
Rodadura drenante

Terraplén: 57.219 m³.

Marcos de hormigón armado: 2.

Equipamiento: Señalización y balizamiento según normativa, plantaciones para corrección de impacto.

Bionda: 2.565 m.

Superficie expropiada: 81.309 m².

Zahorras: 15.573 m³.

RESUMEN GENERAL DE GESTIÓN

Redacción del Proyecto: Arquitectos – Ingenieros, Consultores S.L. (ARIN.SL).

Dirección del proyecto: COPUT

Financiación de obras: Conselleria D'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.

ÍNDICE DE PLANOS Y FOTOS

(pincha sobre la opción deseada)

[1. Plano de situación \(650Kb\)](#)

[2. Plano de conjunto \(220Kb\)](#)

[3. Secciones tipo \(31Kb\)](#)