

Accesos a grandes ciudades



1. Torrevieja 2.- Punta Prima

parque y del

- 3.- Playa Flamenca4.- La Zenia
- 5.- Cabo Roig

 6. Dobosa do Campoar
- .- Mil Palmeras
- 8.- La Torre de la Horadada
- 6.- Dehesa de Campoamor 8.- La Tor

con el viario atravesado.

La situación de la carretera N-332 previa a estas actuaciones era la de una carretera convencional, con calzada única para los dos sentidos de circulación, con elevada intensidad de tráfico, numerosos accesos directos, núcleos residenciales en ambas márgenes y abundante tránsito peatonal, tanto longitudinal como transversal, de una manera poco regulada. Estas circunstancias se acentúan considerablemente en época es-

Vista panorámica

de la Glorieta

Una de las actuaciones contenidas en este documento es la Vía Parque Torrevieja – Pilar de la Horadada que, junto con el tramo Guardamar del Segura – Torrevieja, constituye la transformación de la carretera N-332 en

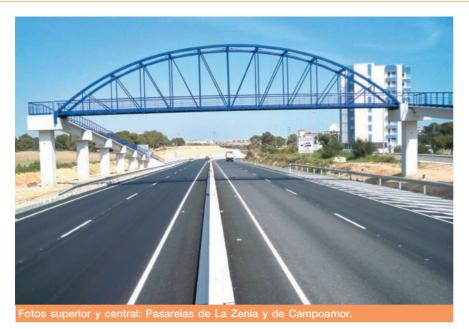
un eje urbano y periurbano.

La Generalitat Valenciana redactó los proyectos, mientras que el Ministerio de Fomento se ha encargado de la ejecución de las obras. Una vez finalizadas, la carretera N-332 pasará a titularidad autonómica entre el límite de la provincia de Murcia y Alicante.

La directriz básica establecida en el Protocolo para las diferentes actuaciones que contempla es la de dotar a la carretera N-332 de un aumento en su capacidad suficiente y una mejora en la seguridad vial, así como de una adecuada permeabilidad con el territorio, mediante un diseño adecuado de sus conexiones



Accesos a grandes ciudades



sos peatonales transversales a distinto nivel de la calzada, bien por pasos inferiores, bien por pasarelas superiores (un total de cuatro).

Esta solución permite resolver los problemas de capacidad de la carretera N-332 al duplicar los carriles al mismo tiempo que se mejora el nivel de seguridad vial de estos tramos, ya que se limitan los accesos e intersecciones para el tráfico rodado y se separa éste del tránsito peatonal. Asimismo, la reordenación de accesos a través de las glorietas minimiza la afección al territorio colindante, por la menor ocupación de espacio, dando un carácter urbano a la infraestructura.

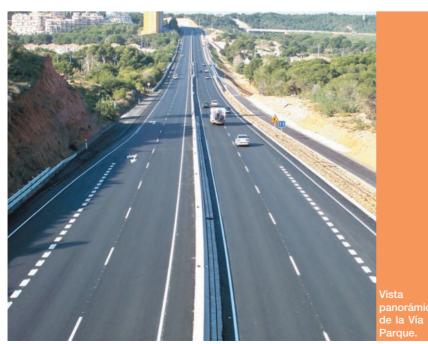
En cuanto a la sección del firme del

tival, debido a que su proximidad a la costa determina su elevada componente turística. Por ello, este tramo tenía serios problemas de capacidad y de seguridad vial.

Secciones tipo

La Vía Parque, de 11 940 m de longitud troncal, consta de calzadas separadas de dos carriles por sentido con mediana variable (entre 1 a 4 m), accesos limitados a través de rotondas con una interdistancia media de 1 km y vías de servicio para los núcleos de población residencial adyacentes. El flujo peatonal queda

resuelto mediante la disposición de carriles bici paralelos al tronco y patronco (nº 132), se compone de una capa de 3 cm de mezcla bituminosa discontinua M-10, sobre sendas capas de mezclas bituminosas de 6 cm de S-20 y 11 de G-25, que descansan sobre 20 cm de suelocemento, 30 cm de suelo estabilizado S-Est 3 y otros 30 cm de suelo seleccionado de tipo 2. Para las vías de servicio y ramales se ha dispuesto la sección 232, y la 121 para las rontondas.



Enlaces y estructuras

El tramo ejecutado entre Torrevieja y Pilar de la Horadada comienza al final de la variante de Torrevieja, en el enlace de la carretera CV-95 a Orihuela y San Miguel de Salinas (p.k. 54 de la N-332) y termina en el acceso a Torre de La Horadada (p.k. 42). A lo largo del tramo finalizado se

Accesos a grandes ciudades

han dispuesto dos enlaces y once glorietas, de las cuales se han ejecutado en esta actuación, 4 glorietas en el tronco y 2 en enlaces.

Las estructuras que forman parte

Movimiento de tierras v explanaciones Excavación: 327 989.75 m³ Terraplén: 192 779.91 m3 Suelo seleccionado S-Est 3: 63 735.59 m³ Firmes Zahorra: 13 358.67 m3 Suelocemento: 35 407.72 m3 Mezclas bituminosas en caliente: 97 236.88 t Mezclas bituminosas discontinuas: 237 968.00 m² Hormigones HA-25: 3052,52 m3 Hormigones HA-30: 4048,61 m3 Aceros: 875 599,11 kg de este tramo son, en su mayoría, ampliación o duplicación de las ya existentes. No obstante, se ha llevado a cabo la construcción de un paso superior que forma parte del enlace de la Dehesa de Campoamor y se resuelve con una estructura de 3 vanos formada por un tablero mixto.

Impacto ambiental

La obra ha incluido actuaciones de ordenación ecológica, estética y paisajística mediante plantaciones en mediana y en el entorno de la carretera con especies autóctonas, además de un tratamiento estético urbano de separadores entre calzadas; carril-bici, de 13 890 m de longitud, y vías de servicio.

La obra ha supuesto una inversión total de 27.450 millones de euros.

Titular: Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana. Ministerio de Fomento. Dirección de las obras: D. Jesús Redondo González. ICCP y D. Rafael Caro Sogorb, ITOP. Empresa constructora: Intersa Jefe de obra: D. Jesús Riquelme Rodríguez, ICCP. Asistencia técnica control y vigilancia de las obras: Incosa, Investigación y Control de Calidad, S.A. Jefe de Unidad: Dña, Cristina Pena, ICCP. Asistencia técnica a la redacción del proyecto: Intecsa-Inarsa