

Vía Parque Carretera N-332

Finalizado el tramo Torrevieja – Pilar de la Horadada



Jesús Redondo González, ICCP, y
Rafael Caro Sogorb, ITOP.

Antecedentes

En el mes de abril de 2005, se estableció el Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para la ejecución de actuaciones de infraestructura viaria, con objeto de determinar el marco de coordinación entre ambas Administraciones.

Dehesa de Campoamor y ubicación del tramo abierto al tráfico.



Planta general.



1. Torrevieja
2.- Punta Prima

3.- Playa Flamenca
4.- La Zenia

5.- Cabo Roig
6.- Dehesa de Campoamor

7.- Mil Palmeras
8.- La Torre de la Horadada
9.- Pilar de la Horadada

Vista
panorámica
de la vía
parque y del
carril bici.



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

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
Ríomar.



Fotos superior y central: Pasarelas de La Zenia y de Campoamor.

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 pa-

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 afeción al territorio colindante, por la menor ocupación de espacio, dando un carácter urbano a la infraestructura.

En cuanto a la sección del firme del



Vista panorámica de la Vía Parque.

tronco (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

U n i s p a d e s n á m i s p a d e s n á m i s p a d e s	<u>Movimiento de tierras y</u>
	<u>explanaciones</u>
	Excavación: 327 989,75 m ³
	Terraplén: 192 779,91 m ³
	Suelo seleccionado S-Est 3:
	63 735,59 m ³
	<u>Firmes</u>
	Zahorra: 13 358,67 m ³
	Suolocemento: 35 407,72 m ³
	Mezclas bituminosas
	en caliente: 97 236,88 t
Mezclas bituminosas discontinuas:	
237 968,00 m ²	
Hormigones HA-25: 3052,52 m ³	
Hormigones HA-30: 4048,61 m ³	
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. ■

F
i
c
h
a
T
é
c
n
i
c
a

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