

Inaugurado el tramo 1 del Vial Metropolitano de Acceso Norte a Sevilla, Sevilla-Intersección A-8004



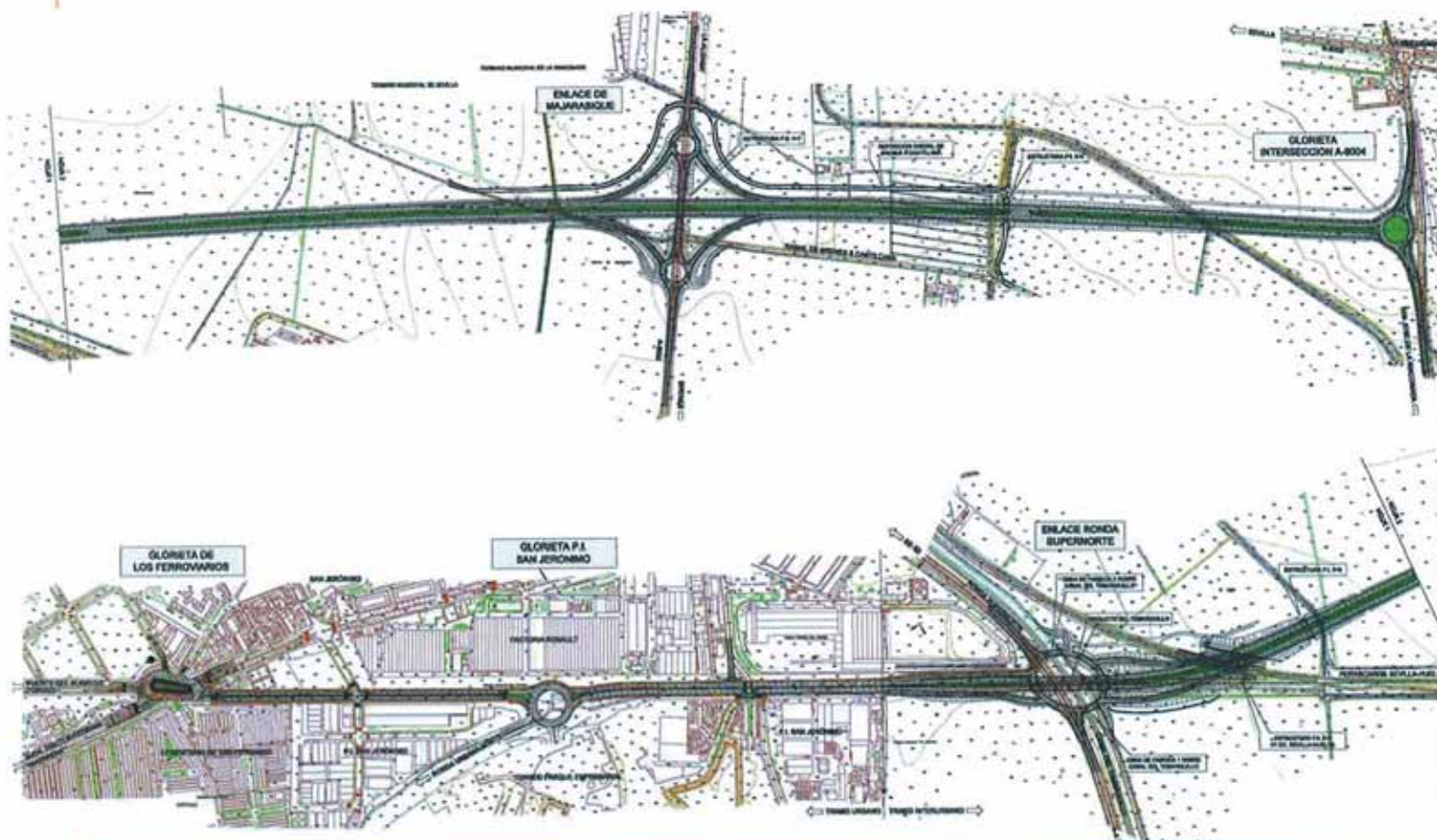
Juan Herrera Moscardó, ICCP y
Director de las obras.

La zona norte de Sevilla es un espacio estratégico para el crecimiento y el desarrollo del área metropolitana de la ca-

pital sevillana, y presenta una elevada disponibilidad de terrenos en sus proximidades y grandes posibilidades frente al resto del área metropolitana con niveles de ocupación muy elevados.

La nueva vía está englobada en

el Plan de Mejora de la Accesibilidad, la Seguridad vial y la Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía (Plan MASCERCA), que la Consejería de Obras Públicas puso en marcha entre los años 2004-2010. Entre sus objetivos destaca el de



Arriba: trazado del tramo interurbano, de 8360 m de longitud, cerramientos en las márgenes y enlaces a distinto nivel. Abajo: trazado del tramo urbano, de 1540 m de longitud, en el que conductores y peatones comparten el uso de la nueva infraestructura.

mejorar la organización y la capacidad de la red viaria en las áreas metropolitanas, ámbitos de influencia de las grandes ciudades caracterizados por una movilidad de carácter local y niveles importantes de tráfico.

El Acceso Norte a Sevilla se ha diseñado dentro del mencionado plan como una infraestructura necesaria para esta zona de la capital, eje que, además, está llamado a desempeñar el papel de vía fundamental de comunicación de la ciudad con la zona norte de la provincia de Sevilla, facilitando la accesibilidad de los habitantes de la Sierra Norte a las vías de gran capacidad y el área de influencia socioeconómica de la capital hispalense.

Este vial metropolitano forma parte del Plan de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla, en el que la Consejería de Obras Públicas y Transportes prevé una amplia red de transporte público, que incluye ferrocarril, autobús, metro e intercambiadores, así como vías ciclistas de

carácter metropolitano, como solución multimodal a la problemática del transporte metropolitano.

En concreto, el Acceso Norte es un eje multimodal de transporte compuesto de vía de gran capacidad para la circulación rodada, plataforma

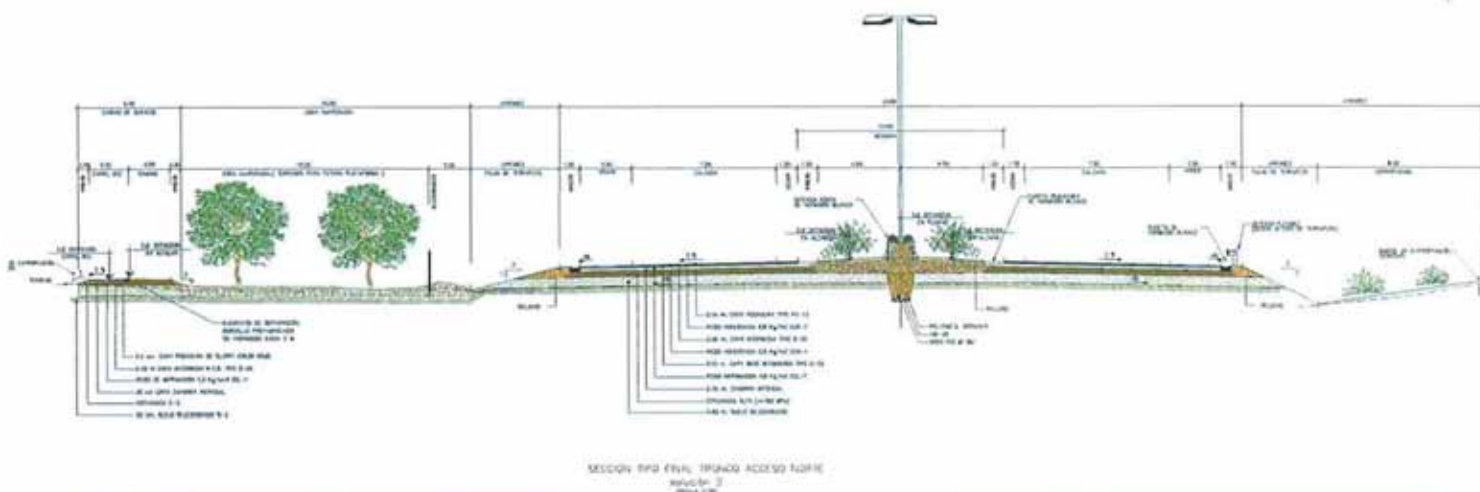
reservada para el transporte público y carril bici, habiéndose ejecutado en esta primera fase la vía de circulación rodada y el carril bici, y efectuándose la ocupación de los terrenos para la plataforma reservada en la margen izquierda.

**La nueva vía
está englobada
en el Plan
MASCERCA,
que la Consejería
de Obras
Públicas puso
en marcha
para los años
2004-2010**

Descripción

El nuevo Acceso Norte a Sevilla es un proyecto especial, debido a que se mezcla la vía metropolitana con una avenida urbana en un tercio de su longitud, por lo que ambos tipos de vías presentan tratamientos diferentes para el conductor, siendo su objetivo una mejora de la circulación tanto en comodidad como en la seguridad.

En la primera parte del trazado, de 3 860 m de longitud, la carretera dispone de cerramientos en las márgenes, control de accesos a los laterales, enlaces a distinto nivel de intersección y accesos con otras vías.



Sección tipo de tramo interurbano.

Estas características cambian en la segunda parte de la traza, que se convierte en una avenida urbana, de 1540 m de longitud, donde el conductor cede el protagonismo a otros conductores del resto del viario urbano y a los peatones, compartiendo entre todos el uso de esta nueva infraestructura.

El tramo urbano se ha planeado teniendo en cuenta los puntos de encuentro con el viario existente y diseñando acabados que faciliten el uso peatonal de las márgenes e integren la actuación en el paisaje urbano. Concretamente destacan los bordillos y aceras, pasos peatonales, semáforos e iluminación, acondicionamiento de márgenes, plantaciones en glorietas, isletas y alcorques, y el drenaje superficial.

Estos compromisos generales se refuerzan en la zona urbana con otros particulares como son:

- El máximo respeto posible a las edificaciones y la parcelación existentes: se ha aprovechado el ramal de la línea férrea abandonada de entrada a la zona industrial de San Jerónimo, como corredor del nuevo acceso a Sevilla, reduciendo significativamente las afecciones a los márgenes.

- La máxima funcionalidad del eje: para el correcto funcionamiento de la nueva vía se ha dispuesto una serie de intersecciones escalonadas, que, funcionando correctamente con el futuro tráfico, faciliten la existencia de

tres itinerarios alternativos en forma de abanico a través de las avenidas de San Jerónimo, Doctor Fedriani y la Ronda del Tamarguillo. Esta variedad de itinerarios evita las concentraciones de tráfico de entrada a la zona urbana, ofreciendo, en caso contrario, otras alternativas de recorrido.

Secciones del firme

Tramo urbano: La sección se compone de 6 cm de mezclas bituminosas de tipo S-12 en la capa de rodadura, que se apoyan en 13 cm de G-25 y 25 cm de zahorra artificial, que, a su vez, descansan sobre una explanada alta y entre 50 cm y 1 m



Vista del enlace Ronda Supramorte.

Actuaciones del Plan MASCERCA en la zona norte del Área Metropolitana de Sevilla

Denominación	Inversión: Millones de euros
Vial Metropolitano de Acceso Norte a Sevilla. Tramo 1	20,30
Vial Metropolitano de Acceso Norte a Sevilla. Tramo 2	26,00
Acondicionamiento de la A-460, de Guillena a Ruta de la Plata	1,80
Variante de Gerena, en la A-477	5,30
Acondicionamiento de la A-477, de Gerena a Ruta de la Plata	3,37
Variante de Brenes y Villaverde del Río, en la A-462	7,20
Acondicionamiento de la A-462, de Carmona a Brenes	9,00
Total	72,97

Accesos a Grandes Ciudades

de suelo seleccionado.

Tramo interurbano: La sección del firme está compuesta por un bloque de mezclas bituminosas que se distribuyen de la siguiente forma: 4 cm de S-12 en la capa de rodadura, 6 cm de S-20 en la capa intermedia y 15 cm de G-25 en la base; todo ello sobre 25 cm de zahorra artificial y 50 cm de suelo seleccionado.

Sección transversal

En tramo urbano la sección se compone de dos calzadas de 6,55 m de anchura con 2 carriles en cada sentido de la circulación, mediana de 2,50 m y 3 m reservados para aparcamientos con aceras de 4 m de anchura.

En cuanto al tramo interurbano, se ha diseñado con dos calzadas de 7 m, con dos carriles de 3,5 m en cada sentido de la circulación, arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m. La mediana es de 10 m.

Enlaces y estructuras

En el tramo inaugurado se destacan los siguientes enlaces y estructuras:

Tramo urbano:

- **Glorieta de los Ferrovianos.** Es una remodelación de la existente: de tipo glorieta partida con semáforos a glorieta alargada de tipo rotador con semáforos, en la que ha sido necesario incrementar el desarrollo de la glorieta para permitir que todas las vías conecten con ella y garantizar una funcionalidad mediante separación de accesos y posibilidad de almacenamiento de coches en los semáforos sin colapso de la intersección.

- **Glorieta de bifurcación:** en principio en régimen libre (sólo semáforos de peatones), y donde convergen itinerarios de entrada y salida a Sevilla, diluyendo los tráfico.

- **Intersecciones en T con semáforos.**

Tramo interurbano:

- **Enlace con la Ronda Supernorte:** Se trata de un enlace giratorio sobre un ovoide a nivel con la Ronda



El tramo interurbano tiene una longitud de 8,36 km.



En la foto se aprecian algunas de las características del tramo urbano.

Supernorte, con paso de tronco del Acceso Norte en viaducto, de 200 m de longitud (losa pretensada de 3 fases de construcción, vanos de 40 m, sin juntas intermedias y con pretensado longitudinal y transversal) sobre

un ovoide (y éste sobre el canal del Tamarguillo, con dos pasos de vigas esviados). Esta tipología responde a la necesidad de ejecutar un enlace lo más compacto posible, dado que nos encontramos en una zona límite con la urbana.

- **Enlace de Majarabique:** De tipo diamante con pesas, con estructura de paso sobre tronco para vía de mercancías peligrosas. Se trata de una losa pretensada, de 3 vanos y 80 m de longitud, sin juntas intermedias y con pretensado longitudinal y transversal.

- **Conexión final con glorieta a nivel con la carretera a la Rinconada.**

También hay que destacar el paso sobre la línea férrea Sevilla-Huelva, de gran esviaje, y resuelto mediante una pérgola de vigas prefabricadas de dos vanos de 20 m de luz cada uno y 100 m de anchura de tablero. En el primer vano se encuentra la vía actual, y el segundo vano está reservado para la futura plataforma de alta velocidad a Huelva. ■

Ficha Técnica

Titular:

Junta de Andalucía.
Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Gestión de las obras:

Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. (GIASA).

Gerente del proyecto:

D. Abel López Jaramillo, ICCP.

Proyecto y Dirección de las obras:

Euroestudios.
D. Juan Herrera Moscardó, ICCP.

Empresa constructora:

UTE Sacyr/Prinur.

Jefe de obras:

D. Víctor Martín Gómez, ICCP.