

Mejora de la Travesía de Santo Domingo de la Calzada



Vista panorámica de la travesía. En el centro, una de las dos nuevas glorietas construidas.

POR ESTEBAN MARINO ALONSO,
INGENIERO DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

Descripción del tramo

La obra se define como "Proyecto de Construcción del Acondicionamiento de la Travesía de Santo Domingo de la Calzada, en la Carretera N-120" y pertenece al Subprograma de Cesiones de Travesías del Plan Director de Infraestructuras, cuyo coste ha ascendido a más de 259,2 Mpta.

La zona de actuación en la citada travesía tiene una longitud de 1 720 m, y su trazado en planta y alzado se mantiene en su totalidad idéntico al de la carretera actual. Tan sólo en las intersecciones se realiza

una ampliación de la plataforma con objeto de obtener las anchuras necesarias.

En la travesía se actúa en

tres intersecciones: dos son en forma de "Y", en las que se ha previsto la construcción de sendas glorietas de 10 m de ra-



Vista parcial de la travesía.

dio interior; y una tercera intersección en forma de cruz, en la que se han proyectado una serie de isletas centrales con el objetivo de encauzar los movimientos que se producen, sin necesidad de controlar el flujo circulatorio mediante semáforos.

La primera glorieta se encuentra en el p.k. 0+100, en el sentido Logroño-Vigo, y resuelve la intersección de la travesía con la LR-204. Está formada por dos carriles de 4,5 m de anchura.

La segunda glorieta se encuentra en el p.k. 1+260, en la intersección con la calle de San Francisco, y está formada por un único carril de 5 m de anchura.

Sección transversal

En toda la travesía se mantiene una calzada de 7 m de anchura, dividida en dos carriles de 3,5 m. Las aceras tienen una anchura variable y están separadas de la calzada por un bordillo de hormigón y rigola tipo H-250, de 0,2 o 0,4 m de anchura, según los casos. Donde se han proyectado aparcamientos, éstos estarán separa-

En la travesía se actúa en tres intersecciones: dos son en forma de "Y" y una tercera en forma de cruz

dos de la calzada por un badén de hormigón de 0,40 m de anchura.

Las pendientes transversales que se adoptan para las aceras y las calzadas son del 2% descendente hacia los bordillos, con el objetivo de facilitar el drenaje transversal de la plataforma.

Firmes

En las ampliaciones de la plataforma se ha considerado la sección estructural nº 322, solución nº 4, correspondiente a un tráfico T-3 para una IMD de vehículos pesados menor de 200 y mayor de 50 vehículos, sobre una explanada del tipo E-2 y un refuerzo so-

bre la superficie restante de actuación.

Las cuñas de ensanche de la calzada se componen de 25 cm de zahorra natural del tipo S-1, 25 cm de zahorra artificial del tipo Z-1, riego de imprimación, 11 cm de mezcla bituminosa en caliente tipo S-12, riego de adherencia y 4 cm de mezcla bituminosa en caliente tipo D-12 con árido ofítico.

En el refuerzo y tras el riego de adherencia, se extienden 4 cm de mezcla bituminosa en caliente tipo D-12 con árido ofítico.

Con respecto a las aceras, se han previsto dos tipos de actuaciones: una consistente en la construcción de aceras nuevas en aquellos lugares donde se carece de ellas; y otra que consiste en una reposición de la acera existente, bien por un estado deficiente de conservación, bien por la modificación consecuente a la creación de estacionamientos.

Al igual que con las aceras, para los aparcamientos se han previsto otras dos actuaciones: una primera que consiste en la reposición de los estacionamientos existentes demoliendo el hormigón actual; y una se-



Vista parcial del puente sobre el río Oja, en el que se han realizado diversas obras de reparación y acondicionamiento.



La zona de actuación de la travesía de Santo Domingo de la Calzada tiene una longitud de 1 720 m, y su trazado en planta y alzado se mantiene igual al anterior.



En el puente sobre el río Oja se han instalado 18 farolas de fundición de 2,70 m de altura sobre pilastras de hormigón prefabricado de 0,80 m de altura, semejantes a las instaladas en la barandilla de hormigón de la Avda. Juan Carlos I.

gunda, encaminada a la creación de nuevos aparcamientos en aquellos lugares donde la anchura de las aceras lo permite.

En ambos casos está previsto la extensión de una capa de 15 cm de hormigón H-250.

Con respecto a las zonas ajardinadas debemos distinguir dos espacios diferentes: uno en las glorietas que se van a construir y otro en la remodelación de un parque identificado como Parque del Monumento.

Estructuras

Entre ellas hay que destacar el puente sobre el río Oja, que ha sido objeto de un estudio encargado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y que ha consistido en una inspección especial del puente, evaluación de su estado de conservación, determinación de las acciones

que adoptar para su reparación y refuerzo y valoración económica de las propuestas

Ficha Técnica

Titular:

Ministerio de Fomento.
Demarcación de Carreteras
del Estado en La Rioja.

Director de las obras:

D. Esteban Marino Alonso,
ICCP.

Adjunto a la Dirección de la obra:

Faustino Río Franco, ITOP.

Empresa adjudicataria:

Constructora
Hispanica, S.A.

Jefe de obra:

D. Alberto López Sainz,
ITOP.

Delegado:

D. José A. Garralaga Tierz,
ITOP.

de actuación. La obra ha supuesto desde el saneamiento de los paramentos hasta la sustitución de aceras y demás equipamiento, actuándose tanto en la obra de fábrica de piedra, bóvedas de hormigón y plataforma, como en la losa de protección del cauce.

Otras

Así mismo hay que destacar la construcción de 7 pasos de peatones y la construcción de una rampa para paso de peatones.

En cuanto al drenaje, para el desagüe de las aguas pluviales se ha previsto en las zonas de actuación de la calzada un peralte del 2% (coincidente con el existente) y una pendiente del 2% para las aceras y aparcamientos.

Así mismo, se han sustituido los báculos de iluminación de la travesía y la barandilla del puente sobre el río Oja. ■