

MODELO A ENVIAR A CARRETERAS CUANDO EXISTE AFECCIÓN DE UNA CARRETERA DE LA RED REGIONAL

1. **Introducción y localización.** Si la pista es de nueva apertura , o si se va a arreglar modificando lo anterior, aunque sea un hormigonado , en los 8 m zona de servidumbre desde la arista exterior de la carretera. Determinar el PK de la carretera y la situación en coordenadas. En la ejecución se garantizara la continuidad del drenaje longitudinal de la carretera afectada y su compatibilidad con las obras de drenaje proyectadas en el tramo inicial de la pista..
2. **Visibilidad.** De acuerdo al apartado 3.2.5 de la instrucción de carreteras, Norma 3.1 IC.
3. **Descripción de las actuaciones proyectadas en el entronque.**
4. **Fotografías de la zona del entronque.**
5. **Planos.** De situación Perfil longitudinal y transversal del entronque, con las obras proyectadas.

**VER MODELO DE CORDAL DE PEON A
CONTINUACIÓN**




GOBIERNO DEL
PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE DESARROLLO RURAL
Y RECURSOS NATURALES

AFECCIONES CARRETERA AS-331

Apertura y mejora de pistas en el Monte de
Utilidad Pública nº364 "Cordal de Peón"
(Villaviciosa)

Dirección General Montes e Infraestructuras Agrarias

Comarca:	Centro Oriental	
El Técnico de Comarca:	Jesús Carrascal Fernández Ingeniero de Montes	
El Servicio de Colaboración:	Darío Lombardía Cerdeira Ingeniero de Montes (Col. nº4405) Norte Asistencias e Informes, s.l.	
Fecha:	Mayo - 2016	



FEADER:
Europa invierte en las zonas rurales



GOBIERNO DEL
PRINCIPADO DE ASTURIAS

INDICE

- 1.- INTRODUCCIÓN Y LOCALIZACIÓN.
- 2.- VISIBILIDAD.
- 3.- DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES PROYECTADAS EN EL ENTRONQUE.
- 4.- IMÁGENES DE LA ZONA DE ENTRONQUE.

AFECCIÓN A CARRETERA AS-331

1.- Introducción y localización.

La presente memoria tiene por objeto definir el estado actual y actuaciones previstas en el entronque de la Pista 1 proyectada con la Carretera de la Red Comarcal AS-331 (Pola de Siero – Alto del Infanzón por Peón).

Esta pista es de nueva apertura en su tramo inicial (Pk 0+000 a Pk 1+272) por lo que se creará un nuevo entronque que se localizará en el Pk 11 de dicha carretera.

Coordenadas UTM ETRS-89 Huso 30: X= 291.492,67; Y= 4.811.907,70

En la ejecución se garantizará la continuidad del drenaje longitudinal de la carretera afectada así como la compatibilidad con las obras de drenaje proyectadas en el tramo inicial de la pista proyectada.

2.- Visibilidad.

De acuerdo al apartado 3.2.5. de la Instrucción de Carreteras, Norma 3.1 IC.

Se considerará como visibilidad de cruce, la distancia que precisa ver el conductor de un vehículo para poder cruzar otra vía que intersecta su trayectoria, medida a lo largo del eje de su carril.

Está determinada por la condición de que el conductor del vehículo de la vía preferente pueda ver si un vehículo se dispone a cruzar sobre dicha vía (figura 3.2).

Se considerará a todos los efectos que el vehículo que realiza la maniobra de cruce parte del reposo y está situado a una distancia, medida perpendicularmente al borde del carril más próximo de la vía preferente, de tres metros (3 m).

Se adoptará una altura del punto de vista del conductor sobre la calzada principal de un metro con diez centímetros (1,10 m).

Todas las intersecciones se proyectarán de manera que tengan una visibilidad de cruce superior a la distancia de cruce mínima, siendo deseable que supere a la obtenida a partir del valor de la velocidad de proyecto incrementada en veinte kilómetros por hora (20 km/h).

En cualquiera de estos casos se dice que existe visibilidad de cruce.

Se define como distancia de cruce (D_c), la longitud recorrida por un vehículo sobre una vía preferente, durante el tiempo que otro emplea en atravesar dicha vía. Se calculará mediante la fórmula:

$$D_c = \frac{V \cdot t_c}{3,6}$$

Siendo: D_c = distancia de cruce (m).

V = velocidad (km/h) de la vía preferente.

t_c = tiempo en segundos que se tarda en realizar la maniobra completa de cruce.

El valor de t_c se obtiene de la fórmula:

$$t_c = t_p + \sqrt{\frac{2 \cdot (3 + l + w)}{9,8 \cdot j}}$$

Siendo: t_p = tiempo de reacción y percepción del conductor, en segundos. Se adoptará siempre un valor constante igual a dos segundos ($t_p = 2$ s).

l = longitud en metros del vehículo que atraviesa la vía principal. Se considerarán los siguientes valores, en función del estudio del tipo de tráfico en el cruce:

$l = 18$ m para vehículos articulados.

$l = 10$ m para vehículos pesados rígidos.

$l = 5$ m para vehículos ligeros.

w = anchura del total de carriles (m.) de la vía principal.

j = aceleración del vehículo que realiza la maniobra de cruce, en unidades «g». Se tomará un valor de $j = 0,15$ para vehículos ligeros, $j = 0,075$ para vehículos pesados rígidos, y $j = 0,055$ para vehículos articulados.

A efectos de la presente Norma se considerará como distancia de cruce mínima, la obtenida a partir del valor de la velocidad de proyecto de la vía preferente.

Tomando como datos de partida:

$V = 60$ km/h.

$l = 5$ m

$w = 4,5$ m.

$j = 0,15$

Los datos de l y j se corresponden con vehículos ligeros que serán los que habitualmente realicen incorporaciones en este entronque.

De esta forma se obtiene un $t_c = 6,12$ s.

Por lo que $D_c = 102,06$ m. > 110 m. reales medidos.

En el caso de cruce de vehículos pesados se adoptarán las medidas de advertencia oportunas en la vía principal.

3.- Descripción de las actuaciones proyectadas en el entronque.

Las actuaciones concretas previstas en el entronque proyectado serán las siguientes:

- Demolición de de rigola y bordillo de hormigón existente (20 m.)
- Sustitución por cuneta badén (0,5 m de ancho) de hormigón armado con malla electrosoldada 15x15 \varnothing 6-6 B500T (longitud: 20 m.)
- Pavimento de hormigón de 15 cm. de espesor armado con malla electrosoldada 15x15 \varnothing 6-6 B500T los primeros 25 m. de camino.
- Cuneta de hormigón tipo T-2, ancho 0,4 m hasta el pk 0+020.
- Construcción de Arqueta+Caño(\varnothing int=0.6 m, L=4.5 m)+Embocadura en el pk 0+020 y resbalón de hormigón enlazando con caño de la carretera existente.

En el plano que se adjunta se refleja la solución adoptada en cuanto a geometría en planta, perfil longitudinal y transversales del tramo inicial de la pista proyectada. Se detallan además las obras proyectadas para el drenaje del camino así como para dar continuidad al drenaje de la carretera en la que entronca.

4.- Imágenes de la zona del entronque.



Punto de entronque con la carretera AS-331.



Vista de la zona del entronque desde la traza de la prisa proyectada.



Visibilidad desde el punto de entronque en sentido Siero (110 m.)



Visibilidad desde el punto de entronque en sentido Peón. (110 m.)




Caño de hormigón ($\text{Ø}_{\text{int}}=0,6 \text{ m.}$) existente.

Con lo anteriormente expuesto y los planos que acompañan quedan detalladas las actuaciones previstas en el entronque de la Pista 1 proyectada con la Carretera de la Red Comarcal AS-331 (Pola de Siero – Alto del Infanzón por Peón) para proceder a la tramitación de la correspondiente autorización.

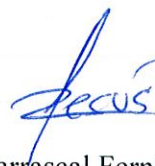
Pola de Siero, mayo de 2016

El colaborador:



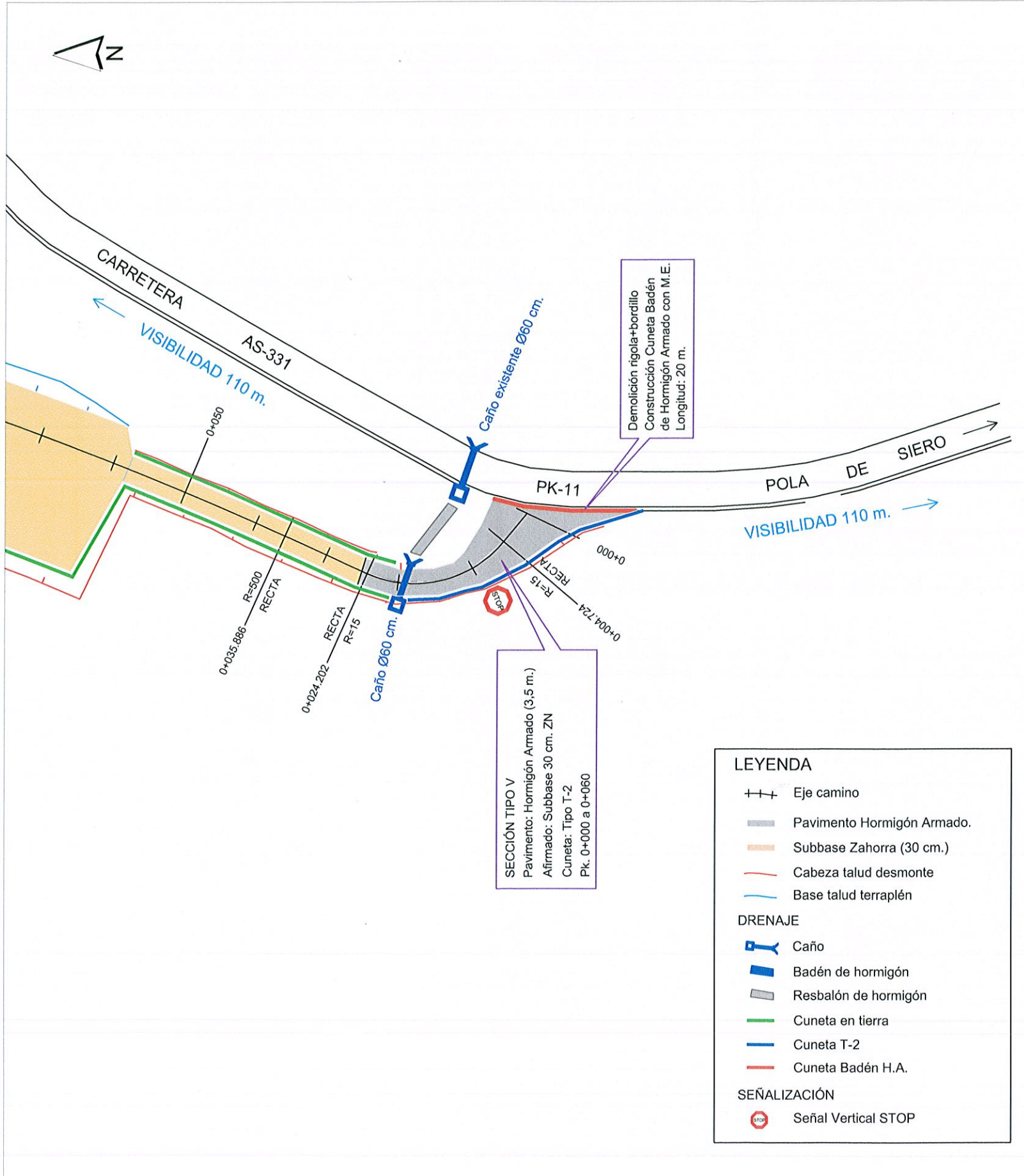
Fdo.: Darío Lombardía Cerdeira
Ingeniero de Montes (Col. 4405)

El redactor:

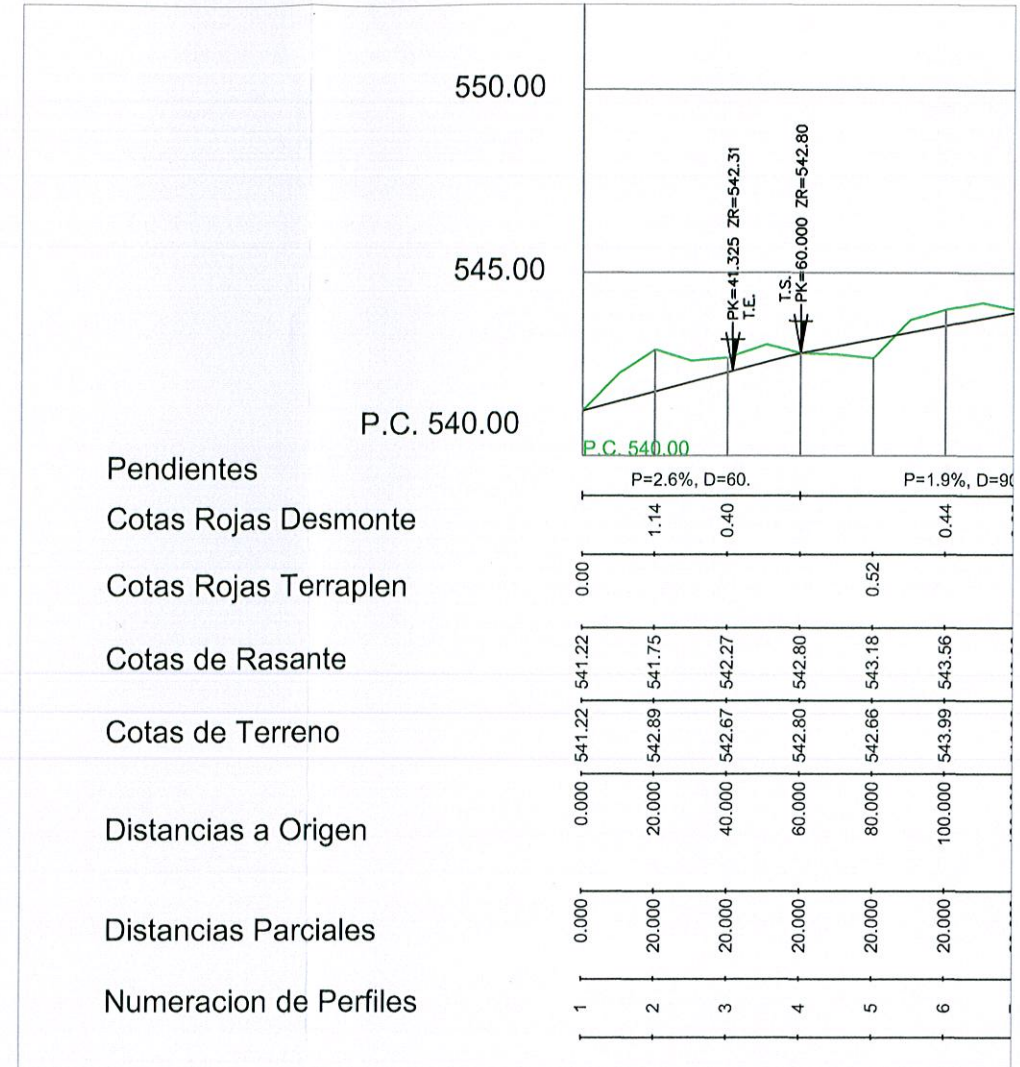


Fdo.: Jesús Carrascal Fernández
Ingeniero de Montes

PLANTA. Escala: 1/600



PERFIL LONGITUDINAL. Eh: 1/2.000; Ev: 1/200



PERFILES TRANSVERSALES. Escala: 1/500

