

**ANEJO Nº 17.**  
**REORDENACIÓN DE ACCESOS.**

---

## INDICE

	<b>Página</b>
1 INTRODUCCIÓN.....	3
2 SITUACIÓN ACTUAL.....	3
3 PROPUESTA DE REPOSICIÓN.....	5
4 OTRAS ALTERNATIVAS ESTUDIADAS.....	7

## 1 INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es la reordenación de los accesos a las propiedades colindantes y conexiones con caminos, mejorando la seguridad vial del tramo.



## 2 SITUACIÓN ACTUAL

En el tramo objeto de proyecto solo existe la intersección con la carretera TO-1291 a Parrillas y Navalcán en el P.K. 92+714 margen derecha y la intersección con un camino en el 92+697 margen izquierda, prácticamente enfrentada con aquel. En el resto del tramo no existen más accesos motivado porque toda la margen izquierda es una única parcela, la nº 1 del polígono 12, y la margen derecha es de dos, una la nº 1 del polígono 17 hasta llegar a la carretera TO-1291 y una vez pasada ésta la nº 2 del polígono 17.

### Margen derecha: Intersección con la TO-1291 en el 92+714

La actual intersección es en "T" con una raqueta de giro en la margen izquierda, no dispone de carriles de cambio de velocidad y todos los movimientos están permitidos.



*Intersección con la TO-1291 en sentido Ávila*



*Intersección con la TO-1291 en sentido Talavera de la Reina*

### Margen izquierda: Acceso particular en el P.K. 92+697

El acceso tiene autorizados solo los movimientos a la derecha debido a su proximidad con la otra intersección. Carece de cuñas y de envolventes de giro.



Vista de acceso del 92+697 en sentido Ávila. Se puede ver la marca vial continua en el centro de la calzada.

**En la zona de influencia, los accesos más próximos los siguientes:**

Por la margen derecha, antes de llegar a la intersección objeto de proyecto, existe un acceso en el P.K. 91+460, es decir, 1.257 m antes de ésta.



Vista de acceso del 91+460 en sentido Talavera.

También por la margen derecha, y una vez pasada la intersección, existe uno en el 93+750, es decir, a 1.033 m de la intersección.



Vista de los accesos del 93+750 en ambos lados de la calzada.

Por la margen izquierda, antes de la intersección existe solamente el anteriormente señalado en la foto, en el 93+750, y después de la intersección, el más próximo está en el P.K. 91+707, es decir, a 1.010 m de distancia.



Vista de acceso del 91+707 M.I. 8Foto en sentido Ávila)

En resumen, los accesos existentes en el tramo de la intersección y en su zona de influencia son los siguientes:

### MARGEN DERECHA SENTIDO TALAVERA DE LA REINA:

91+460 Acceso a finca  
Distancia parcial 1.257 m  
92+714 Intersección con la carretera TO-1291  
Distancia parcial 1.036 m  
93+750 Acceso a finca

### MARGEN IZQUIERDO SENTIDO ÁVILA:

91+750 Acceso a finca  
Distancia parcial 1.053 m  
92+697 Acceso a finca  
Distancia parcial 990 m  
91+707 Acceso a finca

## 3 PROPUESTA DE REPOSICIÓN

La propuesta de reposición es la que aparece en el plano siguiente:



#### -Intersección con la carretera TO-1291 en el 92+714 M.D.

La intersección se proyecta con carriles centrales de espera para giros a la izquierda, y carriles de cambio de velocidad para giros a la derecha.

#### -Reordenación del acceso del P.K. 92+697 M.I.

Aplicando la Norma 3.1-IC Trazado tendríamos que tener en cuenta el tipo de vía y la I.M.D. del tramo para el año horizonte y así determinar la tipología del nuevo acceso y la distancia a la cual debe ser situado en relación con otros accesos existentes. En base a esto tendremos:

- La vía es una C-90 por tener una calzada con carriles de 3,50 m de ancho y arcenes de 1,50 m.

- En cuanto a la I.M.D. del año horizonte, que en nuestro caso es el 2040, según el estudio de tráfico realizado la I.M.D. será de 4.699 veh/día.

Aplicando la tabla 9.1, para una carretera convencional C-90 una I.M.D. en el año horizonte comprendida entre  $5000 > \text{IMD} \geq 3000$ , el acceso a un camino agrícola será realizará con una "cuña reducida".

En cuanto a las distancias, para tramos interurbanos se aplicaría la tabla 9.3 de la Norma 3.1-IC, donde para una C-90 con una IMD en el año horizonte de 4.699 veh/día

TABLA 9.3.

DISTANCIAS MÍNIMAS ENTRE CONEXIONES CON CARRETERAS CONVENCIONALES EN TRAMOS INTERURBANOS.

CLASE DE CARRETERA CONVENCIONAL	IMD EN EL AÑO HORIZONTE	DISTANCIA MÍNIMA (m)		
		A	B	C
C-100	$\geq 5\ 000$	1 200	250	1 000
	$< 5\ 000$	500	125	500
C-90 y C-80	$\geq 5\ 000$	1 200	250	1 000
	$5\ 000 > \text{IMD} \geq 1\ 500$	500	125	500
	$< 1\ 500$	250	100	250
C-70 y C-60	Cualquiera	250	100	250
C-50 y C-40	Cualquiera	125	75	125

Es decir: A = 500 m, B = 125 m, C = 500 m

Aplicado a las figuras 9.13 a

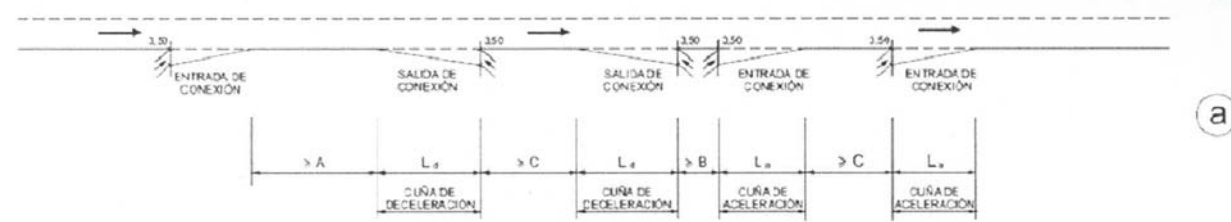


Figura 9.13 "Conexiones con carreteras convencionales mediante cuñas de cambio de velocidad"

La reordenación del acceso se plantea mediante la construcción de un camino agrícola hasta el P.K. 92+289 por estar fuera de la zona de la zona de la nueva intersección y situada en un punto con suficiente visibilidad para los movimientos que tendrá permitidos: salida de la N-502 para los vehículos que circulan en dirección Ávila, y entrada en la N-502 en dirección Ávila, es decir, solo giros a la derecha.



Visibilidad existente desde el punto 92+289 en sentido Talavera de la Reina



Visibilidad existente desde el punto 92+289 en sentido Ávila



#### 4 OTRAS ALTERNATIVAS ESTUDIADAS

Se estudió la posibilidad de llevar la reposición al 91+707, lo que suponía un desplazamiento del acceso actual de 990 m, solución que se descartó ya que toda la zona está encuadrada dentro de la zona ZEPA y LIC "Valle del Tiétar y embalses de Rosarito y Navalcán", y esta solución implicaría una mayor ocupación de la zona de dehesa.

El siguiente acceso existente en la dirección Ávila, se encuentra situado en el P.K. 91+707 es decir, a 582 m, longitud que cumple con las mínimas de la Norma.

La geometría del acceso que se proyecta es la siguiente:

- Cuña de salida de 37 m de longitud
- Cuña de entrada de 33 m de longitud

El camino agrícola que se proyecta tendrá un ancho de 5,00 m y una longitud de 422 m. Su pavimento será de zahorra artificial, y sobre su superficie se podrá extender el material procedente del fresado de la carretera existente, si la Dirección de Obra lo considera adecuado.