



Dirección General de Carreteras

Previsión de ampliación de Autopistas y Autovías

Circular nº 303 / 89T

1989

ORDEN CIRCULAR 303/89T SOBRE PREVISION DE AMPLIACION DE
AUTOPISTAS Y AUTOVIAS

El esfuerzo que se está realizando con el Programa de Autovías del Plan General de Carreteras 1984/91, y con las previstas en el Plan de Desarrollo Regional y en el 2º Plan General de Carreteras, para dotar a la Nación de una red de vías de alta capacidad, seguridad y velocidad requiere que se extremen las precauciones para evitar una prematura obsolescencia de aquéllas ante los aumentos de la intensidad de la circulación, especialmente en accesos a poblaciones.

A los efectos de la presente Orden, se considerará necesario prever la adición de un carril a las calzadas de autopista o autovía donde la capacidad de éstas resulte insuficiente para la demanda previsible a los 20 años de su puesta en servicio. El estudio de tráfico partirá de la intensidad y composición de la circulación en el año inicial, se basará en una hipótesis de crecimiento medio anual del 7 %, y se referirá a una intensidad horaria igual al 10 % de la media diaria.

Si resultara necesario añadir un carril, hay que evitar que las características de la sección transversal lo dificulten o incluso impidan. Las restricciones están principalmente relacionadas con la anchura disponible en la zona de dominio público y en los puentes y obras de paso.

Donde exista espacio suficiente en la mediana es preferible añadir carriles a cada calzada a costa de aquélla. Para ello la mínima distancia entre bordes interiores de calzada -previando, en situación final, una barrera rígida central y arcenes interiores de 1 m cada uno- es de 10 m. No se precisa expropiar más terreno ni remodelar los ramales de los enlaces, y el dimensionamiento estructural del carril añadido puede ser menor. Tampoco es necesario modificar los pasos superiores, siempre que no haya pilas en el ensanche.

La adición de carriles por el exterior de la calzada permite darles un dimensionamiento estructural adecuado y reducir la rehabilitación necesaria en los existentes. Los accesos a la zona de obras se sitúan a la derecha, lo que resulta conveniente.

En puentes y pasos bajo la autovía la anchura del tablero entre barreras debe permitir la adición de un carril, en casos extremos suprimiendo los arcenes. Una solución alternativa puede ser proyectar un tipo de estructura que se pueda ensanchar, por ejemplo añadiendo más vigas (siempre que se prevea la continuidad del forjado sin realizar una junta longitudinal): en todo caso, deben disponerse inicialmente los cimientos y alzados definitivos.

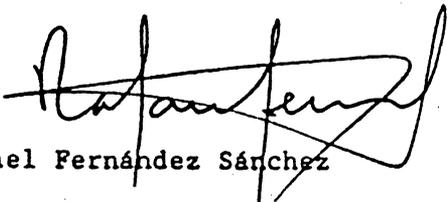
En pasos sobre la autovía se deben disponer los apoyos para que se pueda añadir un carril por calzada sin tener que alterarlos. Si los estribos van cimentados directamente sobre el terraplén de acceso puede ser necesario disponer un muro de pie para liberar sitio para el carril adicional.

A la vista de los criterios expuestos, esta Dirección General ha resuelto lo siguiente:

- 1º) Los criterios citados deberán ser tenidos en cuenta en los proyectos de autopista o autovía que no hayan sido aún remitidos a la Oficina de supervisión de proyectos, justificando explícitamente dónde no se cumplen a fin de que la Dirección General de Carreteras conozca y, en su caso, pueda resolver sobre dichas excepciones.
- 2º) Tanto para los proyectos remitidos como para las obras en curso o en servicio, antes del 31 de octubre de 1989 los jefes de las Demarcaciones de carreteras del Estado remitirán a la Dirección General de Carreteras un inventario razonado de los tramos o secciones en los que los criterios citados no se cumplan, y un estudio valorado de las medidas que cabría adoptar para restablecer su cumplimiento.

Madrid, 28 de abril de 1989

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS


Rafael Fernández Sánchez