

MOPT

DEMARCAACION DE CARRETERAS DE ASTURIAS
ACONDICIONAMIENTO DE TRAVESIAS



RED ARTERIAL DE GIJON

AVENIDA DEL PRINCIPE DE ASTURIAS

LONGITUD 1.550 M • PRESUPUESTO 1.053 M DE PTS
PLAZO DE EJECUCION: 30 MESES
FECHA DE INAUGURACION: MAYO 1989

CARRETERAS
EN AREAS
URBANAS

3

FEBRERO 1993



Situación y estado inicial

La actuación se sitúa dentro de la Red Arterial de Gijón, en el tramo Nudo de Moreda-Acceso al puerto del Musel.

Se trata de un tramo cuya planificación se realiza en 1977, redactándose sucesivos proyectos en 1980 y 1982. En Mayo de 1986 se adjudican las obras y ante los problemas de ejecución y urbanísticos se redacta el proyecto definitivo en 1987.

La vía se desarrolla por una zona densamente poblada, barrio de Gijón conocido como "La Calzada", con multitud de pequeños comercios, escuelas y colegios, ... etc.

Según los aforos de 1982, la intensidad media (IMD) en el acceso era de 15.246 vehículos diarios. En una campaña posterior, en 1984 la IMD resultó de 20.350 vehículos.

Objetivos de la actuación

La decisión tomada en 1987 de que esta nueva vía no fuera un nuevo acceso al puerto del Musel permite replantear la actuación con nuevos objetivos.

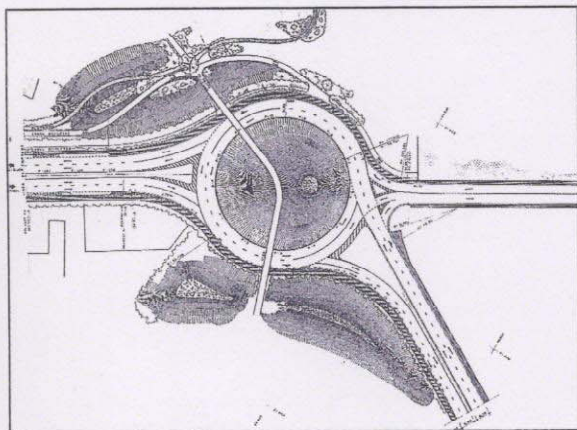
- Suficiente capacidad de la vía para el tráfico previsto.
- Afectar los mínimos inmuebles y servicios posibles.
- Dotar a toda la carretera de aparcamientos.
- Resolver todos los accesos (portales, garajes, comercios).
- Resolver el tráfico peatonal.

Los objetivos se plantean con base en las características de la zona, junto a dos circunstancias: La proximidad de la playa de El Arbeyal, y la previsión del Plan de Ordenación de Gijón, de crear una zona residencial entre dicha playa y los terrenos adyacentes a la carretera.



Desarrollo de la actuación

Para dar continuidad al tráfico peatonal, en la Intersección del Musel, (glorieta de radio interior 40m.) se crea un montículo en la isleta central, que sirva de apoyo a una futura pasarela. La construcción de ésta corresponde a la Administración Local. Este montículo, dotado de especies vegetales, será punto de referencia al conductor y aviso de encontrarse en una zona de intensa actividad urbana peatonal. Se prevé la utilización de la parte más alta del montículo como mirador.



La idea de influir en el entorno urbano circundante, llevó a pensar en una zona ajardinada, paralela a la carretera, en toda la anchura posible. En estas zonas ajardinadas se trazó una pista para bicicletas, paralela a las aceras que se desarrollan en todo el tramo. Los "picos" resultantes de tener que expropiar parcelas enteras, se ajardinaron para evitar su degradación.



La Dirección de las Obras motivó al Ayuntamiento de Gijón, el cual aportó parte de los terrenos colindantes, para ampliar la zona ajardinada. Estos terrenos se trataron para darles configuración de parque urbano. Para ello se crearon márgenes con una geometría definida con las tierras excedentes de la obra, discuriendo las vías peatonales y la pista ciclista bidireccional entre ellas.



Pista ciclista

La pista ciclista se proyectó tomando como referencia realizaciones Españolas y normativa extranjera. Como parámetros de proyecto de este tipo de vías se pueden recomendar los siguientes:



TIPO DE VIA ¹		ANCHO MINIMO RECOMENDADO m	ANCHO MINIMO ABSOLUTO m
CARRIL UNIDIRECCIONAL	PROTEGIDO	2.00	1'80
	SIN PROTECCION	2.00	1'80
CARRIL BIDIRECCIONAL PROTEGIDO		3.20	2'40
PISTA	UNIDIRECCIONAL	1.90	1'70
	BIDIRECCIONAL	3.00	2'30

Gálibo: 2'50 m

PENDIENTE DEL TRAMO %	LONGITUD MAXIMA RECOMENDADA m
2.0	500
3.0	250
4.0	125
5.0	80
7.0	DISTANCIAS MUY CORTAS

RADIO DE LA CURVA (m)	< 2	2.5	5.0	10.0	15.0	20.0	30.0
VELOCIDAD (km/h)	(2)	10.0	16.0	24.0	28.0	32.0	40.0

PERALTE (%)	2'0	3'0	4'0
RADIO (m)	∞	≥12	≥5

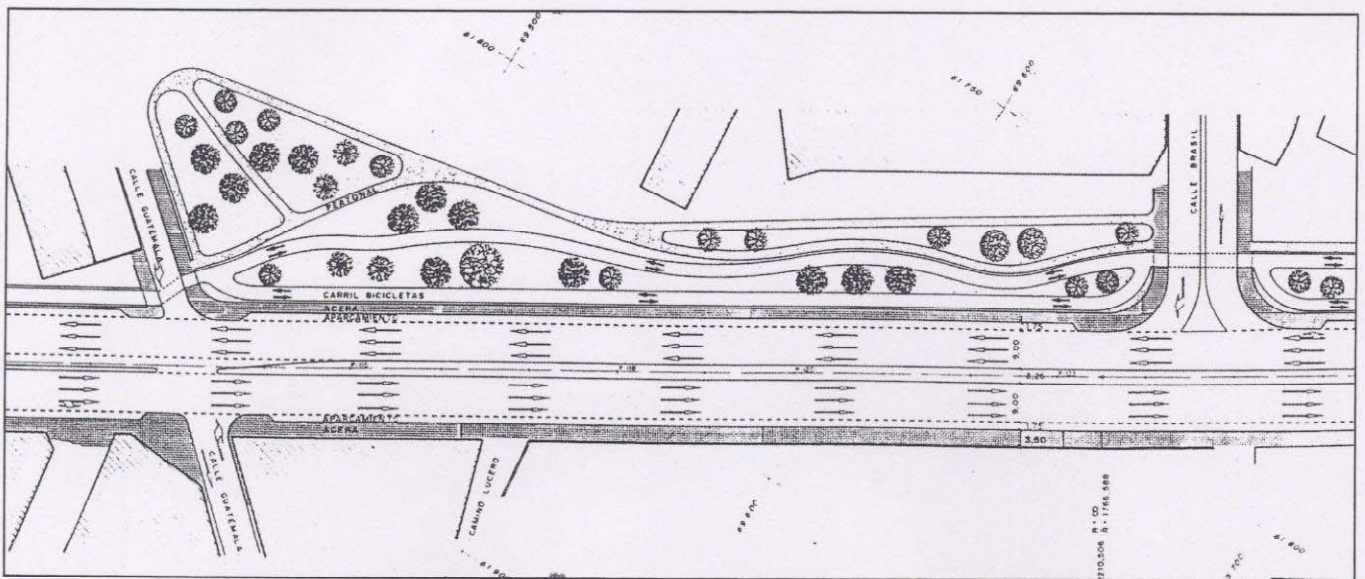
VELOCIDAD ESPECIFICA (km/h)	RADIO DEL ACUERDO VERTICAL (m)	
	CONVEXO	CONCAVO
20.0	20.0	10.0
30.0	40.0	20.0
40.0	65.0	40.0

(1) Camil para bicicletas: espacio de la calzada reservada para tráfico de bicicletas, separado por bordillos (protegido), o mediante señalización (sin protección).

(2) El ciclista ha de bajarse de la bicicleta, debe señalizarse.

Pista ciclista: terreno preparado para el paso de bicicletas y libre del tráfico de vehículos motorizados.

Documentación adicional: Bello-Morales, A. - Fonseca, J.M. Manual para el planeamiento, proyecto y ejecución de pistas ciclistas A.I.P.C.R. 1985





Soluciones de detalle

En la ejecución del proyecto, se aplicaron soluciones de detalle, para que los márgenes fueran atractivos a los potenciales usuarios y no se emplearan para otros usos, y evitar degradaciones.

-Sección tipo de la pista. En los 500m. iniciales, en que existen naves industriales, los vehículos podrán invadir la pista en las maniobras de acceso. En todo el resto del recorrido la pista queda separada de la calzada o acera por una zona ajardinada de 0,70m. de ancho.

-Bordillos. La sección de la pista se delimita por bordillos prefabricados de cemento blanco. Fue preciso pintarlos de blanco una vez colocados.



-Sumideros. Para evacuar el agua de los puntos bajos, se adoptaron dos soluciones. En las intersecciones con aceras se instalaron sumideros que no fueran peligrosos para la rodadura de las bicicletas.

En el resto de puntos bajos se perforaron los bordillos (más seguro que separar las piezas consecutivas).

-Señalización. Se diseñó un nuevo modelo de pictograma para señalar el uso exclusivo de la pista. La separación de sentidos se realizó con pintura de 0,10m. de ancho, discontinua, con tramos de 1,00m. y vanos de 1,50m.

-Cruces de calles. En todos los cruces de calles, las aceras fueron rebajadas para facilitar el paso de las sillas de ruedas.

-Regulación. En todas las intersecciones se ha regulado el paso tanto de peatones como de bicicletas.

-Mobiliario urbano. Se iluminó toda la zona actuada y se instalaron bancos en los lugares más fácilmente degradables.



Aspectos estéticos

Dado el interés por mejorar el entorno urbano, integrando la carretera, se puso especial cuidado en la estética del conjunto.

La pista para bicicletas se destaca como elemento singular, con señalización y regulación propias.

La zona ajardinada, se dota de itinerarios peatonales, que permiten el acceso y desplazamientos desde cualquiera de las calles que convergen a ésta. Estos itinerarios se realizan con gravilla sobre escoria.

Se ha tenido especial cuidado en los puntos de encuentro de la pista de bicicletas con itinerarios peatonales, realizando plantaciones singulares para enfatizarlos. Análogamente, en los puntos más altos de la zona ajardinada,

se ha cuidado la disposición de las plantaciones, a fin de destacarlos, dando al conjunto un aspecto de parque. Se han sembrado distintas especies de árboles y arbustos, en toda la zona ajardinada cubriéndose la superficie restante con césped. En los puntos de paso más frecuentados, así como en los cruces de caminos, se han creado espacios localizados con grupos de diferentes plantas ornamentales.

En la intersección del Musel, se ha instalado un cerramiento que evita la invasión de la arena de la playa a la acera.

La Conservación

Las obras realizadas han solucionado el problema del tráfico en la zona y se encuentran plenamente integradas en el barrio por el que discurren siendo su utilización importante. El viernes 5 de Abril de 1991 el Príncipe de Asturias descubrió

una placa, en la zona ajardinada, denominándose desde ese momento la carretera como "Avenida del Príncipe de Asturias".

La Administración Local tiene el propósito de construir en breve plazo la pasarela de la intersección del Musel. Por otro lado el actual tramo de pista ciclista, se integra en una "Propuesta de una Red de Itinerarios Ciclistas en la Ciudad de Gijón" presentada en las "Primeras Jornadas sobre Vías para Tráfico Ciclista" (Valencia 1986).

Esta red, todavía no se recoge en el Plan General de Ordenación Urbana de Gijón, por lo que la vía carece de continuidad, sin formar circuito alguno.

En la actualidad, el estado de conservación es excelente. La calzada pertenece al MOPT y realiza su mantenimiento, siendo el Ayuntamiento el encargado de los márgenes. Este último ha instalado papeleras y más bancos, potenciando la zona como área de descanso y esparcimiento.



INFORMACION TECNICA

Administración responsable: Ministerio de Obras Públicas
y Transportes

Proyecto: Redactado por la Demarcación
de Carreteras del Estado en Asturias.

Colaboración: Arquitectos Carlota Navarro y
Gerhard Loch.

Dirección de Obra: D. Ignacio García-Arango
Cienfuegos-Jovellanos
D. Fernando Hacar Rodríguez
Demarcación de Asturias
Plaza de España, 4 - 33007 OVIEDO
Teléf.: (98) 523 62 00

Constructor: Ferrovial, S.A.

Jefe de Obra: Manuel J. González González

FICHAS DE CARRETERAS EN AREAS URBANAS

FICHA N° 3

Coordinación: D. Jesús Rubio Alférez
Dirección General de Carreteras

Realización: Centro de Estudios de Carreteras
del CEDEX.

Diseño Gráfico: Cuatrotintas, S.A.

Impresión: S.G. Servicios Gráficos, S.L.

Depósito Legal: M-19718-92

P.V.P.: 300 Ptas.

MOPT

INFORMACION ADICIONAL
EN "CARRETERAS URBANAS. RECOMENDACIONES
PARA SU PLANEAMIENTO Y PROYECTO". MOPT. 1992