

ANEJO Nº 6. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.

INDICE

	Página
1 INTRODUCCIÓN.....	3
2 ALTERNATIVA 1	3
3 ALTERNATIVA 2	3
4 JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA	3

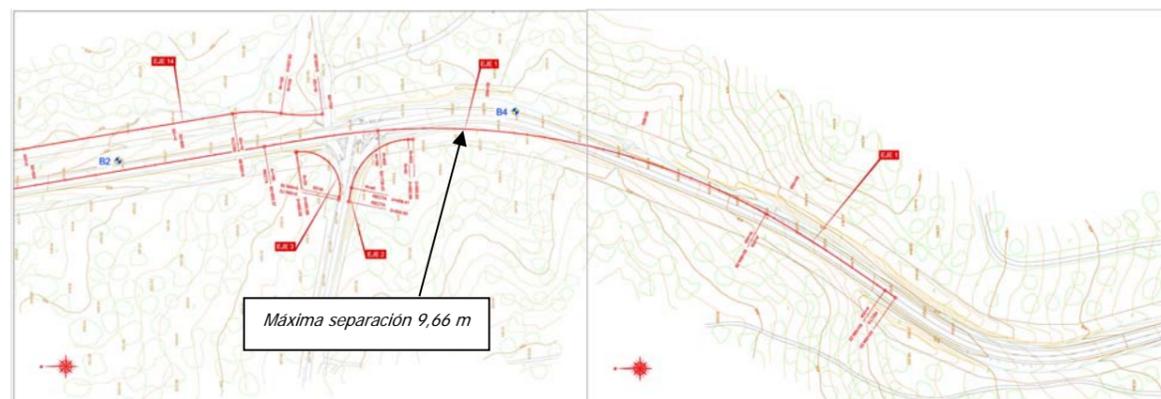
1 INTRODUCCIÓN

Dada la intensidad de tráfico existente en el tramo según los aforos de 2016, 3.334 veh/día con un 9,12% de pesados, se descartó la tipología de enlace, ya que durante toda la vida útil de la obra no se alcanzarán los 5.000 veh/día y el coste económico no justifica dicha elección. La tipología elegida ha sido la de carril central de espera y carriles de cambio de velocidad para los movimientos a la derecha, por lo que las alternativas que se estudiaron fueron:

- Con mejora de las características de trazado del tronco principal (Alternativa 1)
- Sin mejora de las características de trazado del tronco principal (Alternativa 2)

2 ALTERNATIVA 1

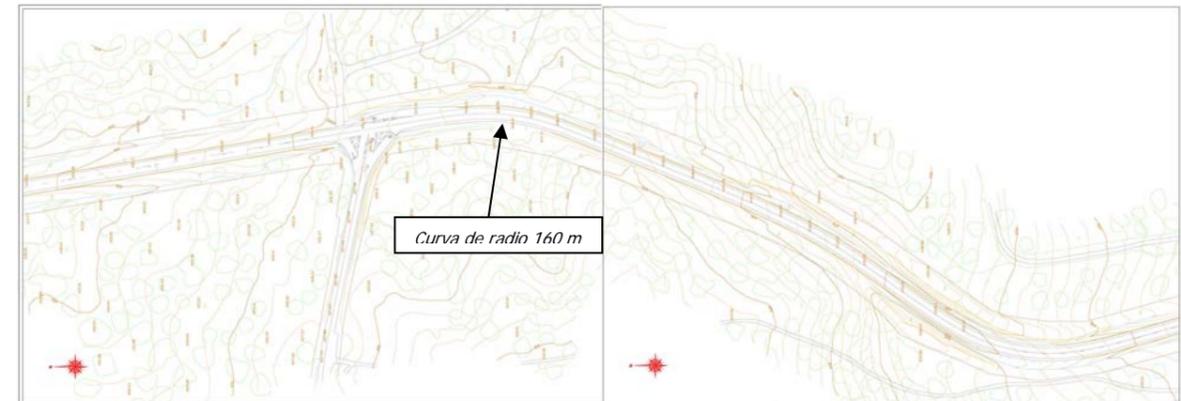
La Alternativa 1 consiste en una mejora del trazado de la N-502, en una longitud de 1.242 m, entre los PP.KK. 92+360 y 93+118. Esta mejora del trazado incorpora una ampliación del radio de la curva que ha pasado de 160 m a 450 m y que ocupa desde el 92+653 al 93+086, es decir, 433 m, y una mejora del perfil longitudinal, que ocupa del 92+715 al 92+843, es decir, 128 m. Se ha eliminado la raqueta de giro de la margen izquierda y se ha sustituido por carriles centrales de espera, tanto de deceleración como de aceleración. También para los movimientos directos se han proyectado carriles de cambio de velocidad. Con esta solución se mejora sensiblemente la seguridad vial del tramo ya que las mejoras del trazado implican una mejor visibilidad, y menor riesgo para los movimiento de giros a la izquierda los cuales solo tendrá que cruzar un carril de la carretera.



Representación de los ejes que componen la Alternativa 1

3 ALTERNATIVA 2

La Alternativa 2 tiene la misma tipología que la Alternativa 1, es decir, carriles centrales de espera y de cambio de velocidad para los movimientos a la derecha, pero no mejora el trazado de la N-502 ni en planta ni en alzado.



La curva de 160 m de radio situada a pocos metros de la intersección dificulta la visibilidad a los vehículos que circulan en dirección Ávila.

4 JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Según el estudio de accidentalidad efectuado en el anejo nº 11, se concluye que los accidentes se producen por las características de la vía, y no por factores como las condiciones meteorológicas o la hora del día, por lo que parece aconsejable realizar una mejora en este tramo. Por otra parte, la opción de mantener el trazado existente, significaría mantener la curva de radio 160 m que hay a escasos metros de la intersección en sentido Talavera de la Reina, y por tanto la escasa visibilidad para los vehículos que circulan en dirección Ávila. Por tanto, se ha seleccionado la **Alternativa 1**.

La alternativa seleccionada, mejora por tanto la geometría del tronco principal y su elección se justifica no solo por la mejora en la seguridad vial del tramo, sino en la escasa incidencia sobre los terrenos próximos a la carretera.