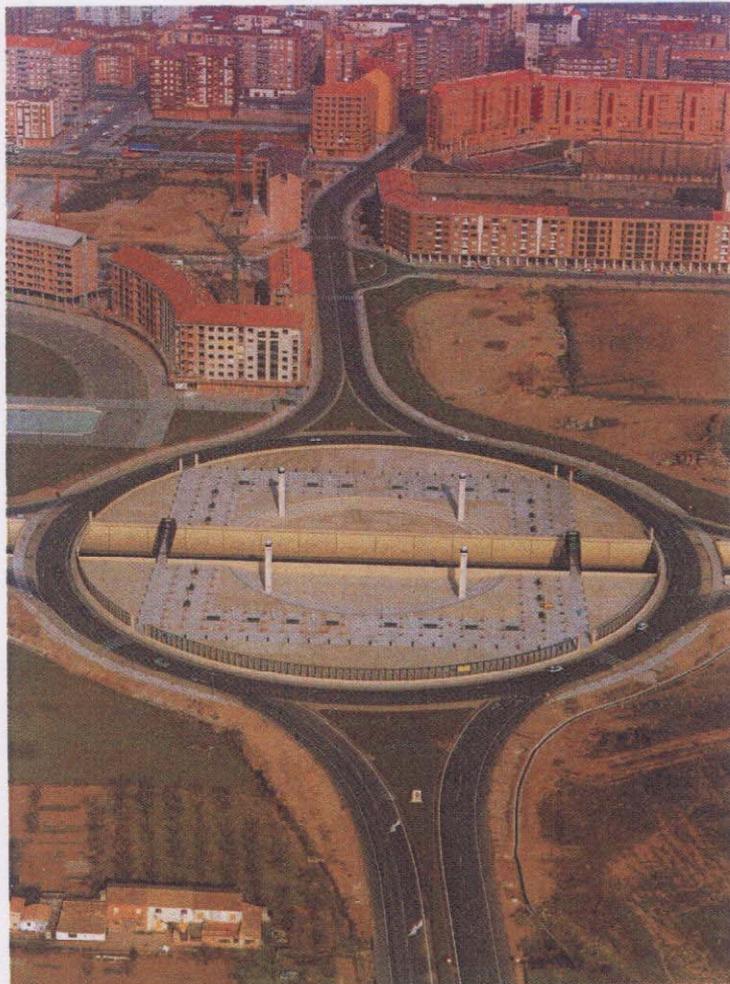


MOPT

DEMARCAACION DE CARRETERAS DE LA RIOJA
INTERSECCIONES Y ENLACES



CIRCUNVALACION SUR DE LOGROÑO²

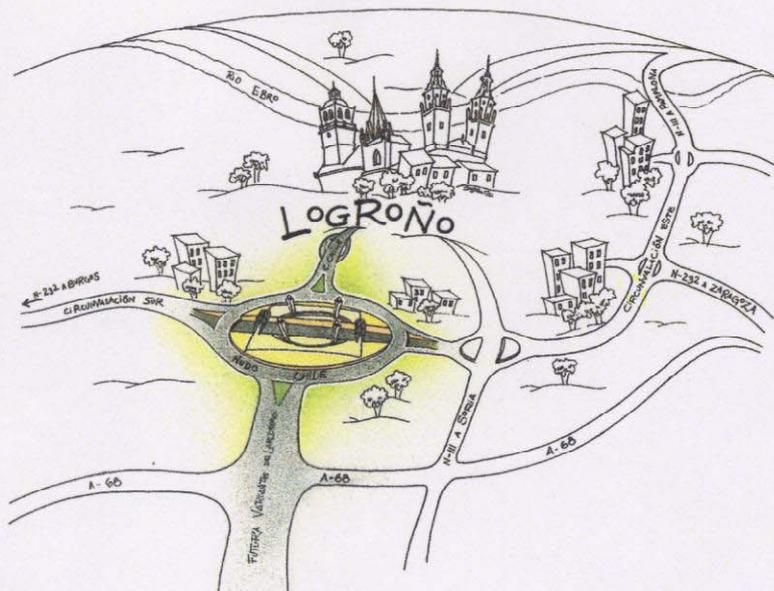
NUDO CHILE. N-232

PRESUPUESTO: 880 M DE PTS.
PLAZO DE EJECUCION: 20 MESES
FECHA DE INAUGURACION: SEPTIEMBRE 1991

CARRETERAS
EN AREAS
URBANAS

2

JUNIO 1992



Situación y estado inicial

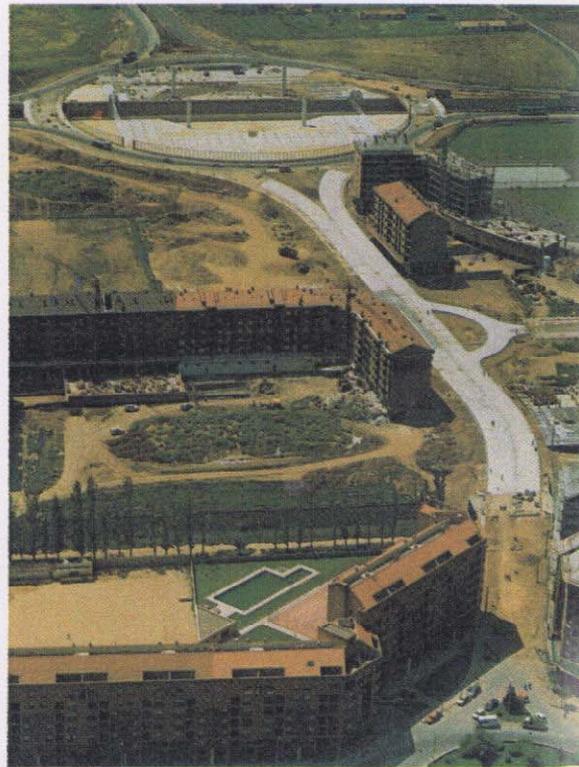
El enlace se encuentra en la Circunvalación Sur de Logroño, en su confluencia con el acceso a la autopista A-68.

La Circunvalación Sur de Logroño da continuidad a la N-232 (Vinaroz-Santander), que cruza en dirección Este-Oeste. Concebida en su día como una carretera exterior a la zona urbanizada, ha seguido el mismo proceso de tantas otras variantes: su poder de atracción ha determinado que en este momento sea el límite de la urbanización por el sur, y en algunos casos ya ha sido superada. Así pues, esta Circunvalación presenta un doble carácter, urbano e interurbano que es preciso conciliar mediante soluciones que garanticen tanto su capacidad y seguridad como su inserción en el medio urbano por el que discurre.

El acceso a la autopista A-68 confluía con la Circunvalación Sur mediante una intersección en T que resultaba inadecuada para los tráficos que debía soportar. Además, el desarrollo urbano de la zona situada inmediatamente al Norte de la Circunvalación obligaba a abrir una nueva vía en prolongación del acceso a la autopista, lo que hacía imposible el mantenimiento de una intersección en ese punto.

Obras en curso

El carácter de vía interurbana de la Circunvalación Sur obliga a ir sustituyendo las intersecciones a nivel por enlaces, operación que está previsto realizar en el futuro, dotando de características uniformes a esta carretera, y también a la Circunvalación Este, con la que se completa una gran ronda de la ciudad que discurre a través de la N-232 (Burgos) hasta la N-111 (Pamplona). Así pues, el Nudo Chile constituye una de las actuaciones comprendidas en un programa más amplio.



Por otra parte, está en este momento en fase de ejecución la denominada "Variante de Lardero", que constituye una alternativa de penetración desde la N-111 (Soria) utilizando en parte el acceso a la autopista A-68. Esta obra modificará sustancialmente el tráfico en el Nudo Chile, al convertirse esta variante en una alternativa importante de acceso a Logroño por el Sur. Ello ha hecho que se adelantase la ejecución de este enlace sobre el conjunto de obras de mejora en la Circunvalación Sur.

Tráfico

El tráfico en la Circunvalación Sur se aproxima a los 20.000 veh/día. En la actualidad, el tráfico en el acceso a la autopista A-68 es del orden de los 1.000 veh/día; cuando entre en servicio la variante de Lardero se estima que este tráfico aumentará hasta unos 8.000 veh/día.

Cambio de tipología del enlace

El proyecto inicial proponía la construcción de un enlace tipo "trébol". Esta tipología, además de su gran consumo de espacio encajaba mal con el carácter urbano de la zona, especialmente al norte de la Circunvalación, tanto por problemas de adecuación de rasantes como de intrusión visual y consumo de espacio. Por ello se decidió modificar el proyecto inicial, diseñando una glorieta a nivel y deprimiendo la Circunvalación Sur. De este modo se conseguía resolver los problemas funcionales y, al mismo tiempo, crear un espacio agradable y de utilidad pública. Además, esta solución era similar a la adoptada anteriormente para el enlace de la Circunvalación con el acceso Sur por la N-111, lo que daba mayor coherencia al conjunto.

Características geométricas

La Circunvalación Sur en el tramo deprimido consta de dos carriles por sentido de 3,5m y arcén exterior de 1,5m; la mediana es de 1,5m, formada por barreras rígidas tipo New Jersey con plantación entre ellas.

El entronque con el acceso a la autopista, que actualmente consta de una calzada bidireccional, se ha dejado preparado para su futura duplicación (que habrá de hacerse simultáneamente a la variante de Lardero); dispone de cuatro carriles de 3,5m, dos por sentido, con arcenes exteriores de 2,5m e interiores de 1m y mediana de 3m.

La calle Chile, de características urbanas, consta de dos carriles por sentido de 3,5m de anchura y aceras de 3m a ambos lados.

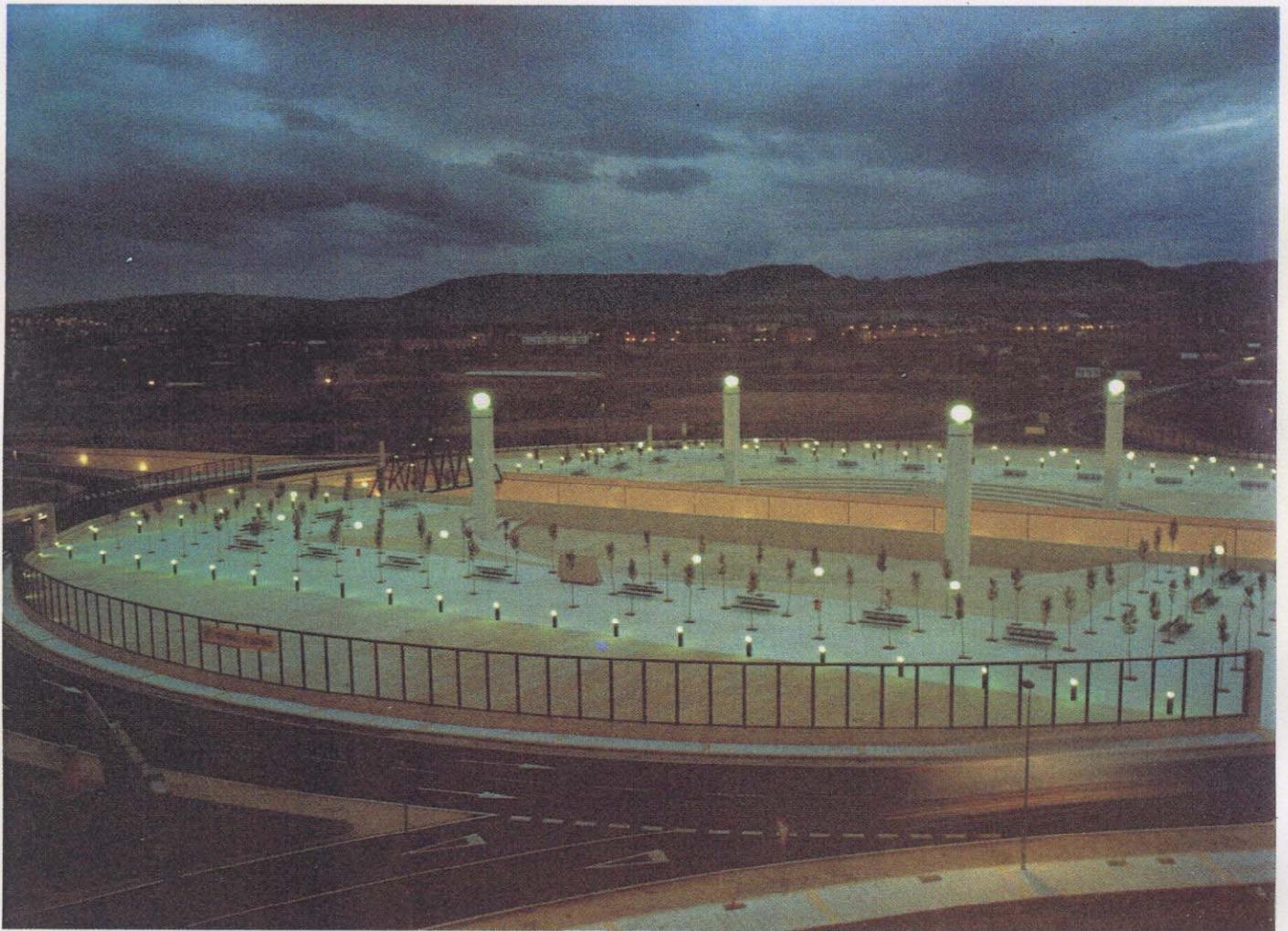
Los ramales de conexión entre la glorieta y la Circunvalación Sur, unidireccionales, constan de un carril de 4m y arcén de 2,50m.

La glorieta, que tiene un radio interior de 72m, consta de dos carriles de 4m, con arcenes (interior de 1m y exterior de 2,5m), y aceras también a ambos lados: la exterior de 3m y la interior de 1,5m.



Objetivos del proyecto

A los objetivos funcionales y de inserción en el medio urbano antes comentados y que determinaron la adopción de la glorieta como tipología más adecuada, hay que añadir otros de intención simbólica y recreativa. Desde el punto de vista simbólico, se pretende dar a este enlace el carácter de "puerta de la ciudad"; al mismo tiempo, desde el punto de vista recreativo y de ocio se ha pretendido dotarlo de elementos de vegetación y mobiliario que lo hicieran un lugar apto para el juego y el descanso.



La glorieta, "puerta de la ciudad"

Cuando se construya la variante de Lardero esta glorieta constituirá el primer contacto con la ciudad para los viajeros que accedan desde el Sur. Se ha intentado, por ello, darle un cierto carácter emblemático y, al mismo tiempo, señalar con su mobiliario e iluminación que se está en una transición hacia la zona urbana.

Por las razones de inserción en el medio urbano antes citadas, no se consideró elevar la glorieta sobre el terreno; antes al contrario, fué un objetivo importante el mantenerla a nivel, lo que ha supuesto algunos problemas de drenaje.

Para destacar la glorieta como "puerta de la ciudad", era preciso colocar algún elemento vertical que destacase desde lejos señalando el carácter de transición hacia la zona urbana. Para ello se han dispuesto cuatro columnas de 16m de altura formando un cuadrado en el interior de la glorieta y provistas en su parte superior de un globo luminoso de 1,5m de diámetro.

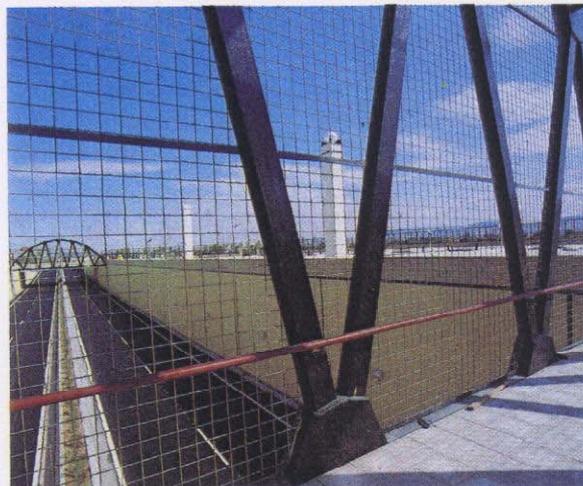
Este efecto a larga distancia se completa, cuando el viajero se aproxima a la glorieta, con el que produce su propio cerramiento y las pasarelas de peatones; además, un escudo de la ciudad instalado en la isleta que forman los ramales de acceso, refuerza el mensaje que se pretende transmitir.



La glorieta, "isla peatonal"

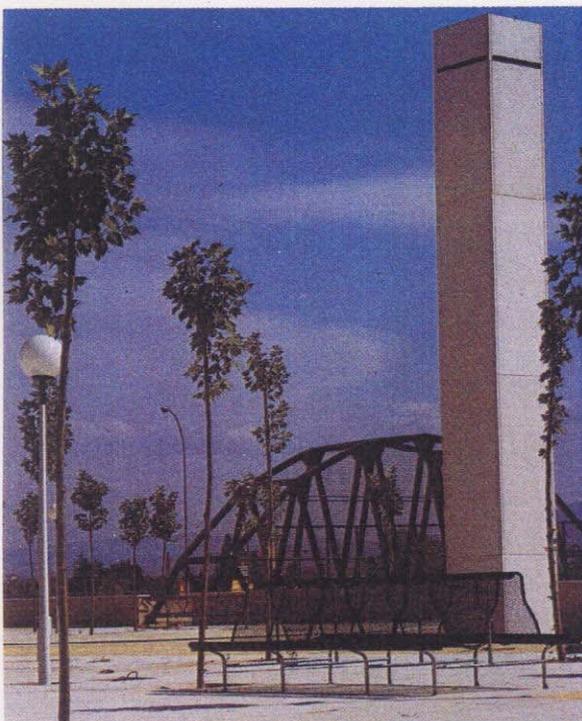
Una vez adoptado el diseño tipo glorieta, era preciso potenciar su uso público peatonal, de mucha importancia en una ciudad como Logroño con una fuerte carencia de espacios verdes.

Las generosas dimensiones dadas a la glorieta garantizaban el que pudiese funcionar como espacio autónomo. Para crear el efecto de isla se realizó un cerramiento metálico sobre el muro perimetral. Se trata de una valla de unos 3m de altura, cuya función esencial es la de definir nítidamente el espacio tanto para el observador interior como para el exterior.



El acceso

En la actualidad el acceso se realiza a través de pasos de cebra; su funcionamiento es correcto ya que el tráfico es escaso. Pero la apertura de la variante de Lardero supondrá la adición de 7.000 veh/día, lo que hace difícil que puedan mantenerse los pasos de cebra en condiciones adecuadas de seguridad. Tampoco parece que una instalación semafórica pudiera ser suficiente, dado el carácter de transición de la glorieta de tráfico interurbano a urbano. Por ello en el futuro será preciso establecer pasarelas peatonales que garanticen la seguridad aún a costa de ciertos inconvenientes en el acceso.





El uso lúdico

Una vez definido el espacio interior de la glorieta era preciso dotarlo de los elementos necesarios para que resultase atractivo a los paseantes. Para alcanzar este objetivo se ha actuado sobre el diseño y se han dispuesto elementos de vegetación, iluminación y mobiliario con los que se han conseguido unos efectos muy agradables, que mejorarán en el futuro cuando los árboles plantados se desarrollen.

Se ha diseñado un cuadrado inscrito en la glorieta que define una zona de paseo a la que se da continuidad sobre la Circunvalación Sur mediante dos pasarelas. Esta zona se destaca con una textura diferente en el pavimento. Un anfiteatro interior a este cuadrado define una zona deprimida, que puede utilizarse como un lugar de estancia independiente. Rodeando la glorieta, adosada al muro de cerramiento, hay una gran bancada circular.

En la zona de paseo se han plantado tres hileras de árboles que, junto con el pavimento y la iluminación, la definen. La especie elegida ha sido el plátano, habitual en otras zonas

de Logroño, como el paseo del Espolón o la Avenida de La Paz. Se ha intentado, por lo tanto, que el ciudadano asocie la vegetación de la glorieta con la de otras zonas que identifica como lugares de paseo.

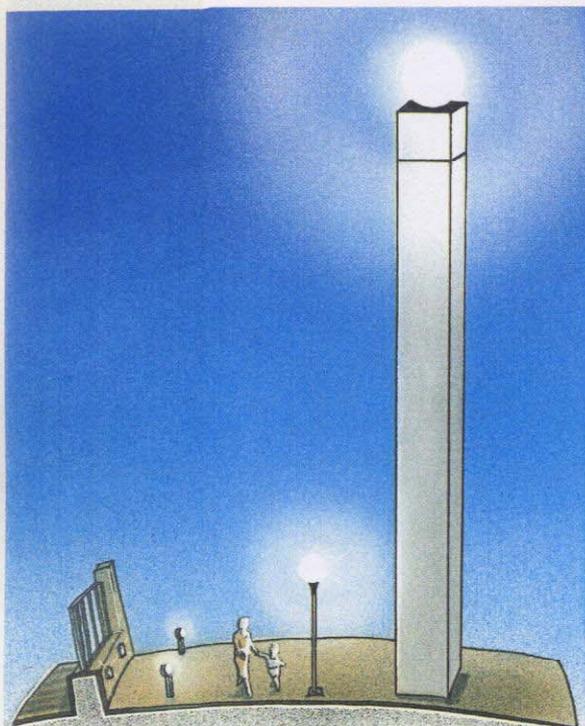
A lo largo de este itinerario peatonal se han establecido bancos metálicos que, junto con la bancada perimetral y las gradas del anfiteatro, proporcionan una amplia capacidad de asiento.

Todos los elementos metálicos instalados -pasarelas, cerramientos y bancos- constituyen un conjunto homogéneo con cuyo diseño se ha pretendido dar unidad y armonía a la glorieta.

El ruido se mantiene dentro de unos límites que no suponen inconveniente a la estancia ni a la conversación con excepción de las pasarelas sobre la Circunvalación Sur. La situación podrá empeorar en el futuro cuando, al entrar en servicio la variante de Lardero, aumente el tráfico. Pero no parece que ello vaya a suponer un inconveniente grave al uso peatonal de este espacio, si se tiene en cuenta que la mayoría de los espacios públicos de estancia y paseo están sometidos a niveles de ruido muy altos.

La experiencia de los ocho meses de funcionamiento ha puesto de manifiesto la aceptación social de este tipo de diseño, habiéndose convertido en una pieza urbana apreciada por el conjunto de los vecinos y frecuentada por los residentes en las zonas próximas.





La iluminación

La iluminación se ha concebido de modo que refuerce la geometría del diseño. Las cuatro columnas de 16m que proyectan la glorieta hacia arriba se completan con otros tres tipos de luces. En el centro de la zona de paseo se han dispuesto farolas terminadas en globos blancos de unos 3m de altura. En la parte exterior del cuadrado que define la zona de paseo se han dispuesto unas balizas de 1m de altura. Finalmente, en todo el perímetro del muro de cierre se ha dispuesto una luminaria empotrada.



De esta manera la iluminación produce una sensación de variedad y ayuda a definir los espacios interiores, al mismo tiempo que permite identificar la glorieta y el comienzo de la zona urbana desde lejos.

La conservación

Cabe hacer dos consideraciones respecto de esta importante cuestión. La primera hace referencia al cuidado que debe ponerse en el diseño del mobiliario con objeto de que sea resistente a actos de vandalismo. A pesar de que Logroño no es una ciudad especialmente conflictiva y de que las piezas instaladas son de una notable solidez, se aprecian ya ciertos desperfectos. Ello pone de manifiesto la necesidad de llevar al límite la búsqueda de elementos de gran resistencia y fácil reposición.

La segunda cuestión se refiere a la capacidad de las Demarcaciones de Carreteras para conservar estas obras de carácter tan urbano. En este momento el Ayuntamiento de Logroño no parece dispuesto a su conservación, al menos en su totalidad. El problema puede resolverse a corto plazo ya que, al no estar recibida la obra, la conservación corre a cargo del contratista. Pero a largo plazo la solución debe ser que la conservación sea competencia municipal; no sólo porque las Demarcaciones no disponen de los medios técnicos necesarios sino también, y principalmente, por razones de equidad en la distribución de las cargas. La administración de carreteras ha hecho una obra que excede lo que la resolución estricta de los problemas funcionales exige; y lo ha hecho en beneficio de la ciudad. No parece, pues, lógico, que al aumento de los costes de construcción se añadan unos costes de conservación derivados del carácter urbano de la obra.



INFORMACION TECNICA

Administración responsable: Ministerio de Obras Públicas
y Transportes

Proyecto: Redactado por D. Eduardo Martín Morán
para la Comunidad Autónoma de La Rioja.
Modificado por la Dirección de la obra.

Director de la obra: D. Enrique García Garrido.
Dirección General de Carreteras.
Demarcación de La Rioja
c/ 11 de Junio, 11. Logroño
Tel.: (941) 22 88 00

Constructor: DUMEZ COPISA

Jefe de Obra: D. Víctor Lerma Páez de la Cadena

FICHAS DE CARRETERAS EN AREAS URBANAS

FICHA Nº 2

Coordinación: D. Jesús Rubio Alférez
Dirección General de Carreteras

Realización: Sánchez Blanco y Asociados, S.A.

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