



**Junta de Andalucía**

**Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio**

CONTRATO:

**SERVICIOS DE DIVERSAS OPERACIONES DE  
CONSERVACIÓN EN LA RED DE CARRETERAS  
DE ANDALUCÍA: LOTE 2, ZONA OESTE DE LA  
AGLOMERACIÓN URBANA DE LA PROVINCIA  
DE SEVILLA**

CLAVE:

**07-SE-2689-0.0-0.0-GI**

**2019/25372**

**INFORME SOBRE SOLICITUD DE APERTURA DE ACCESO  
CLAUSURADO DE AVDA. PINO REAL DE LA URBANIZACIÓN “LA  
JULIANA”, EN LA CARRETERA A-474, “DE SEVILLA A ALMONTE  
POR PILAS”, P. K. 15+460, MARGEN DERECHA.**

**16 DE FEBRERO DE 2022**

**JUNTA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DELEGACIÓN TERRITORIAL EN SEVILLA. SERVICIO DE CARRETERAS. C/Jesús del Gran Poder, 30, 41.002 Sevilla**

**A/A D. José E. Álvarez Giménez.**

**CONCEPTO:** CONTRATO DE SERVICIOS DE DIVERSAS OPERACIONES DE CONSERVACIÓN EN LA RED DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA: LOTE 2, ZONA OESTE DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE LA PROVINCIA DE SEVILLA. CLAVE: 07-SE-2689-00.00-GI.

**ASUNTO:** INFORME SOBRE SOLICITUD DE APERTURA DE ACCESO CLAUSURADO DE AVDA. PINO REAL DE LA URBANIZACIÓN “LA JULIANA”, EN LA CARRETERA A-474, “DE SEVILLA A ALMONTE POR PILAS”, P. K. 15+460, MARGEN DERECHA.

**Antecedentes**

Con fecha 14/02/2022 el Servicio de Carreteras de esa Delegación Territorial nos solicita informe del asunto, requiriendo la medición de la visibilidad disponible y el cálculo de las distancias de parada y cruce, al objeto de reestudiar su viabilidad. En este sentido, informamos:

- Se trata de la carretera A-474, en la margen derecha de su P. K. 15+460.
- Nos encontramos en un tramo interurbano y con una IMD de 4.445.
- El solicitante es la Gerencia de la Entidad Urbanística Pinar de la Juliana.
- Carriles: tres, dos de 3,10 m y uno central (de espera) de 3,00 m.
- Arcenes: 1,00 m.
- Cuneta: terriza en margen izquierda y caz de hormigón en margen derecha-
- Defensas: no.
- Alumbrados: no.
- Desmontes: no, a nivel con cunetas.
- Terraplenes: no, a nivel con cunetas.
- Señalización vertical en sentido creciente: advertencia de peligro (P-Ib, con prioridad sobre vía a la izquierda) en el P. K. 15+300; velocidad limitada a 60 km/h (R-301) en P. K. 15+250; adelantamiento prohibido (R-305) en P. K. 15+200.
- Señalización vertical en sentido decreciente: advertencia de peligro (P-Ia, con prioridad sobre vía a la derecha) en el P. K. 15+615; velocidad limitada a 60 km/h (R-301) en P. K. 15+640.
- Señalización horizontal: marcas viales continuas en el eje y en bandas.
- Pendiente media de la vía: 6,67%, decreciente en sentido ascendente; 3,31%, decreciente en sentido descendente.
- Distancia de visibilidad disponible: 139 m (sentido creciente) y 180 m (sentido decreciente).
- Accesos cercanos:
  - o Anterior en P. K. 14+825 (a 480 m, acceso principal urbanización La Juliana).
  - o Posterior en P. K. 16+050 (a 590 m).
  - o Enfrente en P. K. 15+460 (a 0 m, camino Granja Cuatrovitas).



Situación



Emplazamiento





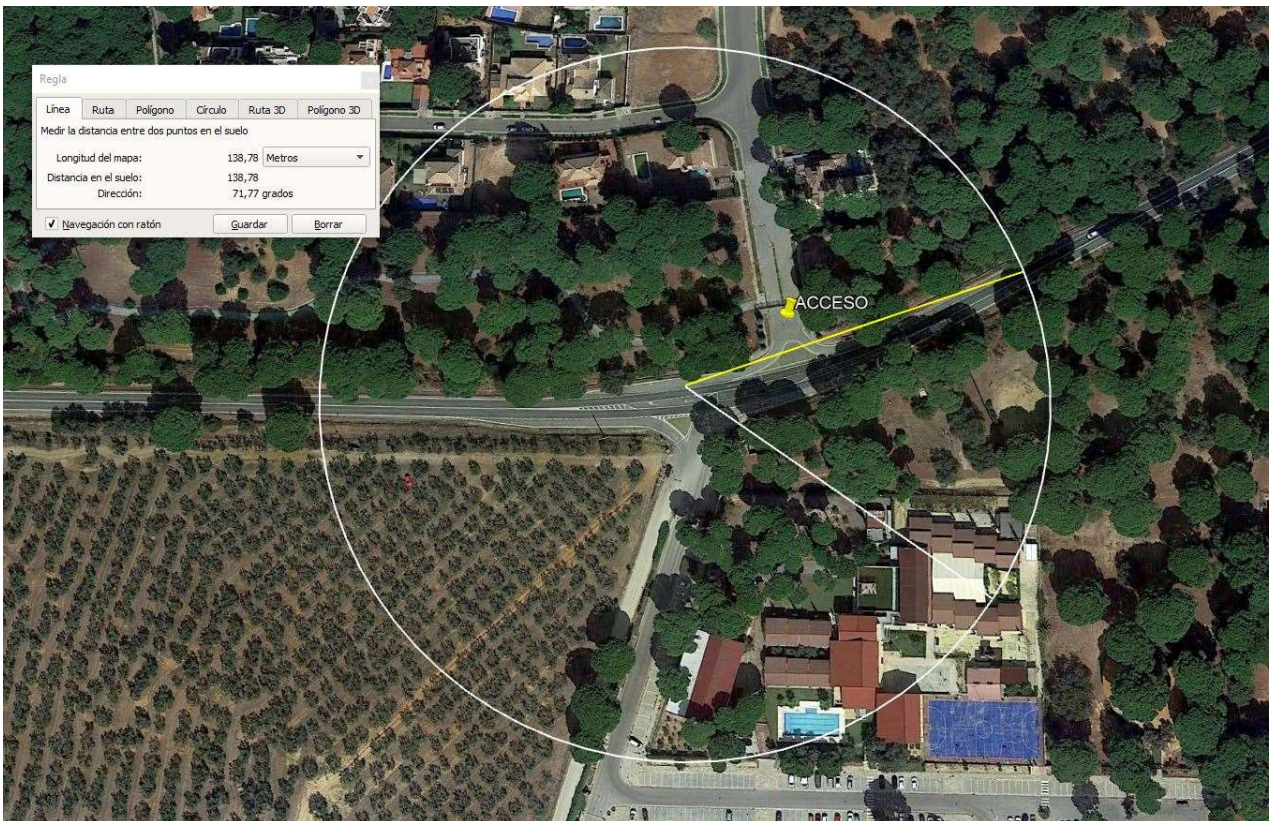
Vista frontal del acceso actual



Vista del ramal de incorporación del acceso clausurado y marca vial de STOP desde donde realizamos las medidas de visibilidad disponible en ambos sentidos.

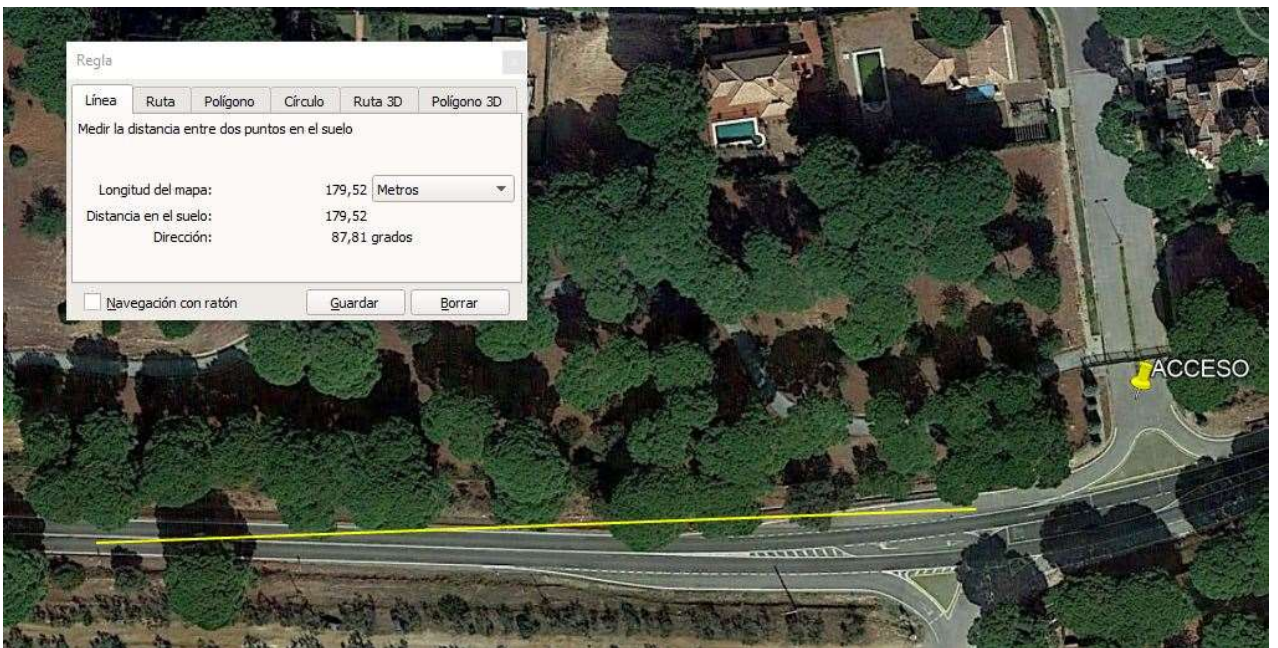


Procedemos a realizar, in situ, las mediciones de la visibilidad disponible:



Medición de la visibilidad disponible hacia la izquierda desde el acceso: 139 m.





Medición de la visibilidad disponible hacia la derecha desde el acceso: 180 m.

### **Análisis según normativa:**

Es de aplicación la Norma 3-1 IC "Trazado" (Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero). Se analizan los requisitos requeridos en su apartado 9.5 ACCESOS DIRECTOS EN CARRETERAS CONVENCIONALES Y VÍAS DE SERVICIO.

Procedemos a calcular la distancia de parada según el apartado 3.2.1 de dicha Norma, considerando una velocidad de proyecto ( $V_p$ ) de 60 km/h, que es la velocidad a que está limitado el tramo, aumentada en 20 km/h:

$$D_p = \frac{V \cdot t_p}{3,6} + \frac{V^2}{254 \cdot (f_1 + i)}$$

| Distancia de parada: |    |       |        |               |
|----------------------|----|-------|--------|---------------|
| Creciente            |    |       |        |               |
| V+20 km/h            | tp | f     | i      | Dp            |
| 80                   | 2  | 0,348 | -0,067 | <b>134,11</b> |

En cuanto a la existencia de visibilidad de parada requerida, se comprueba in situ que la existente es de 139 m en sentido creciente (el acceso solicitado está en la margen derecha) y, calculada la distancia de parada, obtenemos un valor de 134,11 m, por lo que, en este sentido, **sería autorizable**, pero por escasos metros.

En sentido decreciente, se dispone de una visibilidad de parada de 180 m, siendo mayor que la calculada (124,43 m), por lo tanto, el acceso sería autorizable:

| Distancia de parada: |    |       |        |               |
|----------------------|----|-------|--------|---------------|
| Decreciente          |    |       |        |               |
| V+20 km/h            | tp | f     | i      | Dp            |
| 80                   | 2  | 0,348 | -0,033 | <b>124,43</b> |

Calculamos, ahora, la distancia de cruce según el apartado 3.2.7 de la Norma:

$$D_c = \frac{V \cdot t_c}{3,6}$$

$$t_c = t_p + \sqrt{\frac{2 \cdot (3 + l + w)}{9,8 \cdot j}}$$

| Distancia de cruce. |    |       |   |           |       |               |
|---------------------|----|-------|---|-----------|-------|---------------|
| V                   | tp | l     | W | tc        | j     | Dc            |
| 60                  | 2  | 16,50 | 9 | 12,28355  | 0,055 | <b>204,73</b> |
| 60                  | 2  | 15,00 | 9 | 10,571429 | 0,075 | <b>176,19</b> |
| 60                  | 2  | 10,55 | 9 | 9,8332971 | 0,075 | <b>163,89</b> |
| 60                  | 2  | 6,35  | 9 | 6,9965975 | 0,150 | <b>116,61</b> |
| 60                  | 2  | 4,80  | 9 | 6,7809144 | 0,150 | <b>113,02</b> |

Camión articulado  
Autobus rígido  
Camión ligero  
Furgón  
Turismo

Se dispone de una visibilidad de cruce, en el caso más desfavorable, de 139 m, por lo que **no es autorizable**, dado que la distancia de parada que se necesita, a partir de camiones ligeros, es superior (163,89 m).

A título orientativo, se calcula a continuación la distancia de cruce usando una velocidad  $V$  de 80 km/h, dado que, en realidad, es prudente considerar que no se respete con frecuencia el límite de 60 km/h para los vehículos que circulan por el tronco sin intenciones de realizar giros:

| Distancia de cruce. |    |       |   |           |       |               |                   |
|---------------------|----|-------|---|-----------|-------|---------------|-------------------|
| V                   | tp | l     | W | tc        | j     | Dc            |                   |
| 80                  | 2  | 16,50 | 9 | 12,28355  | 0,055 | <b>272,97</b> | Camión articulado |
| 80                  | 2  | 15,00 | 9 | 10,571429 | 0,075 | <b>234,92</b> | Autobus rígido    |
| 80                  | 2  | 10,55 | 9 | 9,8332971 | 0,075 | <b>218,52</b> | Camión ligero     |
| 80                  | 2  | 6,35  | 9 | 6,9965975 | 0,150 | <b>155,48</b> | Furgón            |
| 80                  | 2  | 4,80  | 9 | 6,7809144 | 0,150 | <b>150,69</b> | Turismo           |

En esta hipótesis, ni siquiera para el caso de cruce de vehículos tipo turismo sería autorizable., puesto que se necesitaría una visibilidad de parada de 150,69 m, siendo la disponible, como se ha dicho, de 139 m.

### Conclusiones

Dado el incumplimiento de las visibilidades de cruce, así como la comprometida visibilidad de parada disponibles, entendemos que no sería autorizable el acceso, por lo que debería seguir clausurado.

En Camas, a 16 de febrero de 2022



Fdo.: Rafael Montojo Moreno.  
Jefe de Operaciones.



Fdo.: Antonio Luis Ruiz Sánchez.  
Jefe COEX.