

SECRETARÍA DE LA JORNADA

ASOCIACIÓN TÉCNICA DE CARRETERAS

Tel.: (34) 91 308 23 18 - Fax.: (34) 91 308 23 19

E-mail: congresos@atc-piarc.com

www.atc-piarc.com

PRECIO DE LA JORNADA

- **Socios ATC:** 175,00 €
- **Resto de Asistentes:** 200,00 €

21 % de IVA no incluido

Los socios protectores disfrutan de una plaza gratuita

La inscripción se realizará cumplimentando el cupón de inscripción adjunto (en letras mayúsculas) y remitiéndolo por correo, fax o correo electrónico o a través de la web www.atc-piarc.com

Las cancelaciones de inscripción deben realizarse siempre por escrito y deben enviarse a la Asociación:

- Recibidos al menos 15 días naturales antes del comienzo, dan derecho al reembolso del 100% de la cantidad.
- Recibidos 7 días naturales antes del comienzo, dan derecho al reembolso del 50% de la cantidad.
- Recibidos menos de 7 días naturales antes del comienzo, no tienen derecho a reembolso.

DATOS DEL ASISTENTE

Nombre:..... Apellidos:.....

Correoelectrónico.....

DATOS FACTURACIÓN

N.I.F.:..... Empresa / Organismo:.....

Dirección:.....

Ciudad:..... Código Postal:..... Provincia:.....

País:..... Teléfono:..... Móvil:.....

Fax:..... Correo electrónico:.....

El abono de la cuota de inscripción se realizará mediante uno de los sistemas siguientes (marque el elegido):

Por transferencia a BANCO CAMINOS:

IBAN: ES53 0234 0001 07 9010287200 C.C.C. 0234-0001-07-9010287200

BIC: CCOCESMM

(Imprescindible adjuntar la copia de la transferencia junto con el boletín de inscripción)

Por TPV (tarjeta de crédito) a través de la web www.atc-piarc.com



AUMENTO DE LA CAPACIDAD Y LA SEGURIDAD EN CARRETERAS DE CALZADA ÚNICA

Madrid, 25 de noviembre de 2015

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (C/ Almagro, 42)

Organiza:



asociación técnica
de carreteras

comité nacional español de la
asociación mundial de la carretera



La mayor parte de la longitud de la red interurbana de carreteras tiene la configuración más antigua: una calzada única con dos carriles, uno para cada sentido de circulación. Para adelantar a los más lentos, los vehículos más veloces tienen que ocupar momentáneamente el carril asignado al sentido contrario: por lo que al aumentar la intensidad del tráfico los adelantamientos se ven en gran parte frustrados (no hay suficientes huecos en la circulación contraria y, por consiguiente, baja el nivel de servicio hasta rebasar en muchos casos la capacidad).

No es de extrañar que cuando algún tramo de carretera convencional, a veces de concepción muy antigua, tiene éxito y su tráfico sube, el número de horas al año en las que se rebasa la capacidad (y se produce la congestión) también aumenta. La seguridad de la circulación también se ve afectada. Cuando la situación se vuelve insostenible y la demanda no se puede satisfacer por otros modos, el aumento de la capacidad de esa carretera resulta a menudo perentorio. Esto comporta, en primera instancia, disponer más carriles, para lo cual ante todo se debe disponer de sitio en la sección transversal (que se debería prever al planificar). Y para lograrlo la técnica ofrece varias posibilidades:

- Disponer un carril adicional en rampas largas o pronunciadas es una solución antigua pero eficaz, que palió la reducción del nivel de servicio que coincide con ellas. Este carril adicional se puede disponer por la derecha o por la izquierda del carril "normal", siendo en general preferible la primera disposición.
- Una configuración que ha alcanzado poca difusión en España es disponer carriles adicionales alternados a todo lo largo del tramo, que ayuden a disolver las colas que se forman en los carriles "normales" de ambos sentidos. Es lo que se ha dado en llamar "carreteras 2 + 1", que ofrecen una solución económica y funcional.
- Añadir indiscriminadamente más carriles, pasando a dos por sentido, tiene limitaciones: así, las carreteras convencionales interurbanas de cuatro carriles sin mediana tienden a caer en desuso por su peligrosidad.
- La duplicación de la calzada (solución que se aplicó en el Programa de Autovías del Plan General de Carreteras 1984/1993) es relativamente barata, pero tiene inconvenientes: reordenación de los accesos, excepciones a la normativa, etc.
- El planteamiento de una autopista o autovía de nuevo trazado (a menudo asociada a transformar la carretera convencional existente en una vía de servicio) es una solución de mayor fuste, a la cual se ha recurrido casi exclusivamente en épocas recientes; pero para que resulte económicamente justificada, la intensidad de la circulación debe ser superior a un umbral relativamente bajo, del orden de 5000 veh./día.

Dentro de esta gama de soluciones posibles la planificación puede y debe elegir la que mejor se ajuste al interés público.

El Comité Técnico de Carreteras Interurbanas de la Asociación Técnica de Carreteras organiza esta Jornada Técnica, en la que se expondrán y debatirán las características, ventajas e inconvenientes de las soluciones enumeradas. Invita, por tanto, a cuantos se interesen por estos temas (y muy especialmente a los planificadores e incluso a los políticos) a que concurran a ella: se ha previsto amplio tiempo para debates y coloquios.

Se proporcionará a los asistentes ejemplar de los artículos técnicos:

- Las carreteras a partir de la crisis económica
- Carreteras de calzada única con carriles adicionales: la ordenación 2 + 1

MIÉRCOLES 25 DE NOVIEMBRE DE 2015

08:45 • 09:30 **ACREDITACIONES**

9:30 • 09:45

Introducción

D. Sandro Rocci

*Presidente del Comité de Carreteras Interurbanas y Transporte Integrado Interurbano
Asociación Técnica de Carretera*

09:45 • 10:30

Los diseños previsores. Duplicación de la calzada

D. Jorge Mijangos

Asesor Técnico

10:30 • 11:00

Coloquio

11:00 • 11:30

PAUSA CAFÉ

11:30 • 12:00

Carriles adicionales en rampas y pendientes

D. Fernando Pedraza

*Jefe del Área de Planeamiento, Proyectos y Obras
Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura Ministerio de Fomento*

12:00 • 12:45

Carriles alternados de adelantamiento

D. Alfredo García

*Catedrático de Ingeniería de Carreteras
Universitat Politècnica de Valencia*

12:45 • 13:15

Coloquio

13:15 • 13:30

Clausura

D. Sandro Rocci

DIRECCIÓN TÉCNICA DE LA JORNADA

D. Sandro Rocci

*Doctor Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Profesor Emérito de la Universidad Politécnica de Madrid
Presidente del Comité de Carreteras Interurbanas y
Transporte Integrado Interurbano
Asociación Técnica de Carreteras*