

25 DE ENERO

Es un intercambio rotatorio a desnivel con la Panamericana Norte deprimida en zanjón y la glorieta quedando a cota natural del terreno. El acceso desde la Panamericana Norte a la glorieta se realiza mediante ramales de tipo directo que también transcurren a nivel del terreno (cota 0). De este modo se consigue eliminar el cruce a nivel semaforizado entre la Panamericana Norte y la Av. 2 de Octubre y el no semaforizado entre la última avenida referida y las vías auxiliares, se asegura la continuidad del tránsito de estos viales (antes regulada por los mencionados semáforos) y se regula tanto el tránsito vehicular como el peatonal. Por tanto se mejora las condiciones de circulación y seguridad, y se optimiza la funcionalidad de la intersección con la reducción de la congestión vehicular.

La idea conceptual del intercambio consiste en el diseño de una glorieta de tipo moderno en la que la preferencia de paso es para el tráfico giratorio que circula en la rotonda, teniendo

que ceder el paso los vehículos que pretenden acceder a la misma. Se ha mantenido la continuidad en la autopista Panamericana Norte de forma que los vehículos que circularán por esta de forma continua pasan bajo la rotonda y, por lo tanto, no se ven interferidos por los vehículos que van por sus vías auxiliares y la Av. 2 de Octubre. Las unidades que se movilizan por la Panamericana Norte y pretenden acceder a la Av. 2 de Octubre (y viceversa) emplean los diferentes ramales proyectados en la intersección, llegando a la glorieta donde tienen que ceder el paso a los vehículos que se encuentran girando dentro de la misma. La glorieta permite distribuir el tráfico en los diferentes viales causando las menores interferencias entre los diferentes movimientos.

La obra ejecutada supone la deprimición de la Panamericana Norte en aproximadamente 800 m mediante la realización de un zanjón en el terreno. En esta distancia y en sentido de las progresivas, la carretera comienza a deprimirse sucesivamente para

alcanzar gálibo vertical suficiente (mayor de 5.50 m) en su paso bajo las dos estructuras de la glorieta de la intersección. Posteriormente asciende también de forma progresiva para alcanzar la cota en la que se encuentra la actual Panamericana Norte.

El diseño de una carretera deprimida ha sido consensuada junto con la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) debido a cuestiones urbanísticas (para facilitar la futura implantación del tren eléctrico y un paso a desnivel de la Av. 2 de Octubre sobre el intercambio) y de impacto ambiental (reducción de impacto visual y ruidos teniendo en cuenta la presencia de edificaciones cercanas y el carácter urbano de la zona).

La realización de la Panamericana Norte implica la ejecución de excavaciones que tendrán un carácter definitivo. Los taludes de excavación considerados vienen condicionados por la situación sísmica siendo de 1.2H:1V (40°) para alturas superiores a los 6 m. Para alturas inferiores el talud es 1H:1V (45°).

**PISOS INDUSTRIALES
DE ALTA RESISTENCIA Y LARGA DURABILIDAD**

PISOS DE CONCRETO

PISOS EPÓXICOS

PISOS DE URETANO CEMENTO

Av. La Molina 648 Int. 304 La Molina, Lima - Perú
660-2878 | 9940-36102 | 9815-15265
repcion@polcem.pe | www.polcem.pe

POLCEM
PISOS POLIMÉRICOS Y CEMENTICIOS