

Turborrotondas



LAS ROTONDAS SON UNA BUENA SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE LAS INTERSECCIONES VIALES, YA QUE SU CONFIGURACIÓN **REDUCE EL TIEMPO MEDIO DE ESPERA** DE LOS CONDUCTORES EN COMPARACIÓN CON UNA INTERSECCIÓN REGULADA POR SEMÁFOROS, E **INCREMENTA LOS NIVELES DE SEGURIDAD VIAL**. PARA DAR MAYOR FLUIDEZ A LAS INTERSECCIONES REGULADAS POR LAS CLÁSICAS ROTONDAS, ESTÁN PROLIFERANDO LAS LLAMADAS **TURBORROTONDAS**

Una de las principales ventajas de las rotondas es que reducen el número de accidentes y también su gravedad, al no estar permitido en ellas girar a la izquierda. Con el fin de mejorar los niveles de seguridad en la circulación y facilitar el tráfico aún más, están proliferando las llamadas turborrotondas.

Se comenzaron a desarrollar en 1998 en los Países Bajos. Son muy útiles en intersecciones con varios carriles y con un volumen elevado de tráfico.

Existen dos **tipos de turborrotondas**, las señalizadas y las que no lo están. En

el caso de las segundas, su capacidad circulatoria es superior a la de una glorieta de un solo carril, pero no tiene tanta como una turborrotonda señalizada. Las turborrotondas sin señalizar suelen tener 2 ó 3 carriles por vía de entrada, mientras que las señalizadas presentan entre 4 y 6 carriles por entrada, y en ambas los ramales de salida nunca tienen más de dos carriles. Constan de una zona central, no circular, con una forma peculiar, que distribuye el tráfico desde las entradas y a lo largo de la calzada, según la salida que se





desea tomar. En las turborrotondas no encontraremos un carril exterior como tal, ya que en su diseño se elimina la preferencia de carril exterior y es el propio carril seleccionado por el conductor el que le guía desde la entrada hasta su salida, previamente seleccionada.

Su característica fundamental es el **carril en forma de espiral**, que elimina el riesgo de invadir el carril contiguo, hecho que aumenta la seguridad y la fluidez del tráfico en la propia rotonda. Se puede apreciar que no existen dos carriles a lo largo de toda la rotonda, aunque hay tramos en los que sí son necesarios. Cuando un conductor se aproxime a una turborrotonda debe elegir su carril de entrada en base a la salida que pretende tomar, ya que, una vez dentro, no podrá cambiarse de carril. Esta disposición elimina el riesgo de colisiones laterales por invasión del carril contiguo al de circulación.

Una vez dentro, no se cambia de carril porque están separados por líneas continuas o pequeños resaltes sobre el asfalto, de manera que los conductores que circulen por el carril más exterior deberán tomar la primera o, como mucho, la segunda salida desde su entrada. Por el contrario, el carril interior ofrece la posibilidad de salir o continuar por la rotonda.

Unos metros antes de llegar a las turborrotondas, los paneles de señalización que muestran a los conductores el carril que deben tomar han de ser fáciles de entender y que dichos conductores tengan tiempo suficiente para poderse situar en el carril adecuado antes de acceder a ellas.

Por lo demás, las normas son las mismas que en las actuales rotondas, debiendo ceder el paso al incorporarse a los vehículos que están circulando por el interior de la turborrotonda.

En España, la primera turborrotonda se instaló en la Villa de Grado, Asturias y, posteriormente, en Cantabria.



MEJORAN LOS NIVELES DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN Y FACILITAN EL TRÁFICO



► Señalización de una turborrotonda



Ventajas

- Se eliminan los peligrosos cambios de carril en mitad de la rotonda.
- Se fuerza a una reducción de velocidad por la configuración de los carriles en forma de espiral, lográndose bajar el número de accidentes. En los lugares donde están funcionando se ha constatado un 80% menos de accidentes.
- Estudios comparativos de la capacidad viaria de una turborrotonda frente a una rotonda convencional de dos carriles indican que las primeras permiten entre un 25% y un 35% más de tráfico, disminuyendo el tiempo de espera de los conductores al acceder a la turborrotonda ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico
reconstruccion@cesvimap.com

🌐 DGT
www.dgt.es

🌐 CESVIMAP
www.cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap