



Vista general de la obra en sentido Cartagena-Murcia, con el enlace en el p.k. 164 en primer plano, y el enlace en el p.k. 161, al fondo, con la rotonda de enlace entre el Acceso Norte y el Acceso Sur en el margen izquierdo.

Finalizada la autovía de Acceso al Aeropuerto Internacional de Murcia

Juan José Parrilla Cánovas
ICCP y Director de las obras

El presidente de la Comunidad Autónoma, D. Ramón Luis Valcárcel, inauguró el 3 de junio de 2011 la autovía de Acceso al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y los enlaces desde la A-30 (Murcia-Cartagena), que ha supuesto una inversión aproximada de 28,6 millones de euros por parte del Gobierno murciano y que podrá atender una IMD de 30 000 vehículos.

En dicho acto, el Presidente regional, que estuvo acompañado por el consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, D. José Ballesta, indicó que la autovía quedaba abierta al tráfico desde los enlaces con la autovía de Murcia-Cartagena hasta su conexión con las carreteras de Corvera y Los Martínez del Puerto, y está prevista la puesta en funcionamiento de todo su trazado una vez concluyan las obras del Aeropuerto Internacional en 2011 que, en su fase inicial, podrá atender el tráfico de 3 millones de pasajeros y que podrá llegar, en

la última fase de su ampliación, hasta los 12 millones de pasajeros al año.

Para el desarrollo de esta infraestructura, el Gobierno regional decidió crear y adecuar un sistema viario, apoyado en la red existente, por lo que se previeron dos corredores principales que facilitarían el acceso al aeropuerto: por un lado, el **Acceso Norte**, que dará servicio a los vehículos que procedan de la Autovía A-30, absorbiendo los tráficos procedentes de Murcia y Cartagena; y el **Acceso Sur**, que recogerá el tráfico procedente de las autovías auto-



Panorámica desde el enlace en el p.k. 161 hacia el Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia mediante el Acceso Norte

nómicas RM-2 (Alhama de Murcia-Campo de Cartagena), RM-3 (Totana-Mazarrón), RM-23 (que conecta las RM-2 y RM-3) y RM-19 Autovía del Mar Menor), así como de la autovía estatal A-7 (Autovía del Mediterráneo) y de la autopista AP-7, a través de la carretera autonómica RM-601, absorbiendo los tráficos procedentes del resto de la región.

La infraestructura que se describe a continuación se ha dividido en dos tramos:

la obra de remodelación de los enlaces con la autovía A-30 (pp.kk. 161 y 164) y los viales de acceso al aeropuerto.

Enlaces y estructuras

Desde su concepción, y en lo que se refiere al acceso Norte, se plantearon los viales de conexión con el aeropuerto desde la A-30 en forma de "Y". Así, las conexiones con la citada autovía se diseñaron en los

pp.kk. 161 y 164, donde ya existían sendos enlaces cuyas características se han mejorado para permitir una conexión adecuada con el aeropuerto a través de vías de alta capacidad.

Los nuevos enlaces tienen características geométricas de diamante con macroglorieta central a distinto nivel, solución que optimiza los giros a la izquierda -los más conflictivos desde el punto de vista de la seguridad vial- para garantizar la mayor

fluidez posible de la circulación, y, con ello, optimizar la capacidad de los enlaces.

El **enlace en el p.k. 161** dispone de una glorieta de 150 m de diámetro interior y 8 m de calzada para regular todos los movimientos, quedando resueltas las entradas y salidas con ramales directos de 7 m de anchura, con 2 carriles de 3,5 m cada uno. La glorieta recoge, además, el Acceso Norte al aeropuerto, constituido por dos calzadas de 2 carriles cada una.

Este nuevo enlace ocupa parcialmente el espacio de la conexión existente, aprovechando parte de los terraplenes de los ramales actuales, mientras que el paso superior sobre la A-30 se elimina para construir dos nuevas estructuras de planta curva, con tablero mixto de 10,5 m de anchura, 1,5 m de canto y 2 vanos de 24,5 m de luz. Así mismo, se ha previsto la disposición de una pila en la mediana de la autovía compatible con las futuras ampliaciones previstas. La adopción de estructuras con tablero mixto permite minimizar durante su ejecución las posibles afecciones al tráfico de la autovía, siendo éste uno de los condicionantes del diseño.

En cuanto al **enlace en el p.k. 164**, este se ha diseñado con una geometría similar, tanto en dimensiones de la glorieta como en sus conexiones directas con la A-30. La glorieta permite la conexión con el Acceso Sur al aeropuerto, resuelto igualmente con dos calzadas de 2 carriles cada una, y da servicio a un ramal de conexión con futuros viales y a un nuevo ramal que repone la carretera autonómica F-21 de acceso a la pedanía de Los Martínez del Puerto.

Su remodelación ha requerido la construcción de sendos pasos superiores sobre la autovía, con las mismas características que los del anterior, siendo necesario, además, demoler el paso superior existente.

La actuación se completa con la reposición de los tramos de vías de servicio afectadas, para lo que se ha requerido 4 pasos inferiores de sección rectangular de 10 m de ancho por 5,5 m de alto.

También hay que destacar que en su diseño se ha tenido en cuenta la futura ampliación de la A-30 a tres carriles por sentido, de forma que las nuevas estructuras de paso sobre la autovía se han proyectado con luz suficiente para posibilitar una ampliación futura a 4 carriles por sentido de la circulación.

Además de los enlaces mencionados, el **enlace** entre el tronco y los Accesos Norte y Sur se resuelven con una estructura de tipo diamante a través de una macroglorieta superior sobre el tronco, de 100 m de radio.

Finalmente, y además de las estructuras propias de los enlaces con la A-30, en los accesos al aeropuerto también hay que destacar los viaductos diseñados sobre la rambla del Ciprés, construido con vigas

prefabricadas en dos vanos isostáticos de 22,50 metros de longitud. Consiste en dos tableros de 23,647 y 14,998 metros de anchura. Los viaductos dan servicio a ambas calzadas del tronco y al camino paralelo a ella por su margen izquierda, lo que permite salvar el camino existente en la margen derecha de la rambla, así como la reposición del Cordel de Fuente Álamo en su margen izquierda.



Visión desde la glorieta de enlace entre el Acceso Norte y el Acceso Sur hacia la unión con la Autovía A-30, mediante el Acceso Sur en el enlace del p.k. 164



Imagen tomada en la rotonda de enlace entre el Acceso Norte y el Acceso Sur hacia el Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, situado al fondo de la imagen, donde se aprecia primero el paso del Cordel de Fuente Alamo seguido de la Rambla del Ciprés

Secciones tipo del trazado

La traza de los accesos desde la A-30 se han diseñado para una velocidad de 100 km/h, construyéndose dos calzadas separadas por una mediana de 4 m de anchura en el Acceso Sur y de 11 m en el tronco principal y Acceso Norte, permitiendo –en este caso– una futura ampliación a tres carriles por sentido de la circulación. La sección dispuesta para cada una de las calzadas es de 7 m de anchura, con arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1,0 m.

En cuanto a la sección del firme, se adopta la sección 232 de la Instrucción,

compuesta por 3 cm de mezcla bituminosa discontinua en caliente tipo BBTM 11B en capa de rodadura, 5 cm de mezcla bituminosa en caliente tipo AC22 bin S en capa intermedia, 7 cm de mezcla bituminosa en caliente tipo AC22 base S MAM en capa de base y 20 cm de suelo-cemento tipo SC40 en capa de subbase.

Finalmente hay que añadir que, para mejorar la calidad paisajística del ramal que da acceso directo a la infraestructura y que actúa como puerta de entrada y salida al recinto, se ha instalado un sistema de iluminación de última generación, con un diseño que reduce el consumo energético

Ficha técnica

Titular:

Comunidad Autónoma
de la Región de Murcia
Consejería de Obras Públicas
y Ordenación del Territorio

Dirección de las obras:

D. Juan José Parrilla Cánovas, ICCP

Obras Accesos

Empresas constructoras:

Arpo Empresa Constructora, S.A. y
Grupo Generala de Servicios Integrales,
Proyectos Medioambientales,
Construcciones y Obras, S.L.

Jefatura de las obras:

Gerente:

D. Juan Carlos Gibert Ruigómez, ICCP
(Arpo)

Jefe de obra:

D. Antonio Miguel Pina Sánchez, ICCP
(Grupo Generala)

Jefe de Producción:

D. David Merino Pérez, ICCP
(Arpo)

Asistencia técnica:

Instituto Técnico de la Construcción, S.A.

Obras Enlaces

Empresas constructoras:

UTE Vías y Construcciones y ETOSA

Jefatura de las obras:

Gerente:

D. Jesús Gómez Zapata, ICCP

Jefe de obra:

D. José Miguel Ferrando Fons, ICCP

Jefe de Producción:

Dña. Esther Gil Cabezo, ICCP y
Dña. Vanessa Fernández González, ICCP

Control de calidad:

Laboratorios del Sureste

Unidades más importantes (mediciones aproximadas)

Escollera de 200 kg de peso	35 000 m ³
Hormigón	38 000 m ³
Acero	1 700 t
Mezclas bituminosas en caliente	50 000 t
Zahorra	30 000 t

respecto a las luminarias convencionales. Además, se ha construido también un carril bici que discurre paralelo a la autovía, por la margen izquierda del tronco y del Acceso norte, y que tendrá continuidad en el propio recinto aeroportuario hasta la carretera RM-601, facilitando el tránsito en bicicleta por la zona. ❖