

Abierta al tráfico la variante de Utiel de la autovía Madrid-Valencia (p.k. 267 al 274)

POR JON VICENT



El presupuesto líquido vigente de la obra asciende a 4 386 Mpta.

Sección transversal

Se compone de dos calzadas de 7 m cada una, con dos carriles de 3,5 m de anchura en cada sentido de la circulación, arcenes interiores de 1 m y exteriores de 2,5 m, y mediana entre líneas blancas de 9 m.

Firme

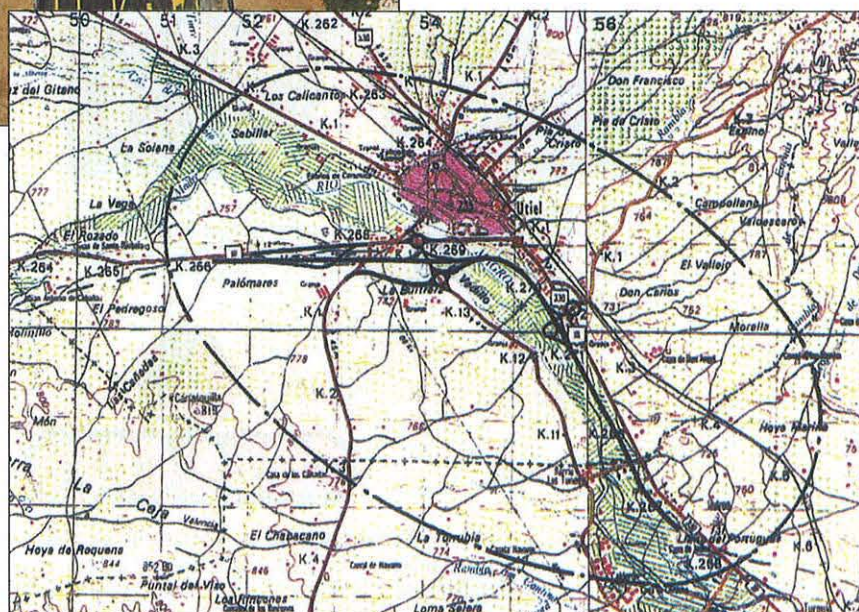
Su sección se compone de 4 cm de mezcla bituminosa drenante tipo PA-12, sobre 8 y 18 cm de mezcla bituminosa en caliente tipos S-20 y G-25, respectivamente; todo ello sobre 25 cm de zahorra artificial.

El tramo consta de tres enlaces que comunican la población con otras limítrofes en dirección a Madrid y a Valencia, así como con la carretera N-330, de Alicante a Francia.

Dos pasos superiores de losa postensada y un paso inferior

Esta variante que se acaba de poner en servicio es uno de los últimos tramos pendientes de la autovía de Valencia, que unirá, a través de una vía de gran capacidad, el centro del país, su capital Madrid, con su puerto más cercano, Valencia.

La longitud troncal de este tramo consta de 7,3 km con 6,54 km de caminos de servicio. El radio mínimo es de 1 000 m y su pendiente máxima del 2%.





La puesta en servicio de este tramo completa el itinerario entre Caudete y Valencia.

constituido por un marco de hormigón armado, constituyen las estructuras del itinerario, a los que se suman un puente sobre el río Magro (de acero cortén y losa de hormigón armado) y otro sobre el barranco de Estenas, que está realizado con vigas pretensadas.

Con este tramo, la Autovía de Valencia no sólo suma kilómetros,

La obra consta de tres enlaces que comunican a Utiel con poblaciones limítrofes y con la N-330.

Magnitudes más importantes

Excavación	700 000 m ³
Pedraplén	222 000 m ³
Terraplén	1 230 000 m ³
Mezclas bituminosas	158 000 t
Hormigón	20 500 m ³
Acero	2 777 000 kg

Autovía A-3 (Madrid-Valencia)

Madrid-Atalaya	175,0 km	En servicio
Atalaya-Motilla	34,2 km	En construcción
Motilla-Minglanilla	27,3 km	En construcción
Minglanilla-Caudete	31,1 km	En construcción
Caudete-Utiel	5,8 km	En servicio
Variante de Utiel	7,3 km	En servicio
Utiel-Requena	11,7 km	En servicio
Requena- Valencia	63,0 km	En servicio

sino que elimina esta travesía que completa el itinerario entre Caudete y Valencia en el que se halla; lo que incrementa su funcionalidad y seguridad, especialmente en períodos de tráfico punta, como pueden ser el regreso de las vacaciones y los días festivos, evitándose importantes retenciones del tráfico diario, cuya IMD actual es de 18 000 vehículos con un 35 % de pesados. Al menos, se ahorrarán unos 5 minutos en el peor de los casos.

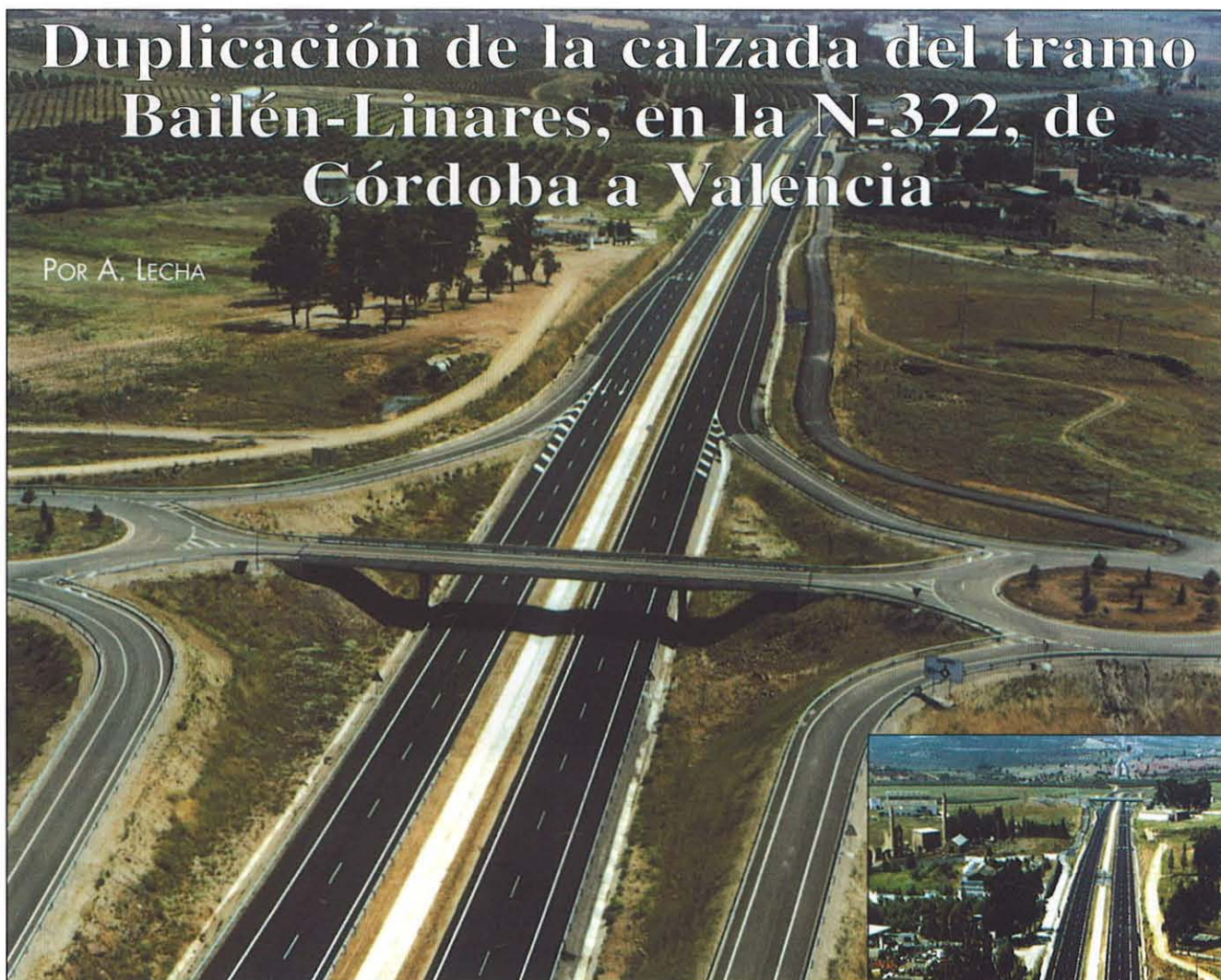
Igualmente, con esta inauguración ya tan sólo restan algo más de 92 km, distribuidos en tres tramos (Atalaya-Motilla, Motilla-Minglanilla y Minglanilla-Caudete) para su finalización, esperándose nuevas inauguraciones para junio del presente año, y su completa finalización para el año 1998.

La obra ha estado a cargo de la Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia, del Ministerio de Fomento ■

Jon Vicent. Colaborador de la revista Rutas.

Duplicación de la calzada del tramo Bailén-Linares, en la N-322, de Córdoba a Valencia

POR A. LECHA



El tronco se compone de dos calzadas de 7 m cada una, con dos carriles de 3,50 m de anchura cada uno en cada sentido de la circulación.

Este tramo de autovía de 5,52 km de longitud, comprendido entre ambas poblaciones, tiene su inicio en el enlace de la autovía Bailén-Motril, en el p.k. 3 de la mencionada autovía, y finaliza en el p.k. 117 de la N-322. Además del tronco, se han construido 6,25 km de ramales y 8,90 km de caminos agrícolas. La pendiente máxima del recorrido en el tronco es del 4,63% y el radio mínimo en planta es de 650 m.

Enlaces

A lo largo del tronco se ha dispuesto tres enlaces: uno inferior en el p.k. 113 junto al río Guadiel, otro superior en el p.k. 114,7, y un último en el p.k. 116, en el acceso oeste a la ciudad de Linares. Todos ellos faci-

litan el acceso a fincas, granjas e industrias colindantes, así como sirven para los cambios de sentido.

Sección transversal

El tronco se compone de dos calzadas de 7 m cada una, con dos carriles de 3,50 m de anchura cada uno en cada sentido de la circulación, arcenes derechos de 2,50 m e izquierdos de 1 m, y bermas de 0,50 m.

Los ramales unidireccionales tienen una anchura de 4 m, con arcenes y bermas de iguales dimensiones y disposición que en el tronco.

Firmes

Éste se compone de una capa de rodadura de 4 cm de mezcla



El tramo tiene una longitud de 5,52 km.

bituminosa drenante tipo PA-12, sobre 7 cm de D-20 en la capa intermedia, con 14 cm de base asfáltica tipo G-25 y una subbase de 25 cm de zahorra artificial.

En cuanto a los ramales, poseen igual subbase, sobre la que se disponen una capa de base asfáltica de 10 cm tipo G-25 y una capa de rodadura de 5 cm del tipo S-12.

Magnitudes más importantes

Desmorte en tierras	282 471 m ³
Desmorte en roca con voladuras	229 350 m ³
Terraplén	507 582 m ³
Terraplén con suelo seleccionado	97 027 m ³
Zahorra artificial	55 273 m ³
Mezclas bituminosas	71 000 t
Mezclas bituminosas drenantes	11 000 t



A lo largo del tronco se ha dispuesto tres enlaces.

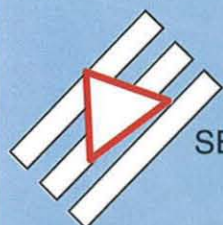
Estructuras

A lo largo del itinerario se han construido 2 puentes (tableros de vigas) sobre el río Guadiel, otro en el enlace del p.k. 116 y un paso superior en el p.k. 114 que es un puente monoviga de canto variable.

La obra, que ha estado a cargo de la Demarcación de Carre-

teras del Estado en Andalucía Oriental, ha contado con una inversión de 1 055 Mpta, a los que se le han sumado otros 182 Mpta en concepto de expropiaciones, siendo el coste final por kilómetro construido de 224 Mpta. ■

A. Lecha. Redacción de la revista Rutas



SEÑALIZACIONES Y BALIZAMIENTOS
LA CASTELLANA S.A.

**CALIDAD
Y
SERVICIO
DIA A DIA...**

- HORIZONTAL
- VERTICAL
- BARRERA DE SEGURIDAD
- CAPTAFAROS
- HITOS
- SUMINISTROS GENERALES DE ARTÍCULOS DE SEÑALIZACIÓN

