

N-VI AUTOVIA DEL NOROESTE

Inaugurada la Variante de Villardefrades



Descripción de la obra

LA obra ha consistido en la construcción de una Variante en la N-VI de Madrid a la Coruña, a su paso por la población de Villardefrades, entre los p.k. 214,500 y p.k. 217,200, con la resolución de la conexión de ésta con la carretera comarcal C-519 de Medina de Rioseco, por medio de un enlace tipo "Diamante".

La traza se ve atravesada por dos pasos superiores para los caminos de servicio interceptados en este tramo y uno más para dar paso al ramal de entrada a Villardefrades.

Trazado

Las características geométricas máximas y mínimas del trazado en planta y alzado de tronco son:

Trazado en planta

Radio máximo $R_{max} = 1.000 \text{ m}$

Trazado en alzado

Inclinación máxima $i_{max} = 2,5 \%$

Parámetro mínimo de acuerdo convexo $kv = 12.000$

Parámetro mínimo de acuerdo cóncavo $kv = 5.000$

Firmes y pavimentos

La sección tipo es la característica de este tipo de obra y consta de dos

calzadas separadas por una mediana de suaves taludes de 13 m de ancho. Cada calzada tiene un arcén interior de 1 m, dos carriles de 3,50 m y un arcén exterior de 2,50 m.

El paquete de firmes visto de abajo hacia arriba esta formado por una capa subbase de 20 cm de suelo-cemento, una capa base de 13 cm de mezcla bituminosa en caliente tipo G-25, una capa intermedia de 6 cm de mezcla bituminosa en caliente tipo G-20 y finalmente 6 cm de mezcla bituminosa en caliente tipo S-12, que constituye la capa de rodadura.

Estructuras

Las estructuras realizadas se componen de un Enlace, un Paso elevado



que sirve de entrada a Villardefrades y dos Pasos de Camino.

Dentro de la Variante de Villardefrades encontramos el Enlace de Medina de Rioseco-Toro. Se trata de una losa postensada de 15,5 m de ancho y 59,00 m de largo, formada por dos cajones monocelulares unidos por los extremos de sus alas.

Dos de los tres Pasos de Camino de la Variante de Villardefrades son losas postensadas de cajón monocelular de 51,00 m de largo y 9,00 de ancho.

El otro Paso de Camino es un tablero de 12,00 m de ancho y 56,80 m de largo, sobre cuatro vigas artesa de 1,30 m de canto, apoyadas en el centro de la mediana por dos pilas y en los extremos laterales en estribos de hormigón armado.

Datos técnicos

Presupuesto: 890.484.268 pts

Comienzo de la obra: 4-VII-90

Terminación de la obra: 31-XII-91

Contratista: CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS, S.A. y O. y C. J. GUINOVART, S.A.

Control y Vigilancia: CEMOSA

Desmante:	110.000 m ³
Terraplén:	246.000 m ³
Hormigón:	3.000 m ³
Acero:	234.000 kg
Acero pretensado:	33.000 kg
Suelo cemento:	16.000 m ³
Base Granular:	15.000 m ³
Mezclas asfálticas:	37.000 Tn
Barrera de seguridad:	3.500 m
Cerramiento:	7.500 m
Especie arbustivas y arbóreas:	8.800 Ud

AUTOVIA DE LEVANTE

Inaugurada la Variante de Saelices

CON nueve meses de adelanto sobre la fecha prevista, AUXINI, constructora del Grupo INI, se concluyó la obra de la variante de Saelices, situada en el tramo Tarancón-Honrubia de la autovía de Levante, en la carretera N-III Madrid-Valencia, km 101,0 al 108,7. Este tramo poseía hasta la fecha una IMD de 10.548 vehículos, con un porcentaje de pesados del 22%.

Al acto de inauguración, presidido por el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, Daniel Romero, y el Director General de Carreteras, José Dombriz, asistieron El Subdirector General de Carreteras Juan Lazcano, el Jefe de la demarcación de Carreteras de Castilla-La Mancha Gregorio Rubio, el Gobernador de Cuenca y diversas autoridades comarcales y locales, así como el Presidente de AUXINI, Carlos Martínez de Alborno y varios directivos de la empresa.

La nueva variante abierta al público supone una importante mejora en la seguridad vial de la zona, evitando la travesía por Saelices, ya que cuenta con enlaces de paso superior que la unen tanto con esta localidad como con la carretera CU-304.

El tramo tiene una longitud de 7.900 m y contó con un presupuesto de 2.075 millones de ptas, teniendo un coste medio por km de 263 millones. Más de 290 operarios se encargaron de la realización. Igualmente se dedicaron más de 70 millones para señalización y 124 m/ptas para reposición ambiental.

Características geométricas

El trazado del tronco de la autovía posee un radio mínimo de 1.808 m, una pendiente máxima del 4% y un parámetro de acuerdo vertical Kv 4.500 m.

Su sección transversal se compone de dos calzadas de 7 m separadas por una mediana de 10 m. Los arceles interiores son de 1 m con berma de otro, y los exteriores de 2,50 m con berma de 0,50 m.

Firmes

La sección del firme del tramo de la Autovía tiene un espesor total de 50 cm formado por 20 cm de zahorra artificial y 30 cm de mezcla bituminosa en caliente, en tres capas: 18 cm de base G-25, 6 cm de capa intermedia G-20 y 6 cm de rodadura S-20.

En el arcén exterior el firme se compone de 6 cm de rodadura y 6 cm de intermedia sobre 18 cm de zahorra artificial.

El firme de los ramales tiene un espesor de 43 cm formado en caliente en dos capas, para tráfico T-3 y 45 cm de espesor para tráfico T-2, formado por 20 cm de zahorra artificial y 25 cm de mezcla bituminosa en caliente en 3 capas.

Obras de fábrica

- Paso bajo autovía, constituido por marcos prefabricados de 8,00 m.
- Paso sobre autovía, constituido por losa cruzada de 25 cm, sobre vigas "Artesa" con luces centrales de 18,50 m y laterales de 11,50.
- Enlace CU-304, constituido por una losa postesada sin aligerar de 1 m de canto con voladizos laterales, de 4 vanos, luces centrales de 18,50 m y laterales de 11,50 m.
- Enlace Saelices-Oeste: También losa postesada, pero de luces 12/20/12.

Mediciones más importantes

Excavación en desmontes	700.000 m ³
Terraplenes	571.000 m ³
Mezclas bituminosas	117.000 Tn
Zahorra Artificial	51.000 m ³
Zahorra Natural	10.000 m ³
Hormigón	2545.00 m ³
Acero	177234.00 kg
Vigas prefabricadas	120.00 ml

Esta variante se enmarca en el tramo Tarancón-Honrubia de la autovía de Levante entre los pk 80 y 166,5 que se plantea como desdoblamiento de calzada existente en la CN-III, entre el actual pk 78,8 y el 165,5. El proyecto conjunto contempla entre otras la construcción de 57 estructuras y sin duda facilitará enormemente la circulación viaria en el sector.