

Puesta en servicio de la Variante de Alcoi (A-7)



Por Vicente Ferrer, ICCP y
Director de las obras.

El pasado 3 de diciembre de 2009, el Ministro de Fomento, D. José Blanco, presidió en Alcoi (Alicante) el acto de puesta en servicio de la Variante de la A-7 a su paso por esta localidad. El Gobierno de España ha destinado 73,5 millones de euros a la construcción de esta nueva infraestructura.

Vista panorámica de la variante de Alcoi, ubicación en el plano y foto del acto de puesta en servicio, presidida por el Ministro de Fomento.



Dentro de las actuaciones que el Ministerio de Fomento está realizando para impulsar la Red de Alta Capacidad, en el itinerario entre las ciudades de Alicante y Valencia, se encuentra la Autovía A-7 del Mediterráneo que no sólo va a permitir la unión entre ambas ciudades por el interior, sino la interconexión fluida de las comarcas interiores con ambas ciudades y con el resto del Corredor Mediterráneo.

Actualmente, la autovía se encuentra ya en servicio tanto en su zona norte, desde Valencia hasta Albaida, tramo en el que se solapa parcialmente con la autovía autonómica CV-40, como en su zona sur, desde Alicante hasta Ibi, estando en construcción los tramos restantes que la completarán a su paso por las comarcas de l'Alcoia y el Comtat.

La Variante de Alcoi permite suprimir la travesía de la N-340 a través del núcleo urbano de la ciudad, evitando el paso del tráfico de largo recorrido. Así, se elimina uno de los tradicionales puntos de estrangulamiento de la misma, al tiempo que se dota de un acceso de gran capacidad y alto nivel de seguridad vial a la propia ciudad.

El tramo, que discurre por los términos municipales de Alcoi y Cocentaina y que conecta con la N-340 por medio de los enlaces de Alcoi Sur y Norte, situados en los extre-



Tramo de la variante coincidente con el p.k. 50,4 de la A-7. A la derecha puede verse uno de los muros de sostenimiento de escollera y la protección de taludes.

mos de este núcleo de población, tiene unas previsiones de tráfico que se sitúan en más de 10 000 vehículos/día en el momento de la puesta en servicio de la obra, y está previsto que en un año se alcance un volumen de tráfico de más de 20 000 vehículos/día.

Descripción del trazado

La traza de la variante discurre por el este de la población, a través de la ladera NO de la Sierra de Ondaches, por un terreno de relieve muy acusado y con grandes barrancos, lo que da lugar a desmontes y rellenos

de alturas máximas superiores a los 40 m.

La variante, una nueva autovía de 5,25 km de longitud y proyectada para una velocidad de 80 km/h, tiene su origen en el Enlace de Alcoi Sur donde conecta con el tramo en construcción de la Variante del Barranco La Batalla. El enlace es de tipo diamante con glorieta central que permite el acceso al centro de Alcoi, así como a otros núcleos de población como Benillova, Benifallín, etc. Un ramal de enlace conecta la glorieta con otra situada sobre la N-340 a la salida de Alcoi, cruzando sobre el Río Molinar mediante un viaducto



Esquema del trazado en planta del tramo abierto al tráfico.

de 124 m de longitud.

En su parte central, el trazado cruza el Barranco de la Caña, por medio de un viaducto de 280 m de longitud, con una altura máxima de pila de 34 m; y el Barranco del Cuquet, mediante otro viaducto de 160 m de longitud y altura máxima de pilas de 40 m. Entre estos dos barrancos se localizan también los mayores movimientos de tierras.

En la parte final del tramo se produce el cruce del río Serpis por medio de un viaducto de 462 m de longitud. Una vez pasado, la autovía conecta con la N-340, en el Enlace de Alcoi Norte, punto de conexión con el tramo Cocentaina-Muro de Alcoi, también en construcción.

Dicho enlace, perteneciente a la actual variante de Cocentaina, tiene una tipología de trompeta con los movimientos Alcoi-Valencia y Valencia-Alcoi, completándose el resto de movimientos necesarios mediante las obras de la Variante de Alcoi.

Secciones tipo

El tramo dispone de calzadas separadas de 7 m, arcenes exterior de 2,5 m e interior de 1,50 m, y mediana de 2 m. Debido a la complicada orografía de la zona, la calzada izquierda (en dirección a Alicante) dispone de un carril adicional, a lo largo de 3,2 km, para vehículos lentos debido a la pendiente en rampa del 6% que presenta la autovía.

El paquete de firme está constituido por 30 cm de mezclas bituminosas y 25 cm de zahorra artificial, dispuestos sobre una explanada de tipo E-2 construida mediante estabilización de suelos con cal.

Estructuras

Además de los viaductos y enlaces mencionados anteriormente, se han ejecutado cuatro pasos superiores y tres pasos inferiores para garantizar la permeabilidad transversal y la continuidad de los viales interceptados.



Viaducto sobre el Barranco de la Caña, de 280 m de longitud, con altura máxima de pila de 34 m.



Viaducto sobre el Barranco del Cuquet, de 160 m de longitud y altura máxima de pilas de 40 m.

Estabilización de taludes

Los problemas de estabilidad de los materiales atravesados, agravados por la presencia de circulación de aguas, han obligado a disponer importantes medidas de sostenimiento y protección en la gran mayoría de los taludes de la margen de-

recha de la autovía, consistentes en:

- Tendido de taludes y disposición de bermas intermedias, de 4 m de anchura, protegidas con hormigón.
- Disposición, en las zonas deslizadas, al pie de talud de muros de escollera de 8 m de altura y 4 m de anchura en coronación.
- Protección de los taludes frente

El tramo, de 5254 m de longitud troncal, ha sido diseñado para una velocidad de 80 km/h, con radios mínimos en planta de 500 m y pendiente máxima del 6%



Viaducto sobre el Barranco del Cuquet. Protección de cimentaciones en ladera.



Viaducto sobre el río Serpis, de 462 m de longitud.

a la erosión mediante mantos de escollera hasta la mitad de su altura, a partir de la coronación de los muros.

– Colocación de drenes californianos en las zonas en que se han detectado humedades o surgencias, para aliviar presiones intersticiales.

Impacto ambiental

Cabe señalar también el importante esfuerzo realizado en la res-

tauración medioambiental del entorno de las obras, destacando la protección del patrimonio histórico, artístico y arqueológico, la integración paisajística de la obra y la protección acústica necesaria para conseguir los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la nueva vía. ■

U
n
á
m
i
s
p
o
r
t
a
n
t
e
s

Excavación: 3 582 353 m³

Terraplén + pedraplén:
2 024 945 m³

Suelo estabilizado in situ:
91 964 m³

Zahorra artificial:
75 377 m³

Mezclas bituminosas en caliente: 92 174 t

Hormigón estructural:
41 885 m³

Acero: 4 787 603 kg

Muros de hormigón: 299 m

Escollera: 43 319 m³

Manto de escollera: 14 306 m²

F
i
c
h
a
T
é
c
n
i
c
a

Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana. Ministerio de Fomento.

Dirección de las obras:

D. Vicente Ferrer, ICCP.

Empresa constructora:

Acciona Infraestructuras – Pavasal

Jefe de obra:

D. Miguel Esteve, ICCP.

Asistencia técnica control y vigilancia de las obras:

Eptisa.

Asistencia técnica a la redacción del proyecto:

Euroestudios, Ingenieros Consultores.