

Autovía del Mediterráneo, A-7

Segundo Cinturón de Tarragona

Alberto Hernández Moreno, ICCP y
Director de las obras

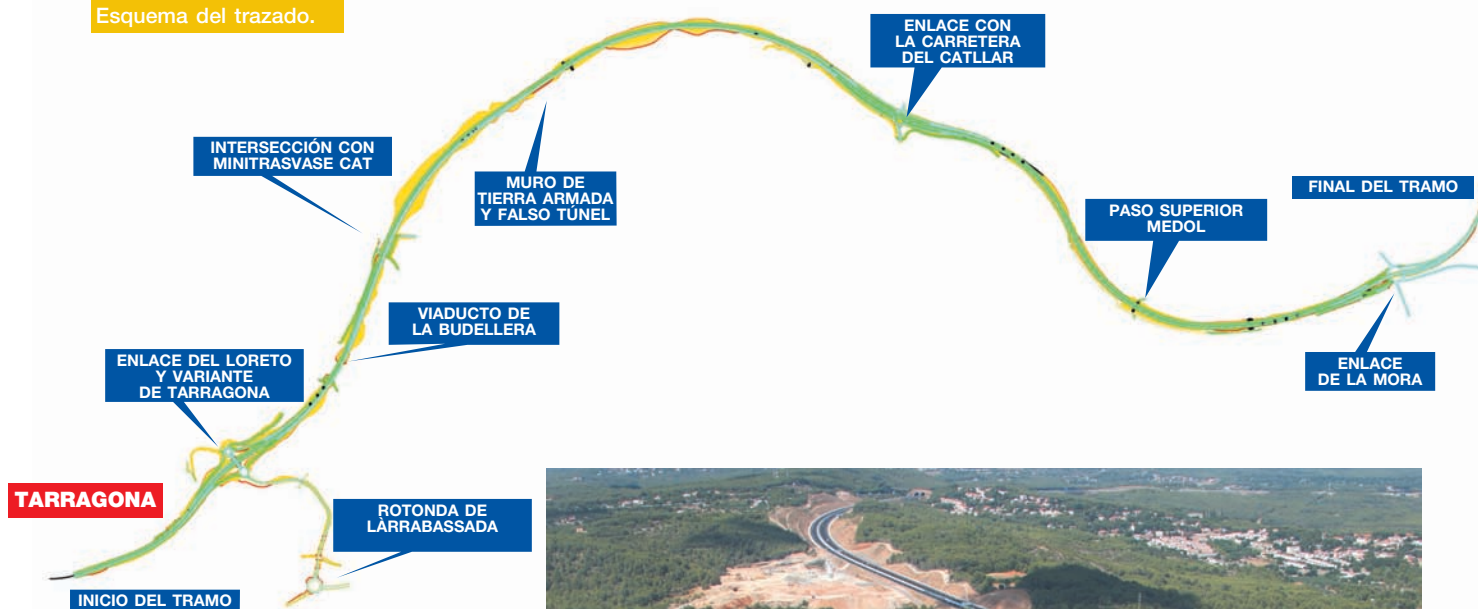
Desde las inmediaciones del estadio de fútbol del Gimnàstic hasta la urbanización La Mora transcurren los cerca de 10 km que configuran el “Segundo Cinturón de Tarragona”, un nuevo tramo de la autovía A-7 que nace con la finalidad de aligera el tráfico de la N-340a.

El tramo, con una longitud troncal de 9350 m, se ha diseñado para una velocidad de 100 km/h, con un radio mínimo en planta de 600 m y máximo de



Enlace de La Mora, en el p.k. 9+300, y ubicación del tramo.

Esquema del trazado.



2000 m, y una pendiente máxima del 4,60%.

Descripción del trazado y estructuras

El trazado en planta se desarrolla en dirección Este-Noreste a lo largo únicamente del término municipal de Tarragona. A diferencia del actual trazado de la N-340a, que discurre paralelo y cercano a la costa en la mayor parte del tramo, el Segundo Cinturón de Tarragona se aleja de ella para aprovechar, en la medida de lo posible, el corredor de la Autopista AP-7.

El inicio del tramo se centra en la Autovía de Circunvalación de Tarragona (1^{er} Cinturón de Tarragona), en las proximidades de la Pedrera, para dirigirse hacia el Noreste dejando al Sur las instalaciones deportivas del *Gimnàstic* de Tarragona. En esta parte del tramo se atraviesan las Parcelas de Jarque y los llanos de La Budellera para buscar la urbanización “Boscos de Tarragona” y colocarse en paralelo a la AP-7, hacia el p.k. 3+000.

Así mismo, en este primer tramo cabe destacar la presencia del enlace del Loreto que, con una disposición de tipo diamante con pesas, surge de la necesidad de conectar el Segundo Cinturón de Tarragona con el Santuario de Nuestra Señora



Enlace del Loreto.

ra del Loreto, situado al norte del Segundo Cinturón, sobre el p.k. 1+250. Como complemento a este enlace, se realiza una actuación urbana en el actual Primer Cinturón, junto a la playa de l'Arrabassada, que consiste en la sustitución de un

semienlace en trébol parcial por una rotonda urbana, que permite todos los movimientos y el acceso, desde esta zona de Tarragona, al enlace del Loreto.

También hay que destacar en esta zona la existencia de un viaduc-

to, situado entre los pp.kk. 1+495/1+685, que se ha realizado con vigas artesas.

A partir del p.k. 3+000, el Segundo Cinturón de Tarragona discurre sensiblemente paralelo a la Autopista A-7, hasta el p.k. 6+000. En esta zona cabe destacar el paso entre la Urbanización “Boscos de Tarragona” y la autopista. Se ha construido un emblemático muro de tierra armada, de 26 m de altura máxima. Este muro está texturizado e incorpora unas jardineras que, junto con una peculiar geometría, hacen que se integre mucho mejor en el entorno. El paso para cruzar tanto a la A-7 como a la AP-7 se materializa sobre un falso túnel. El trazado en esta zona discurre también entre la AP-7 y la Urbanización “El Escorpi”.

Más adelante, en el p.k. 5+500, nos encontramos con el enlace con la carretera del Catllar, conformado con una rotonda inferior, que dará servicio a diversas urbanizaciones de la zona.

A partir de este punto, la autovía se separa ligeramente de la AP-7, para salvar los yacimientos del “Mas del Médol” y buscar, finalmente, la Rotonda de “La Mora” en la que se reanuda la conexión con la Variante de Altafulla-Torredembarra. La conexión se ha realizado sobre la va-



Muro de tierra armada y falso túnel.



Rotonda de la Arrabasada.

El tramo se ha diseñado para una velocidad de 100 km/h, con un radio mínimo en planta de 600 m y máximo de 2000 m, y una pendiente máxima del 4,60%

riante en su estado actual, aunque también se ha estudiado que sea compatible con la futura duplicación de la citada variante.

Se ha realizado también una reordenación de los ramales en la zona de la rotonda de "La Mora", para permitir todos los movimientos tanto de la autovía como de la N-340a. La citada reordenación ha hecho necesaria la construcción de un cajón, bajo el ramal de la salida de la autovía, para conectar la rotonda con la N-340a.

Sección transversal

En cuanto a las secciones transversales, la autovía se conforma con dos calzadas separadas de 7 m de anchura, dos carriles de 3,5 m, arcenes interiores de 1,5 m y exteriores de 2,5 m. La mediana es de 3 m, entre bordes de plataforma, habiendo sido necesaria la realización de bermas de despeje, para permitir la visibilidad de parada a velocidad de proyecto, en diversos puntos de la misma. Los ramales



Enlace en el p.k. 5+500 con la carretera del Catllar.

Um
nám
is
por
da
de
s
n
t
e
s

Excavación de tierra vegetal:	160 000 m ³
Excavación en desmonte:	1 950 000 m ³
Terraplén y pedraplen:	1 500 000 m ³
Cunetas revestidas:	38 000 m
Bordillos:	900 m
Tubos de hormigón armado:	450 m
Dren y colector:	17 000 m
Acero B-500 S:	3 100 000 kg
Hormigón:	62 000 m ³
Suelo seleccionado:	32 000 m ³
Zahorra artificial:	31 000 m ³
Suelo estabilizado:	140 000 m ³
Suelocemento:	67 000 m ³
Aglomerado:	125 000 t
Barrera seguridad metálica:	15 000 m
Barrera New Jersey:	16 000 m
Cartelería:	900 m ²
Báculos de iluminación:	12 u
Hidrosiembra:	270 000 m ²
Árboles y arbustos:	35 000 u

unidireccionales tienen una calzada de 4 m, más los sobrecanchos correspondientes, arcenes interiores de 1 m y exteriores de 2,5 m.

Impacto ambiental y otras obras

Asimismo, se han construido todos los nuevos caminos necesarios para dar continuidad a la red existente y poder mantener todos los posibles accesos actuales. Como medidas correctoras del impacto ambiental más relevantes, hay que destacar la revegetación de los taludes de trinchera y terraplén mediante tierra vegetal, hidrosiembra y plantaciones, así como la disposición de pantallas fonoabsorbentes en las zonas próximas a las edifi-

caciones, y la colocación de valla de cerramiento a lo largo de la autovía. ■

F
i
c
h
a
T
é
c
n
i
c
a

Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en Catalunya.

Dirección de las obras:

D. Alberto Hernández Moreno, ICCP.

Empresa constructora:

UTE Cyas-Intersa.

Jefe de obra:

D. Juan M. Baña Martínez, ICCP.

Asistencia técnica control y vigilancia de las obras:

GPO.

Asistencia técnica a la redacción del proyecto:

UTE Inpasa-GPO.