

Autovía Ruta de la Plata, A-66

Abierto al tráfico el tramo Guijuelo-Montejo

Agustín Mauro Corral López, ICCP
y Director de las obras.

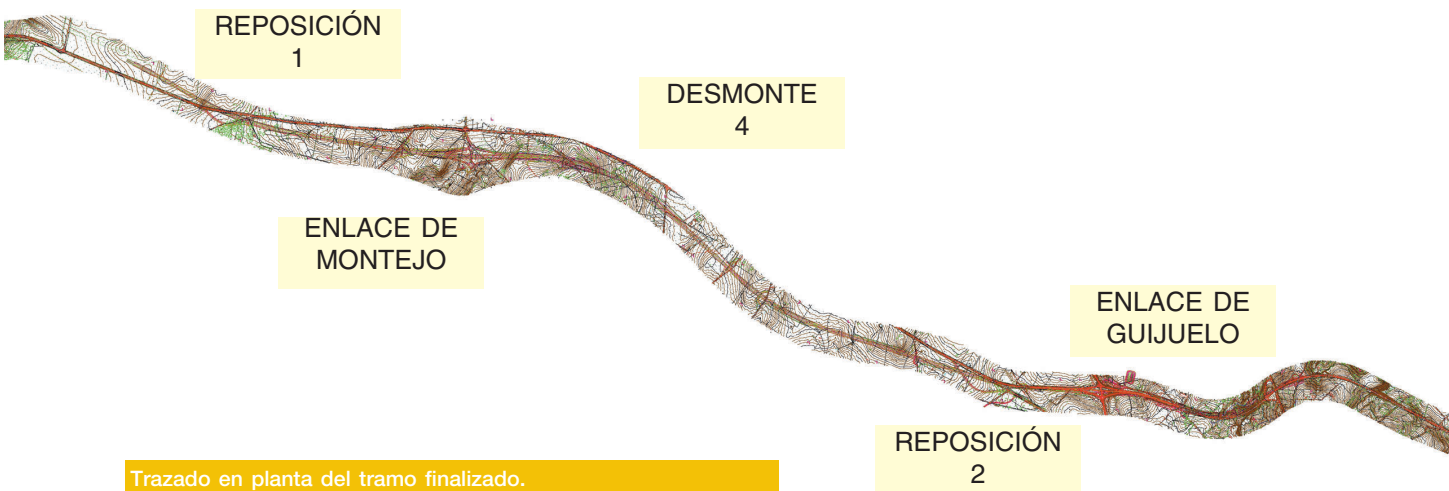
El 15 de julio de 2009, y en un acto presidido por D. José Blanco, Ministro de Fomento, se abrió al tráfico este tramo, que tiene una longitud de 13 100 m, forma parte del itinerario general de la Autovía de la Ruta de la Plata, entre Gijón y el puerto de Sevilla, y que ha supuesto una inversión total de 37,63 millones de euros.

Las obras han tenido por objeto, la separación del tráfico de tránsito local y de largo recorrido, suprimiendo para éstos la travesía de la N-630, a su paso por los núcleos de población existentes, aumentando así la seguridad vial y consiguiendo una reducción en los tiempos de recorrido con respecto al itinerario anterior.

Esta actuación está contemplada dentro del itinerario Zamora-Béjar de la Autovía Ruta de la Plata, a partir del cual, y al sur de Salamanca, se desarrollaron seis proyectos constructivos o tramos: Salamanca - Cuatro Calzadas, Cuatro Calzadas-Montejo, Montejo-Guijuelo, Guijuelo-Sorihuela, Sorihuela-Béjar y Béjar-Límite de la provincia



Vista panorámica (foto superior) y ubicación del tramo, de 13,1 km de longitud.



de Cáceres. El primero de ellos está en servicio desde octubre de 2008, el quinto desde mayo de 2009, el tercero es al que se refiere la presente nota, y los dos restantes se encuentran en avanzado estado de ejecución.

Descripción del tramo

Se trata de una actuación que tiene una parte en duplicación de calzada, a partir de la existente y en funcionamiento desde 1994; y otra diseñada con un trazado en variante.

El proyecto ha estado sometido a los diferentes condicionantes que ello implica, tanto en trazado (planta y alzado) como en drenaje, estructuras, firmes, desvíos de tráfico, etc.

La totalidad del tramo de autovía

discurre por los términos municipales de Montejo, Pizarral y Guijuelo, todos ellos en la provincia de Salamanca.

El trazado no intercepta ningún río importante, excepto algunos pequeños arroyos de cauces no muy definidos y, frecuentemente, secos.

El comienzo del tramo se sitúa, aproximadamente, en el p.k. 376,000 de la N-630, y discurre sensiblemente en paralelo a la misma, en dirección Norte-Sur, cruzándose con ella en dos ocasiones, al inicio y al final del tramo.

El tramo final de la autovía y, en concreto, aproximadamente a partir del p.k. 386,000 de la N-630, se diseña en duplicación de la variante de Guijuelo hasta finalizar el tramo, una vez pasada dicha localidad.

Por lo tanto, la mayor parte del trazado se desarrolla en variante por la margen derecha de la N-630, hasta llegar al tramo donde lo hace en duplicación de la variante de Guijuelo.

Características geométricas

El tramo se ha diseñado para una velocidad de 120 km/h, con radios mínimos en planta de 740 m y una pendiente máxima del 3,50%.

Secciones tipo

La sección tipo básica en el tronco de la autovía está compuesta por dos calzadas de 7,00 m de anchura, en las que se alojan dos carriles de





En las fotos se aprecian las dos reposiciones realizadas.

circulación de 3,50 m, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,00 m, a los que se adosan sendas bermas de 1,00 m de anchura. La mediana tiene un ancho de 10,00 m.

Los ramales unidireccionales tienen una calzada de 4,00 m más sobreaño, arcenes interiores de 1,0 m y exteriores de 2,5 m.

Los ramales bidireccionales de dos carriles se han proyectado con calzada de 7,0 m de ancho y arcenes exteriores de 1,5 m.

Los accesos a las propiedades colindantes a la autovía están resueltos mediante caminos y vías de servicio.

En cuanto a la sección del firme, se ha extendido un paquete de mezclas bituminosas compuesto por 3 cm

de M-10 en la capa de rodadura, 7 cm de D-20 en la intermedia, 10 cm de G-25 en la capa de base, todo ello sobre 25 de suelocemento.

Enlaces y estructuras

A lo largo de su recorrido, se han contemplado dos enlaces: el primero, llamado de Montejo, situado concretamente en el p.k. 3,680 que conecta con la N-630, de tipo diamante;

y un segundo enlace, modificación del ya existente, en el p.k. 10,860, con el fin de dar acceso a la carretera SA-111 y a la localidad de Guijuelo, siendo su tipología de diamante con pesas.

En cuanto al resto de estructuras, se han realizado un total de 17, que se distribuyen por tipologías de la siguiente forma:

- 7 pasos superiores: dos de ellos para salvar el cruce con la actual N-630, y el resto para dar continuidad a los caminos de la zona.

- 10 pasos inferiores: de los cuales 7 reponen caminos y 3 permiten el paso hacia las localidades de Montejo (enlace 1), Pizarra (CV-5) y Cespedosa (SA-104).

Impacto ambiental

El tramo tiene control total de accesos e incorpora las prescripciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, siendo el coste total de las medidas correctoras de 1,8 millones de euros.

También se han contemplado las medidas de protección hidrológica y arqueológica, la instalación de cobertura vegetal, adaptando la selección de especies al clima de la zona y al tipo de material sobre el que se plantan. ■

Unidades importantes

Excavación no clasificada:

1 798 000 m³

Terraplenes:

1 507 000 m³

Suelo adecuado y procedente de préstamo:

631 000 m³

Suelocemento:

82 000 m³

Suelo estabilizado

tipo 3: 140 000 m³

Mezclas bituminosas

en caliente: 160 000 t

Cemento para explanadas

y firmes: 27 440 t

Ficha Técnica

Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental.

Ministerio de Fomento.

Dirección de las obras:

D. Agustín Mauro Corral López, ICCP.

Empresa constructora:

Ploder Uicesa, S.A.U..

Jefe de obra:

D. Javier González Avín, ICCP.

Asistencia técnica control

y vigilancia de las obras:

UTE: IPD Ingeniería de Planificación y Desarrollo, S.L.– I,M Ingeniería de Infraestructuras y Medio Ambiente.

Asistencia técnica

a la redacción del proyecto:

UTE Inzamac, S.A. y Sercal, S.A.