

Puesta en servicio de la Variante de Sueca (Tramo I) de la Autovía A-38

Ramón García Vendrel, Director de la obra, e Ignacio García Conejero, Jefe de obra.

El 23 de julio de 2008, fue puesta en servicio la Variante de Sueca, en la N-332, provincia de Valencia, en un acto presidido por la *Ministra de Fomento, Dña. Magdalena Álvarez*.

Esta obra ha supuesto una inversión total de 85,47 millones de euros con un plazo de ejecución de 35 meses.

La variante, con una longitud total de 9 km, discurre por los términos municipales de Cullera y Sueca, y es el primer tramo de la Autovía A-38, de Sollana al Límite de la provincia con Alicante, que se pone en servicio.

Su apertura incrementará la seguridad vial y facilitará el tráfico rodado, estimado aproximadamente en una media de 20 000 vehículos/día, siendo el 15% de vehículos pesados.

Las obras de la variante forman parte del Protocolo que firmaron el Ministerio de Fomento y la Generalitat en abril de 2005, que incluye 73 actuaciones (cerca del 60% a cargo de Fomento), con una inversión de



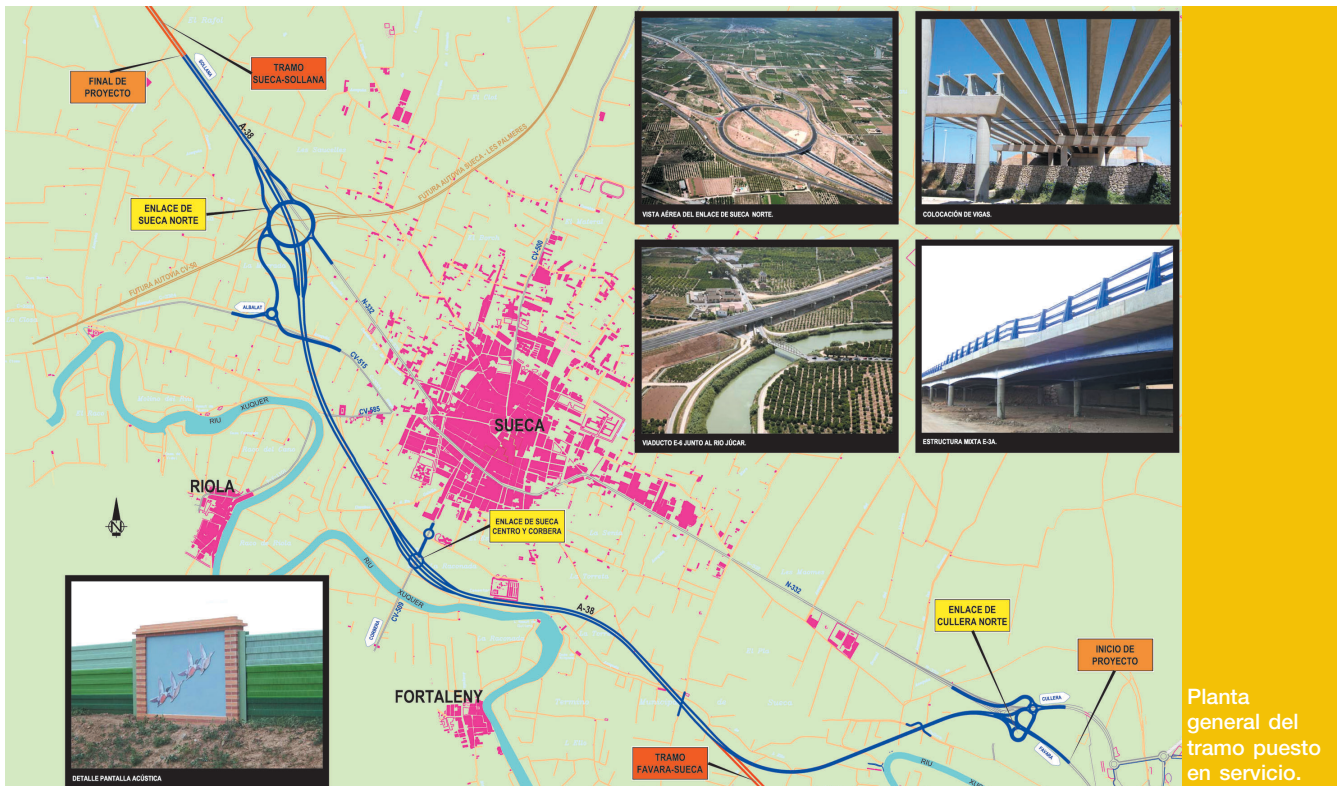
En la foto superior, vista general del enlace de Sueca Norte.

En la parte inferior, ubicación del tramo.



2535,49 millones de euros.

En el momento de la inauguración, el Ministerio de Fomento ya ha licitado 936,86 millones de euros, el 70% de la aportación prevista por su parte. Asimismo, este año la licitación alcanzará 1125 millones de euros, lo que supondrá el 83% del total comprometido por el Ministerio.



Planta general del tramo puesto en servicio.

Características geométricas

El tramo ha sido diseñado para una velocidad de 100 km/h, con un radio mínimo en planta de 800 m y una pendiente máxima del 2,42%.

Descripción general

Las obras consisten en la ejecución de la variante de Sueca en la carretera N-332, de Almería a Valencia, con sección de autovía, en el tramo comprendido entre los actuales p.p.k.k. 250,600 y 259,150.

La proximidad de la llanura de inundación del río Júcar ha obligado a disponer un alto número de estructuras por razones de permeabilidad hidráulica, así como para respetar las zonas de protección frente a avenidas. Asimismo, las condiciones geotécnicas de la zona ha impuesto llevar a cabo un tratamiento del terreno mediante la hinca de drenes prefabricados y la ejecución de columnas de grava.

El trazado, nuevo en su totalidad, incluye un ramal de acceso a Cullera que sirve además de conexión con el viario existente, la actual N-332, has-

ta la puesta en servicio del tramo ulterior de autovía. La longitud del tramo de autovía es de 6600 m y la del ramal de acceso a Cullera de 2400 m lo que representa un total de 9 km.

Sección transversal y del firme

La variante dispone de dos carriles de 3,5 m de anchura, arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1,5 m disponiéndose una mediana de 2 m entre bordes interiores de arcén.

En cuanto a la sección del firme, se corresponde con la 032 del catálogo de firmes, estando constituida

por 3 cm de microaglomerado M-10, 7 cm de capa intermedia S-20, 10 cm de capa de base G-25 y 25 cm de suelo cemento.

Enlaces y estructuras

A lo largo del trazado se han ejecutado 3 enlaces:

- **Enlace de Cullera:** De tipo trompeta, con glorieta en la margen norte, que comunica Cullera con la autovía a través de un ramal con sección de carretera convencional.
- **Enlace de Sueca Centro y Corbera:** Con glorieta a desnivel sobre el tronco, para dar acceso a Sueca



El tramo, de 9 km de longitud, dispone de 2 carriles de 3,5 m de anchura para cada sentido de la circulación.

y a las poblaciones de la margen derecha del río Júcar.

• **Enlace de Sueca Norte:** Este enlace compatibiliza los accesos a Sueca por el Norte, con los de la carretera a Algemés y Albalat de la Ribera, permitiendo en el futuro la conexión con la autovía CV-50. Está constituido por una glorieta a distinto nivel de 3 carriles de 4 m y un diámetro de 300 m.

Asimismo, se han construido 6 pasos superiores y 3 inferiores, y 9 viaductos que salvan carreteras y el cauce del Júcar.

De ellos destacan las siguientes:

- Una estructura (E-3A) de 384 m de longitud, de tipo mixto, formada por cajones metálicos de sección variable y losa superior de compresión que se dispone entre el cementerio de Sueca y el río, salvando el cauce activo.

- Una estructura (E-6) de 440 m de longitud, que sobrevuela el cauce activo, al pasar por encima de la mota, cruza la carretera de Riola y sale del cruce pasando otra vez por encima de la mota.

- Una estructura (E-13) de 680 m de longitud, que atraviesa un llano de inundación permitiendo el alivio de las crecidas del Júcar en la zona.

Además, se han construido obras de drenaje transversal, para dar continuidad a los numerosos canales de riego para uso agrícola al que se dedican los terrenos afectados, arrozales en la zona de la Albufera y huertas en el resto. También se ha dado acceso a las propiedades colindantes mediante la ejecución de caminos y vías de servicio a lo largo del trazado.

Medidas ambientales

La obra ha incluido la restauración ambiental del entorno, con el fin de disminuir su impacto e integrarla dentro de la zona atravesada, habiéndose ajustado, en las soluciones adoptadas, a la Declaración de Impacto Ambiental. Entre las principales medidas ambientales, se encuentran la integración paisajística de la obra, la protección del patrimonio arqueológico



A lo largo del tramo se han dispuesto 3 enlaces: Cullera, Sueca Centro y Corbera, y Sueca Norte.

Um
n á
i s
p o
r t
a n
t e
s

Excavaciones:

385 298 m³

Terraplenes:

1 538 223 m³

Tratamiento del terreno

(drenes mecha):

924 161 m

Tratamiento del terreno

(columnas grava):

433 492 m

Suelo estabilizado in situ:

112 612 m³

Suelocemento:

73 287 m³

Mezclas bituminosas en caliente:

124 031 t

Armadura:

4 339 197 kg

Hormigón estructuras:

128 607 m³

Pilotes:

39 462 m

Reposición líneas eléctricas:

13 u

Reposición de acequias:

12 760 m

co y la protección acústica del entorno, para lo que se ha dispuesto una pantalla antiruido en la zona más próxima al núcleo urbano de Sueca. ■

F
i
c
h
a
T
é
c
n
i
c
a

Titular:

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

Dirección de las obras:

D. Ramón García Vendrell, ICCP.

Empresa constructora:

Dragados.

Jefatura de obras:

D. Ignacio García Conejero, ICCP.

Asistencia técnica, control y vigilancia de las obras:

UTE Grusamar, Ingeniería y
Consulting- CPS, Consulting,
Proyectos y Sistemas, S.L.
Rafael Moral Santamaría, ICCP
D. Roberto González, ITOP.

Asistencia técnica a la redacción del proyecto:

Getinsa.