

Abierto al tráfico el tramo Muro de Alcoy – Puerto de Albaida de la A-7



Vistas panorámicas del tramo de autovía que ha supuesto una inversión de 32 millones de euros.

Enrique Ballesteros Blaise-Ombrecht,
ICCP y Director de las obras.

El ministro de Fomento, José Blanco, presidió el 30 de junio de 2010 la puesta en servicio del tramo Muro de Alcoy-Puerto de Albaida de la Autovía del Mediterráneo A-7. Al acto también asistieron la secretaria general de Infraestructuras, Inmaculada Rodríguez-Piñero, el *conseller* de Infraestructuras y Transportes, Mario Flores, y el delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana, Ricardo Peralta.

El tramo Muro de Alcoy – Puerto de Albaida, de 8 km de longitud, está incluido en la Autovía A-7, que une las provincias de Valencia y Alicante por la zona central.

El Ministerio de Fomento ha destinado una inversión de 32 millones



de euros a la construcción de este tramo.

Tras la puesta en servicio de la Variante de Alcoy, en diciembre de 2009, y con el tramo Muro de Alcoy – Puerto de Albaida, sólo faltan los tramos de Cocentaina – Muro de Alcoy y Variante del Barranco de la Batalla, actualmente en fase de construcción, para abrir todo el trazado de la A-7 entre Valencia y Alicante.

Ubicación y características de la zona

El tramo finalizado consiste en el

paso del puerto de montaña, conocido como Puerto de Albaida, y que, además, es la línea divisoria entre las provincias de Alicante y Valencia, se desarrolla en los términos municipales de Albaida y Atzeneta d'Albaida, ambos en la provincia de Valencia, y Muro de Alcoy, en la provincia de Alicante.

La autovía se ha construido como duplicación de la actual N-340, si bien se han realizado mejoras en planta (variantes del río Albaida y del Naixement) y en alzado. El trazado está muy condicionado por dos aspectos: por un lado, por la ladera



Trazado en planta y ubicación del tramo.

valenciana de la Sierra de Benicadell, con un grado de protección medioambiental de lugar de interés comunitario “Umbría del Benicadell”; y, de otro lado, el río Naixement, cabecera del río Albaida, que circula en paralelo al trayecto y cruza el trazado en varias ocasiones desde la

divisoria hasta Albaida, y las laderas alicantinas de la Sierra de Montcabrer.

Estas últimas tienen unas características geotécnicas muy poco favorables por su inestabilidad debido a sus formaciones brechoides intercaladas con bolsas de arcillas, que han

obligado a colocar muros de escollera en los pies de los taludes de los desmontes, para garantizar su estabilidad.

Descripción del trazado

El itinerario se inicia coincidiendo con el final del tramo Cocentaina-Muro de Alcoy, y adopta una alineación curva de 540 m de radio para dirigirse en dirección norte y subir al Puerto de Albaida en un tramo de 2 000 m de longitud hasta su coronación, con una pendiente del 6%.

Desde el puerto sigue un segundo tramo, de unos 6 km de longitud, con dirección Este, para bajar al final en el enlace de Albaida, en una sucesión de pendientes, de entre el 0,5% y el 6%, y un valor medio del 3,8%. Este tramo discurre entre la falda de la montaña por la izquierda y el barranco del Naixement por la margen derecha. Entre el p.k. 5,600 y el 6,300, se rectifica con alineación recta un trazado de curvas que presentaba la antigua N-340, por lo que se proyectan dos viaductos que cruzan el río.

En la parte final el tramo conecta con Albaida y con la CV-617 me-



Vista panorámica de la autovía en su conexión con el futuro tramo Cocentaina-Muro de Alcoy.

Autovías del Estado

diente un enlace, finalizando el trazado en la conexión con el siguiente tramo de autovía.

Características geométricas y secciones transversal y del firme

El nuevo tramo se ha diseñado para una velocidad de proyecto de 80 km/h, con pendiente máxima de 6% y radio mínimo en planta de 250 m.

La sección transversal se compone de dos calzadas de 7 m, arcenes exteriores de 2,5 m, arcenes interiores de 1,50 m y mediana de anchura variable entre 2 y 6 m.

Por lo que se refiere a la sección del firme, se han extendido las siguientes capas de mezclas bituminosas: 3 cm de M-10, 5 cm de S-20 y 17 cm de G-25, todo ello sobre 25 cm de zahorra artificial.

Enlaces

Enlace 1. Enlace del Puerto de Albaida. Se desarrolla entre los pp.kk. 1,500 y 2,500, con tipología de pesas con un paso superior ejecutado mediante una estructura singular con pilas inclinadas. El enlace da conexión a propiedades colindantes.

Enlace 2 en Albaida. Se desarrolla entre el p.k. 6,085 y el final del tramo. Responde a una tipología de pesas algo singular, pues ambas pesas se encuentran en la margen derecha. Por ello, dispone de dos pasos inferiores de cruce de la autovía (uno de ellos existente). El enlace remodela la conexión actual con el acceso a Al-



La foto superior corresponde a la conexión de la autovía con la CV-40. En la foto inferior se aprecia una vista parcial del enlace del Puerto de Albaida.

baida, la nueva N-340 y con la CV-617 a Atzeneta de Albaida.

Estructuras

Se han construido dos viaductos, de 108 y 180 m de longitud, respec-

tivamente, y de 16 m de altura máxima, así como 1 paso superior y 4 pasos inferiores.

Entre las estructuras, cabe destacar el **paso elevado en el enlace 1**, que consiste en un puente resuelto mediante un tablero tipo “ala de ga-



Vista aérea y detalle de los muros de escollera dispuestos en los pies de los taludes de desmontes para garantizar su estabilidad.



En las fotos superiores aparecen sendas vistas de los viaductos 2 (arriba) y 1 (centro) construidos para salvar el dominio hídrico del río Naixement.

En la imagen inferior se aprecian las pantallas acústicas instaladas en la zona más cercana al núcleo urbano de Albaida.



Ficha Técnica

Nombre de la obra:

Autovía del Mediterráneo A-7.
Tramo: Muro de Alcoy – Puerto de Albaida.

Promotor:

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

Asistencia técnica a la redacción del proyecto:

Ofiteco (Oficina Técnica de Estudios y Control de Obras, S.A.).

Dirección de Obra:

D. Enrique Ballesteros
Blaise-Ombrecht, ICCP.

Empresa constructora: Puentes y Calzadas Infraestructuras, SLU.

Jefe de Obra:

D. Álvaro Carrilero Botella, ICCP.

Asistencia técnica control y vigilancia en obra:

Grusamar Ingeniería y Consulting.

Jefe de Unidad:

D. Mario Ortega Galdón, ICCP.

Coordinación seguridad y salud y asistencia medioambiental:
Atenea.

Umidisportantes

Excavación por medios

mecánicos: 484 386 m³

Excavación por voladuras:

776 570 m³

Terraplén:

784 400 m³

Mezclas bituminosas:

108 523 t

Hormigón estructural:

18 920 m³

Acero para armar: 2 157 833 kg

Escollera: 22 284 m³

Reposiciones:

Líneas telefónicas: 11 u

Líneas eléctricas: 6 u

viota” de hormigón pretensado, pilas inclinadas y estribos de hormigón armado. Además, los **viaductos 1 y 2:** Se trata de dos viaductos paralelos independientes, de 3 y 5 vanos, respectivamente, formados por tableros de vigas prefabricadas con sección cajón (tipo artesa), sobre pilas de hormigón armado y estribos pila abiertos. Los puentes son rectos en planta. Su posición (pp.kk. 6,660–5,770 y

6,085–6,230) se ha fijado para salvar la zona de dominio hidráulico del río Naixement.

Impacto ambiental

La obra ha incluido la restauración ambiental del entorno con el fin de disminuir su impacto e integrarla dentro de la zona atrevesada, habiéndose ajustado, en cuanto a las solucio-

nes adoptadas, a la Declaración de Impacto ambiental. Entre las principales medidas ambientales se encuentran la integración paisajística de obra, la protección del sistema hidrológico y la protección acústica del entorno, para lo que se ha dispuesto una pantalla antirruido en la zona más próxima al núcleo urbano de Albaida. ■