

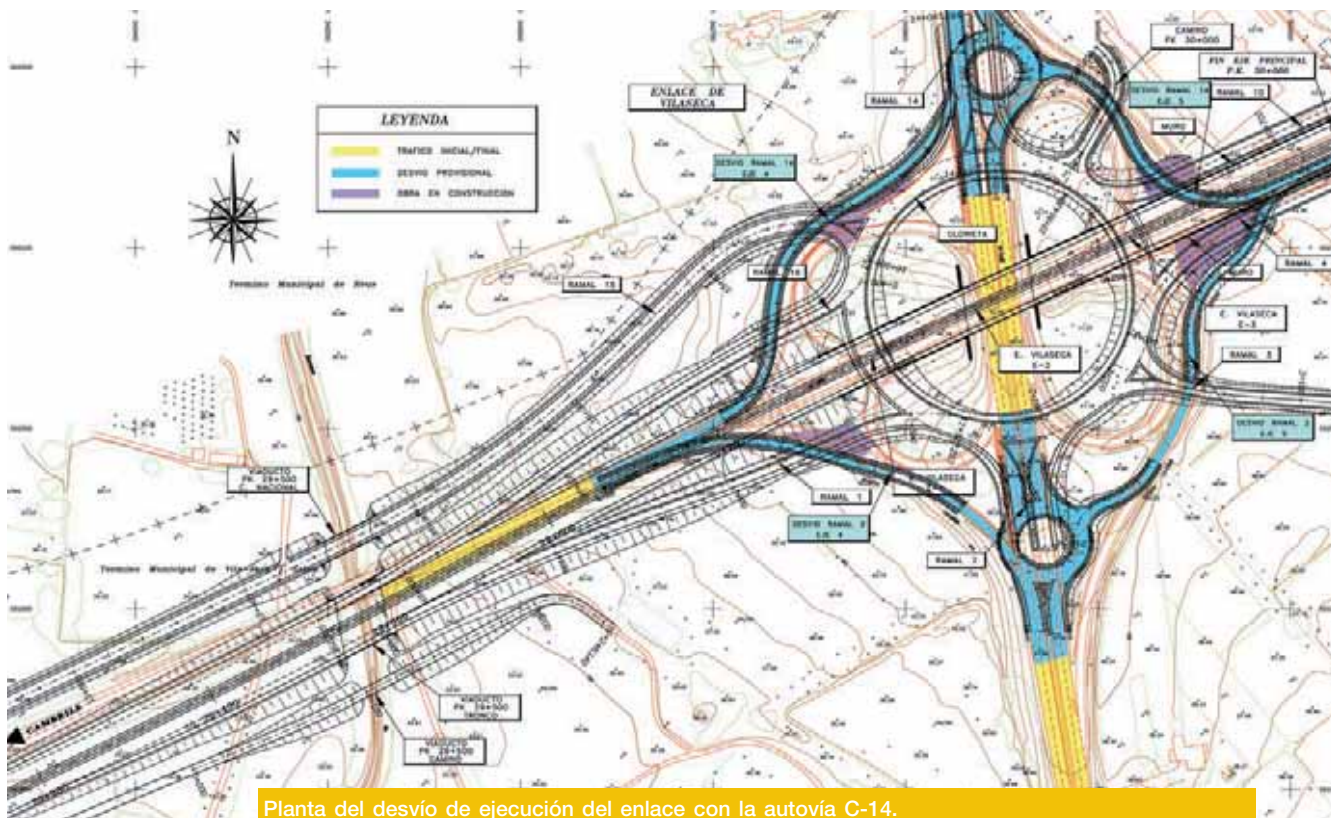
Fomento abre al tráfico el tramo Cambrils – Variante de Vila-seca, de la Autovía A-7

El tramo está constituido por aproximadamente 5,5 km de duplicación de la calzada de la N-340, y otros 3,6 km de variante.

José M^a Larrea, ICCP, Director de las obras (Demarcación de Carreteras del Estado en Catalunya); y Joan Pau Fontrodona, ICCP y Jefe de obra.

El Ministerio de Fomento abrió al tráfico el pasado 6 de marzo, el tramo comprendido entre Cambrils y la variante de Vila-seca de la Autovía A-7, en la provincia de Tarragona. El presu-





Planta del desvío de ejecución del enlace con la autovía C-14.

puesto total de esta obra ha ascendido a 62,26 millones de euros.

La nueva Autovía A-7, en su tramo Mont-roig del Camp-Cambrils se engloba dentro de la ejecución de los 30,4 km que desarrolló inicialmente el Estudio Informativo de la Autovía A-7, de Vandellós hasta la Variante de Vila-seca, y que en la fase de redacción de proyecto se dividió en cuatro tramos:

1) Vandellós – L'Hospitalet de l'Infant (7,6 km); 2) L'Hospitalet de l'Infant – Mont-roig del Camp (8,8 km); 3) Mont-roig del Camp – Cambrils (4,9 km); y 4) Cambrils – Variante de Vila-seca (9,1 km).

Trazado

El tramo de autovía, de 9100 m de longitud entre Cambrils y Vila-seca, está constituido por aproximadamente 5,5 km de duplicación de calzada de la N-340, y otros 3,6 km en variante.

El trazado del tramo de la Autovía A-7, entre Cambrils y la Variante de Vila-seca, se origina en el p.k. 21,300 de la autovía, situado aproximadamente 400 m al norte de la autopista AP-7 y al este de la carretera T-312,

y termina en el p.k. 30,400 discutiendo por los municipios de Cambrils, Vinyols i els Arcs y Vila-seca.

Enlaces y estructuras

La nueva autovía dispone de cuatro enlaces (2 glorietas superiores,

un enlace de pesas y una glorieta inferior) y de 29 estructuras de distinto tipo (7 viaductos de vigas doble T, 2 viaductos de vigas artesa, 1 viaducto de estructura mixta sobre la AP-7, 8 pasos superiores de vigas artesa, 7 pasos inferiores in situ y 4 pasos superiores postesados.



A lo largo del tramo se ha dispuesto 29 estructuras de distinto tipo.

Así mismo, durante la obra se han llevado a cabo las demoliciones de 3 estructuras existentes de vigas de un solo vano y de 2 viaductos de vigas artesa de varios vanos.

En cuanto a los enlaces, el de **Cambrils** (pp.kk. 21+600 al 21+720) está constituido por una glorieta superior, a la cual acceden los 4 ramales unidireccionales de conexión con la autovía y los dos tramos bidireccionales de la carretera T-312. También se conecta la glorieta con el enlace de la autopista AP-7 mediante un ramal unidireccional que sirve al movimiento desde la T-312 a la autopista AP-7 en dirección a Valencia.

El **enlace con la Ctra. TV-3141 Reus-Cambrils** se proyecta en el p.k. 25+200, y es de un tipo similar al inicial, es decir, consta de glorieta superior que se conecta mediante 4 ra-



En la foto se aprecia como la nueva autovía cruza la AP-7.

El presupuesto total del tramo abierto al tráfico ha ascendido a 62,26 millones de euros



La nueva autovía dispone de 4 enlaces: Cambrils, TV-3141, Vilafortuny y Vila-seca.

males unidireccionales con la autovía; aunque, en este caso, la conexión es previa con las calzadas colectoras. A la glorieta se conecta, por el lado sur, la actual N-340 y, por el lado norte, la carretera TV-3141.

En el p.k. 26,400 se proyecta el **enlace de Vilafortuny**, de tipo pesas. Consta de una vía con paso superior a la autovía y dos glorietas a cada lado. Estas glorietas se conectan con las calzadas colectoras y con la red de viales y caminos existentes, de los cuales el de mayor importancia es el acceso al núcleo de Vilafortuny.



Entre los p.k. 29,780 y 29,950, se proyecta un enlace con la autovía C-14 Reus-Salou, denominado **enlace de Vila-seca**. Este enlace sustituye al actual, que consta de 4 bucles y 4 ramales a derechas, por otro de tipo de glorieta inferior, que

conecta con la autovía A-7, mediante 4 ramales unidireccionales. A la autovía C-14 se le da continuidad a través de la glorieta, y además se conectan a ésta 3 vías bidireccionales destinadas al tráfico local.

Entre otras, se han dispuesto di-

Autovías del Estado

versas estructuras y viaductos para salvar el barranco de la Mare de Déu del Camí (24+200), la riera de Alforja (22+320), el barranco del Reguerol (23+300), la futura línea de alta velocidad Barcelona-Valencia (23+540), la autopista AP-7 (24+200) y la riera de Riudoms (24+900).

Así mismo, se han dispuesto vías y caminos de servicio para asegurar la accesibilidad a las fincas adyacentes.

Sección transversal

Las dimensiones del tronco del nuevo tramo de autovía son: calzadas de 7 m de anchura, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,50 m. La mediana tiene una anchura media de 2,00 m.

Para los ramales unidireccionales se han dispuesto calzadas de 4 m



El tramo de autovía tiene una sección transversal compuesta de 2 calzadas de 7 m de anchura, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,50 m, con una mediana de 2,00 m.

Calzadas de 7 m de anchura, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,50 m. La mediana tiene una anchura media de 2,00 m

(más sobreanchos) o de 7 m, según dispongan de 1 ó 2 carriles. Para los bidireccionales: 2 calzadas de 7 m de anchura.

Para las vías colectoras se han diseñado calzadas de 2 carriles de 3,5 m de anchura.

Por lo que se refiere al firme, se han dispuesto las secciones de firme correspondientes a un tráfico T00 para el tronco y las vías colectoras; T0 para la glorieta del enlace de Vila-se-

ca; y T1 y T2 para los ramales de enlaces y carreteras.

En concreto, para el tronco de la autovía se han dispuesto 35 cm de mezcla bituminosa en caliente: 3 cm del tipo M-10 en la capa de rodadura, sobre 7 cm del tipo S-20 en la

capa intermedia y 25 cm de G-25 en la capa de base. Todo ello sobre 25 cm de zahorra artificial.

Finalmente hay que indicar que se ha procedido a la restauración de todos los servicios afectados (telefonía, electricidad y gas), así como medidas correctoras de impacto ambiental y acabados que garantizan el correcto remate de las obras. ■

Ficha Técnica

Titular:

Ministerio de Fomento.
Demarcación de Carreteras del Estado en Catalunya.

Director del proyecto y de las obras:

D. José M^a Larrea Barona, ICCP.

Empresa constructora:

UTE Mediterráneo A-7
(Acciona, 75% y M.I.J. Grúas, 25%).

Gerente:

D. Joan Andreu Gavalda Bru.

Jefe de obra:

D. Joan Pau Fontrodona Alsina,
ICCP.

Asistencia técnica, control y vigilancia de las obras:

Eurocontrol.

Jefe de unidad:

D. Alberto Pardo, ICCP.

Asistencia técnica a la redacción del proyecto:

UTE Cicsa-Geoplank.

D. Raimon Bartra, Dr. I. Ind.

D. Juan Carlos Salcines, ICCP.

Umididades importantes

Terraplén: 1 520 420 m³

Desmante: 559 255 m³

Zahorras: 142 453 m³

Mezclas bituminosas

en caliente: 261 301 t

Hormigón estructural:

48 503 m³

Acero corrugado:

6 164 996 kg

Acero laminado:

888 917 kg

Pilotes in situ CPI6, CPI7, CPI8:

4445 m

Superficie de muros: 6172 m²

Viaductos vigas doble T: 7 u

Viaductos vigas artesa: 2 u

Viaductos estructura mixta: 1 u

Pasos superiores

vigas artesa: 8 u

Pasos inferiores in situ: 7 u

Pasos superiores postensados: 4