



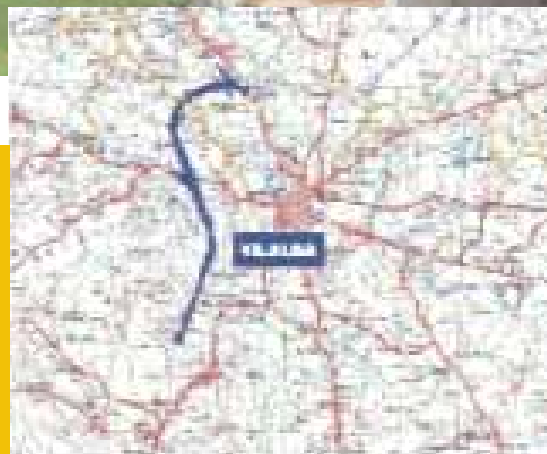
Puesto en servicio el tramo Vilalba-Regovide de la Autovía del Cantábrico, A-8

Ángel González del Río, ICCP, Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia; y Andrés Corral González, Jefe de Área de Planificación, Proyectos y Obras.

El pasado 15 de junio de 2007, y en un acto presidido por la *Ministra de Fomento*, **Dña. Magdalena Álvarez**, y el *Presidente de la Xunta de Galicia*, **D. Emilio Pérez Touriño**, tuvo lugar la puesta en servicio de 11,6 nuevos kilómetros correspondientes a dos tramos de la Autovía del Cantábrico, A-8, entre Vilalba y Regovide y entre Regovide y Abeledo, en la provincia de Lugo, cuya inversión total ha ascendido a 58,6 millones de euros. La actuación incluye también una con-

En la foto superior, viaducto sobre el río Trimaz (p.k. 0+870-1+431), de 561 m de longitud, con 2 vanos en los extremos de 40 m y 9 vanos centrales de 53,50 m.

Abajo plano de situación del tramo inaugurado.



xión final con la N-634 de 500 m de longitud.

Con estos dos tramos, más de la cuarta parte de esta autovía, a su paso por Galicia, ya está en servicio; y el resto en obras.

La inversión total del tramo Vilalba-Regovide, ha ascendido a 30,1 millones de euros y su realización ha sido cofinanciada por la Unión Europea

a través de fondos FEDER.

La Autovía del Cantábrico A-8 tiene la finalidad de conectar Galicia con la cornisa cantábrica (Asturias, Cantabria y País Vasco) mediante una vía de alta capacidad que absorba el tráfico de largo recorrido que actualmente se canaliza a través de la N-634, reduciendo notablemente los tiempos de viaje y permitiendo una

conducción más cómoda y segura para los usuarios.

Este tramo, que tiene una longitud de 5840 m, ha sido diseñado para una velocidad de 100 km/h, con radios mínimos en planta de 700 m, pendiente mínima del 0,5% y máxima del 4,5%, acuerdos verticales con parámetros mínimos de 7500 m en convexos y 7000 m en cóncavos

Secciones transversal y del firme

El tramo posee una calzada de 11



m de anchura, dividida en 2 carriles de 3,5 m por cada sentido de la circulación con arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1,5 m, separados por una mediana de 6 m.

La sección del firme consta de una subbase de suelo cemento de 20 cm de espesor, una capa de base de mezcla bituminosa en caliente tipo G-25 de 10 cm, una capa intermedia de 6 cm de mezcla tipo D-20 y 4 cm de capa de rodadura drenante de mezcla tipo PA-12

Enlaces y estructuras

Se han realizado dos enlaces: el primero, Vilalba Oeste, de tipo diamante con pesas, situado en el p.k. 3,200, que permite la conexión de la autovía con Vilalba a través de la carretera CP-6513. El segundo, Vilalba Norte, de tipo diamante con glorieta superior, situado al final del tramo (en el p.k. 5,820), conecta la autovía del Cantábrico con la LU-861 y con la N-634 a través de ésta. Además, en el futuro está previsto el en-

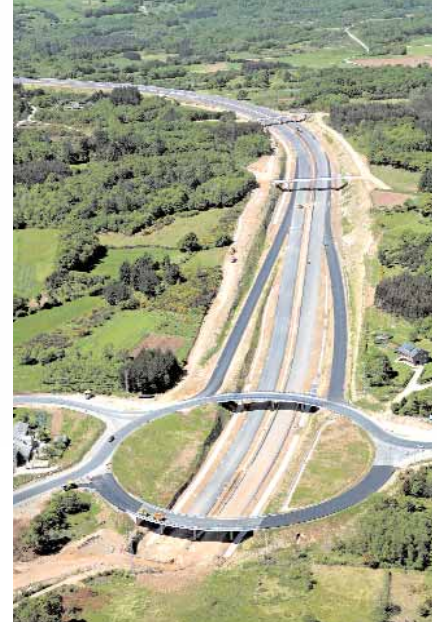
Trazado en planta del tramo Vilalba-Regovide, de 5840 m de longitud.

tronque en este enlace de la autovía AG-64, Ferrol-Vilalba, de titularidad autonómica.

En este tramo, además, se han ejecutado 16 estructuras: 1 viaducto (sobre el río Trimaz, de 561 m de longitud), 7 pasos superiores y 8 pasos inferiores, para dar continuidad a la red de caminos existentes y garantizar la permeabilidad transversal de la infraestructura.

Impacto ambiental

En cuanto a las medidas correctoras del impacto ambiental, se destacan las correspondientes a la integración paisajística de las obras



Vista aérea del enlace Norte en fase de construcción.

mediante revestimientos, revegetación de taludes y superficies afectadas, tratamiento de isletas de enlace, plantaciones arbóreas y siembra de especies vegetales adecuadas a las características climáticas y edafológicas de la zona.

También hay que destacar el tratamiento especial dado a la zona afectada por el viaducto sobre el río Trimaz, por pertenecer al L.I.C. Parga-Ladra-Támoga, realizando plantaciones de ribera y ubicando balsas de retención de grasas y de decantación para evitar la llegada al cauce



La foto superior corresponde al enlace oeste. La foto inferior muestra la rotonda del enlace Norte.





Vista del tramo inaugurado en el p.k. 5+200, en la que se aprecian 2 de los 7 pasos superiores instalados en su recorrido.



En la foto, el viaducto sobre el río Trimaz, desde otra perspectiva.

de aguas potencialmente contaminantes. Además, se destacan también las prospecciones arqueológicas acometidas en las zonas de Vilar da Pedrosa y Os Castros, en la que se

han producido hallazgos de interés debidamente clasificados e inventariados.

El coste de estas actuaciones han ascendido a 1,1 millones de euros. ■



Arriba: Vista aérea del comienzo del tramo Vilalba-Regovide, diseñado para una velocidad de 120 km/h. Abajo: faldones de protección para motoristas.

Um
r m
s
r
t
s n
t
s

Desmontes:

2 000 000 m³

Terraplenes:

1 400 000 m³

Suelo estabilizado:

120 000 m³

Suelocemento:

30 500 m³

Acero pasivo:

2 960 000 kg

Acero activo

300 000 kg

F
e
h
T
e
n
e

Titular:

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

Dirección de obra:

D. Andrés Corral González,
ICCP.

Empresa constructora:

FCC Construcción.

Jefe de obra:

D. Héctor Diéguez, ICCP.

Asistencia técnica, control y vigilancia:

G.O.C.

Asistencia técnica redacción de proyecto:

Getinsa.