

Nueva carretera AC-10 de conexión entre la Avda. de Alfonso Molina (AC-11) y la Avda. del Pasaje (AC-12). A Coruña.



Entrada al túnel de Casablanca.

Andrés Corral, ICCP y
Director de las obras.

Descripción del trazado

Esta nueva vía (AC-10), que constituye la unión de las carreteras AC-11 (N-550-Avda. de Alfonso Molina) y la AC-12 (N-VI-Avda. del Pasaje) y el Puerto de A Coruña, supone la creación de una arteria perimetral de conexión entre las dos vías de entrada a la ciudad de A Coruña, conectando además el puerto con las carreteras estatales y autonómicas existentes.

El tramo ha sido diseñado para una velocidad de 50 km/h, con un radio



Paso superior. Vial Olímpico y entrada al túnel de Eirís.

Accesos a Grandes Ciudades

mínimo troncal de 115 m, pendiente mínima del 0,5% y máxima del 7,75%.

Desde el punto de vista funcional, el nuevo vial proporciona un acceso al puerto desde todas las carreteras estatales que penetran en la ciudad, e incluso, desde la autopista autonómica AG-55; y, a través de ellas, a los polígonos industriales del entorno urbano (La Grela, Pocomaco o Sabón). Consecuentemente se libera a la red viaria municipal de la servidumbre de la haciéndolo de tráfico pesado con origen o destino portuarios tal como hasta ahora venía haciéndolo a través de algunas calles de la ciudad.

Finalmente, la conexión entre las vías estatales permite, en los casos de saturación de una de ellas, flexibi-

lizar la circulación mediante desvíos alternativos por la vía estatal menos congestionada.

Centrándonos en las características del vial, éste tiene dos tramos bien diferenciados:

■ Uno, de estructura típicamente urbana, con servidumbre de colindantes, aceras, semáforos y conexión con el entramado urbano adyacente: La calle Camilo José Cela y el enlace

no de una área urbana consolidada.

Los túneles, tras atravesar el parque de Eirís, conectan con el Puerto en el enlace de Casablanca, bifurcándose a lo largo de este recorrido en dos ramales: uno de salida, que enlaza directamente con la AC-12 (N-VI-Avda. del Pasaje), en dirección a Ma-



ENLACE DE CASABLANCA DETALLE



P.B. VIAL CÉNTRICO Y ENTRADA A TÚNEL DE EIRÍS



BOCINA DEL TÚNEL DE CASABLANCA



ENTRADA A TÚNEL DE CASABLANCA



ZONA VERDE RECUPERADA

dril, Los Castros y As Xubias; y otro de entrada a los túneles desde la AC-12, en dirección a la AC-11 (N-550-Avda. de Alfonso Molina).

Estructuras

Los túneles tienen un gálibo de 4,75 m y, excepcionalmente, permiten el paso de transportes especiales por el centro de la calzada con un gálibo de 6,4 m. Cada uno de ellos alberga dos carriles de 3,5 m de anchura, arcén interior de 0,5 m, exterior de 1,5 m y aceras de 0,60 m a ambos lados para las labores de conservación o emergencias.

Su geometría es la de arco de herradura formada por una curva circular de 10,8 m de diámetro interior. El sostenimiento se ha realizado mediante gunita, cerchas metálicas, micropilotes y bulones de longitud variable. El acabado se ha efectuado con un revestimiento de 30 cm de hormigón. La zona de túnel prolongada artificialmente está formada por una estructura de bóveda triarticulada de elementos prefabricados de hormigón armado, capaces de sustentar un relleno de hasta 9 m de tie-



PLANTA

GLORIETA DE MATOGRANDE

dos bajo el barrio de Eirís, de 400 m de longitud total, de los que 100 m constituyen la prolongación en falso túnel de la estructura inicialmente concebida en proyecto, respondiendo a una petición del Ayuntamiento de La Coruña, que permite la recuperación para uso público de un espacio verde de 5870 m² en el entor-

do bajo el barrio de Eirís, de 400 m de longitud total, de los que 100 m constituyen la prolongación en falso túnel de la estructura inicialmente concebida en proyecto, respondiendo a una petición del Ayuntamiento de La Coruña, que permite la recuperación para uso público de un espacio verde de 5870 m² en el entor-



Glorieta de Matogrande.



Túneles bajo el barrio de Eirís, de 400 m de longitud total.

rras por encima de su clave.

También hay que destacar que el túnel de Eirís ha sido adaptado al Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre "Requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado", instalándose los equipamientos establecidos en él (iluminación, detectores de monóxido de carbono, opacímetros, puestos de emergencia, señalización de salidas y equipamientos de emergencia, señalización, semáforos exteriores y centro del control).

Secciones transversal y del firme

La sección transversal del tronco se compone de dos calzadas de 7 m de anchura, con dos carriles de 3,5 m cada una, mediana de anchura variable, flanqueadas por arcenes inte-



Vista interior de los túneles.

riores de 1 m y exteriores de 1,5 m.

La sección del firme se compone de una capa de rodadura tipo D-20, de 6 cm de espesor, sobre una capa intermedia de 9 cm de espesor de S-20 y una capa de base de 15 cm de G-25. Todo ello sobre una subbase de zahorra de 25 cm de espesor.

Así mismo, se destaca que la reposición de los servicios afectados incluyó la reposición de los servicios de electricidad, abastecimiento, saneamiento, gas, telefonía y pluviales.

Impacto ambiental

En cuanto a las medidas correctoras de impacto ambiental, se destacan las correspondientes a la integración estética de las obras mediante revestimientos, revegetación de superficies afectadas, plantaciones arbóreas y siembras de especies vege-

tales adecuadas a las características climáticas, edafológicas y urbanas del medio en que se localizan las obras. Se ha actuado, además, en el revestimiento de taludes, embocaduras de túneles, así como en la zona de relleno de falsos túneles e isletas. ■

Ficha Técnica

Titular:

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

Dirección de las obras:

D. Andrés Corral, ICCP.

Empresa adjudicataria:

Coprosa, S.A.

Jefatura de obras:

D. Carlos Alonso, ICCP.

Asistencia técnica, control y vigilancia de las obras:

Euroconsult.

Asistencia técnica a la redacción del proyecto:

UTE Eptisa-Idasa.

La nueva vía ha supuesto una inversión total de 21,52 millones de euros y un plazo de ejecución de 34 meses