



Tramo de conexión de la A-52 con las N-120 y N-525, de Acceso a Ourense-Centro*

El proyecto consiste en la realización de una conexión bidireccional, con dos carriles en cada sentido de la circulación, con la ciudad de Orense desde la A-52.

Descripción de la obra

El objeto del proyecto es completar con un tercer enlace los dos existentes de la autovía A-52 con la ciudad de Orense. Así mismo, acor-

tar los tiempos de recorrido para alcanzar la zona centro de la ciudad, facilitar que los recursos transportados se hagan en un menor tiempo y coste, y posibilitar y mejorar la conexión con la N-120, la N-525 y otras carreteras de la comunidad gallega.

Este nuevo tramo, de 1,2 km de longitud, se inicia en una glorieta que se construye en la zona urbana de Orense, en la misma ribera del Río

Miño y bajo el actual puente de Ribeirinho, que servirá de unión con el entramado urbano de la ciudad (Avenida de la Ribeira Sacra), así como de conexión con la N-120 y la N-525.

Desde esa glorieta, la obra discurre en sus primeros 200 m sobre una modificación y ampliación de la N-120, para continuar por el viaducto

* Proyecto 45-OR-3560.



Con esta obra también se acortan los tiempos de recorrido para llegar al centro de la ciudad y se mejora la conexión con la N-120, N-525 y otras carreteras gallegas.

de Ribeiríño y seguir con sus primeros vanos en paralelo al río Miño y a la carretera de Cortegada. Posteriormente, gira al oeste, cruza sobre esta carretera y se dirige a la A-52, hacia una vaguada existente en las proximidades de Reza, creando un

enlace de trompeta con ella. Más adelante, se encaja el tronco principal en trinchera, entre los núcleos de Fonte y Ervedelo, llevando, por un lado, los ramales procedentes de Vigo bajo un paso de la autovía; y, por otro, los de Madrid, conectando me-

dante una estructura adyacente al viaducto de Ervedelo y de condiciones similares a la existente.

Estructuras

El **viaducto de Ribeiríño** está formado por dos viaductos independientes de 12 vanos, que alcanzan una longitud total de 417 m entre ejes de apoyo en estribos.

La sección transversal está constituida por una base de hormigón pretensado ejecutado "in situ".

La anchura de la calzada derecha es constante de 11,50 m, que comprenden los dos carriles de 3,50 m, un arcén exterior de 2,50 m y uno interior de 1 m.

La calzada izquierda es de anchura variable, pasando de los 11,50 m a una estructura que aloja un único carril de giro hacia la Avda. de la Ribeira Sacra.

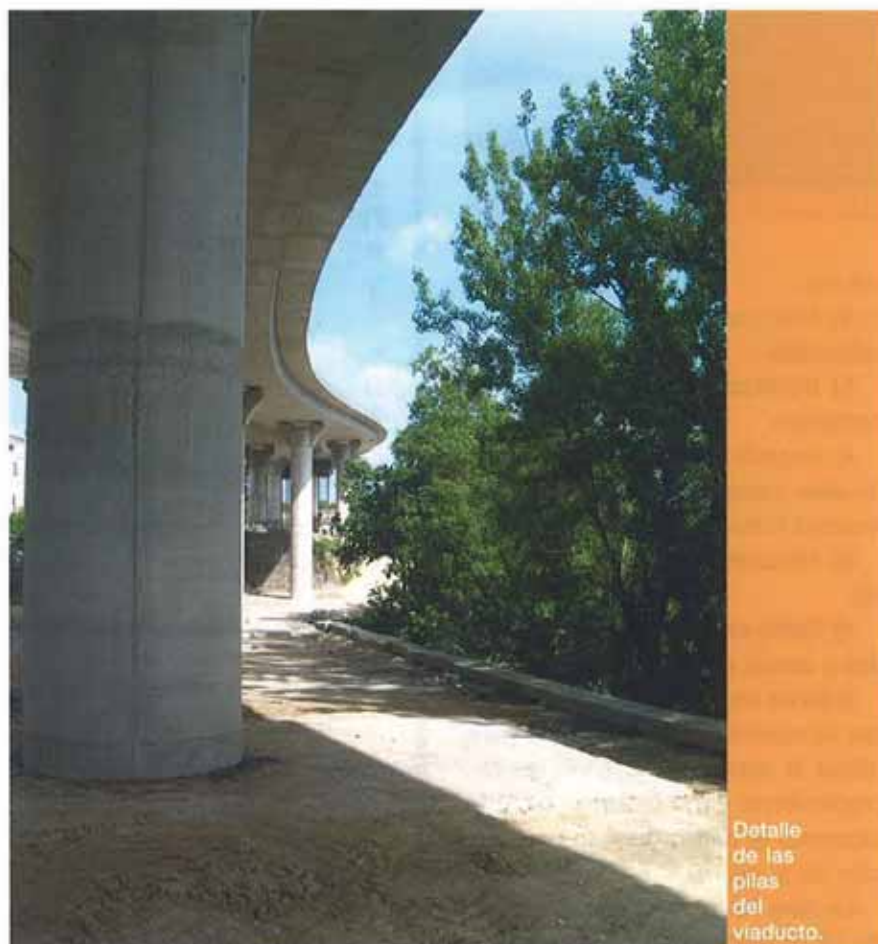
Las pilas son rectangulares de sección variable y de hormigón armado.

El nuevo **viaducto de Ervedelo**,

El objeto del proyecto es completar con un tercer enlace los dos existentes de la autovía A-52 con la ciudad de Orense

que se construirá en paralelo al existente en la autovía y que conecta con él, albergará el ramal sentido Madrid-Orense. La estructura tendrá cinco vanos, con una longitud total de 145,42 m, y una sección transversal que permitirá construir sobre ella una calzada de 7 m.

Además de lo anterior, y para au-



Detalle de las pilas del viaducto.

Accesos a Grandes Ciudades



El viaducto de Ribeiño está formado por dos viaductos independientes de 12 vanos, que alcanzan una longitud total de 417 m entre ejes de apoyo en estribos.



Las obras han supuesto una inversión de 19,12 millones de euros.

mentar la permeabilidad de la zona, se construirán dos pasos superiores de 57 y 28 m y un paso inferior de 11 m de ancho.

Sección del firme

El firme, en el tronco de los ramales, está constituido por 22 cm de aglomerado sobre una capa de suelocemento de 25 cm de espesor.

Finalmente, el presente proyecto desarrolla las medidas de minoración de impacto ambiental señaladas en el estudio informativo. Asimismo, da cumplimiento a las prescripciones indicadas en la Declaración de Impacto Ambiental.

En definitiva, se ha hecho hincapié en:

pié en:

- Afección mínima de servicios existentes.
- Instalación de balsas de decantación.
- Impedir que las instalaciones de obra introduzcan riesgos sobre el sistema hidrológico.
- Afección mínima a la ribera del río.
- Restauración posterior de taludes y zonas de cruce.
- Se ha seguido el criterio de ocupar el mínimo suelo necesario para ubicar la obra disminuyendo las expropiaciones y manteniendo en todo momento el tráfico durante la ejecución de la misma.

La obra ha supuesto una inversión de 19,12 millones de €. ■

Unidades transportadas

Longitud del tramo:

1 200 m

Desmontes:

558 998,48 m³

Terraplenes:

138 038,03 m³

Zahorra artificial:

12 162,48 m³

Mezclas bituminosas:

28 295 t

Betón:

1 103,78 t

Emulsiones en riegos:

156 993 m²

Estructuras:

Pasos inferiores 1

Pasos superiores 2

Viaducto de Ervidelo

Viaducto de Ribeiño

Hormigón en estructuras:

18 415 m³

Acero en estructuras:

1 590 208 kg

Medidas correctoras del impacto ambiental:

13 600 m² plantaciones

Ficha Técnica

Titular del contrato

Ministerio de Fomento

Demarcación de Carreteras del

Estado en Galicia.

Dirección de las obras:

D. Ángel Martínez Cela,

I.C.C.P. y

D. José Ballester Pont, ITOP.

Empresa adjudicataria:

Ferrovial-Agromán, S.A.

Jefe de grupo:

D. Gabriel Méndez Moreno,

I.C.C.P.

Jefe de obra:

D. José Ramón García Martín,

I.C.C.P.

Consultoría, asistencia, control y

vigilancia de las obras:

Grusamar, Ingeniería y

Consulting, S.L.

Jefe unidad de

asistencia técnica:

Dña. Soledad Rivero Valcárcel,

I.C.C.P.