

Inaugurado el tramo II, Río Tiétar-N-630, de la autovía autonómica EX-A1 entre Navalmoral de la Mata y Plasencia



El tramo inaugurado tiene una longitud de 22,9 km y ha tenido un plazo de ejecución de 27 meses.



Recientemente ha sido puesto en servicio este tramo de titularidad autonómica, de 52 km de longitud –a los que se suman 10,6 km de caminos–, y que ha supuesto una inversión de 63,5 millones de euros. Su finalización se ha producido con un adelanto de 27 meses sobre su fecha oficial, lo que supone la reducción de un 50% sobre el plazo previsto estimado en su proyecto.

La autovía autonómica EX-A1, Navalmoral de la Mata-Plasencia

Esta autovía se establece como un importante eje de comunicación, no sólo porque será una de las principales salidas para las industrias y productos del norte de la región extremeña y su distribución comercial tanto a los mercados español como



Se trata del primer tramo puesto en servicio de la futura red de alta capacidad de titularidad autonómica de la Junta de Extremadura



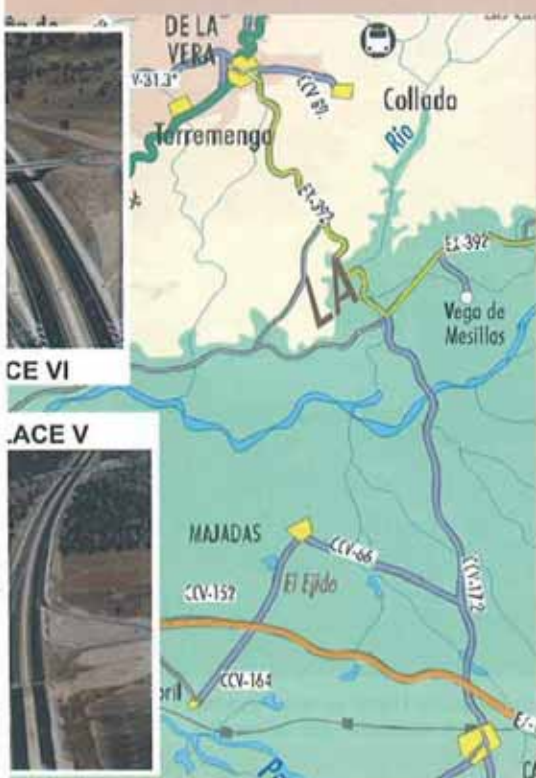
La sección transversal es la característica de una autovía con una mediana de 10 m de anchura.

los extranjeros –ya que conectará la autovía de la Plata con la de Extremadura– sino que, además, potenciará notablemente los ya importantes itinerarios y desplazamientos desde y hacia el centro de la Península, mejorando notablemente los tiempos de recorrido, y la seguridad y confort de la circulación, apoyando sensiblemente también las expectativas de desarrollo de la región.

Una vez que la Red Autonómica de Carreteras ha sido acondicionada en su totalidad y ampliada recientemente con el Programa de Transversales Regionales, ya en ejecución, la Junta de Extremadura, por medio de su Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico, ha dado el salto cualitativo necesario para afrontar nuevos y mayores retos en cuanto a la capacidad de sus vías.

Uno de esos retos es la EX-AI,

de 52 km de longitud, que conectará la autovía de Extremadura A-5, a la altura de Navalmoral de la Mata, con la futura autovía de la Plata, la actual N-630, al sur de Plasencia, configurándose de esta forma el primer gran eje transversal de alta capacidad en el norte de Extremadura. La nueva vía discurre en su totalidad por el corredor de la actual EX-108, reduciendo al máximo su afección sobre el territorio atravesado.



La autovía autonómica, entre otras funciones, conecta la futura autovía de la Plata con la de Extremadura.

Se trata del primer tramo puesto en servicio de la futura red de alta capacidad de titularidad autonómica de la Junta de Extremadura. Su coordinación e interconexión con otras infraestructuras similares del Estado, como las N-630, N-521 o N-430, entre otras, conformarán, sin duda, una malla de gran capacidad en esta región, fundamental para seguir avanzando en su progreso, modernización y desarrollo.

Descripción

El tramo abierto al tráfico tiene una longitud troncal de 22,9 km y parte del enlace en el río Tiétar, donde se unirá al tramo I hasta Navalmoral de la Mata. Discurre casi en paralelo a la EX-108 hasta llegar a la N-630, futura autovía de la Plata, en un enlace a tres niveles, en las proximidades de Plasencia, capital del valle del Jerte, pasado el cual confluye con la propia calzada de la EX-108, en su futuro corredor hacia Portugal, pasando por las poblaciones cercanas como Coria y Moraleja, con el compromiso de unir el eje con Castelo Branco y Monfortinho, ya en Portugal.

Características técnicas y secciones tipo

El tramo ha sido diseñado con unos radios mínimo de 700 m y máximo de 8 500 m, y pendientes que varían entre la mínima del 0,54% y máxima del 4,76%.

La sección transversal se compone de dos calzadas con dos carriles

de 3,5 m en cada sentido de la circulación, arcones interior de 1 m y exterior de 2,5 m, bermas de 1 m y mediana de 10 m de anchura. Así mismo, se ha dispuesto, en donde ha sido necesaria, la inclusión de una calzada adicional para vehículos lentos también de 3,5 m de anchura.

La sección del firme se compone de 3 cm de mezcla bituminosa dis-



En el extendido de las mezclas bituminosas, se ha utilizado por primera vez en nuestro país, un silo móvil de transferencia de material o *transfer*, con capacidad para la homogeneización térmica y granulométrica de las mezclas tras la descarga desde el camión.

Se ha utilizado por primera vez en nuestro país, un silo móvil de transferencia para el extendido de las mezclas bituminosas en caliente

continua tipo F-10 que descansa sobre otra de 5,5 cm del tipo S-20 y sobre 9 cm del tipo G-30. Todo ello sobre 20 cm de suelocemento y otros 30 cm de suelo estabilizado.

Estructuras

Además de los cinco enlaces, que se muestran en el gráfico, a lo largo del tramo se han dispuesto también 10 pasos superiores y 8 inferiores, que incluyen un cajón hincado y 1 viaducto.

A todo ello, se le suman 41 unidades de caños, de 1 800 y 2000 mm de diámetro, y 9 marcos.

Innovación y desarrollo tecnológico

En la construcción del presente tramo, se debe destacar la utilización, por primera vez en nuestro país, de un silo móvil de transferencia para el extendido de las mezclas bituminosas en caliente, con capacidad para la homogeneización térmica y granulométrica de la mezcla tras la descarga desde el camión, lo que ha supuesto un incremento en la calidad del IRI, con datos de los que no se tiene constancia que se hubieran alcanzado con anterioridad en España, y que supone un mejor comportamiento de la capa de rodadura a lo largo del tiempo, al eliminarse segre-



Dentro de las actuaciones ambientales, se han realizado bajantes encachados, rampas de escape para animales, escolleras y se han repuesto vías pecuarias.

gaciones granulométricas y térmicas, y cuya experiencia no se duda que será de gran interés para futuras construcciones de nuestras carreteras.

Actuaciones ambientales

Además del seguimiento medioambiental durante el transcurso de las obras, se destaca la construcción de un paso de fauna cada 2 km de trazado, la instalación de válvulas de escape para animales, la instalación de pasos elevados para la fauna y la reposición de vías pe-

cuarias. Además, se ha mejorado el hábitat de la golondrina daurica y de los quirópteros. Así mismo, debemos destacar la plantación de especies autóctonas (arbustos y árboles de gran porte).

En cuanto a la prevención de la contaminación e impacto sonoro, se han dispuesto pantallas vegetales antirruido donde el trazado se aproxima a los caseríos.

Finalmente, se ha realizado una exploración y seguimiento arqueológico del trazado, y la inversión en restauración ambiental ha sobrepasado los 1,28 millones de euros. ■

Ficha Técnica

Titular:

Junta de Extremadura.

Dirección de la obra:

D. José M. Villalón Cuesta, ICCP, y D. José Luis Rodríguez Gómez, ITOP.

Empresa constructora:

UTE Sacyr, Grupo Empresarial Magenta y Copemovex.

Jefatura de obra:

D. Eduardo Campos Pozuelo, ICCP, y D. Ricardo Puerto Paniagua, ITOP.

Asistencia técnica:

UTE Emilio González Zamora, Inproesa.

Laboratorio:

UTE Lyccsa, Serinco.

Umidantes

Movimiento de tierras

Excavación en desmonte:

2 930 665 m³

Terraplenes:

3 062 463 m³

Firmes

Explanada estabilizada:

122 212 m³

Suelocemento:

91 854 m³

Zahorra artificial:

54 619 m³

Mezclas bituminosas:

242 265 t