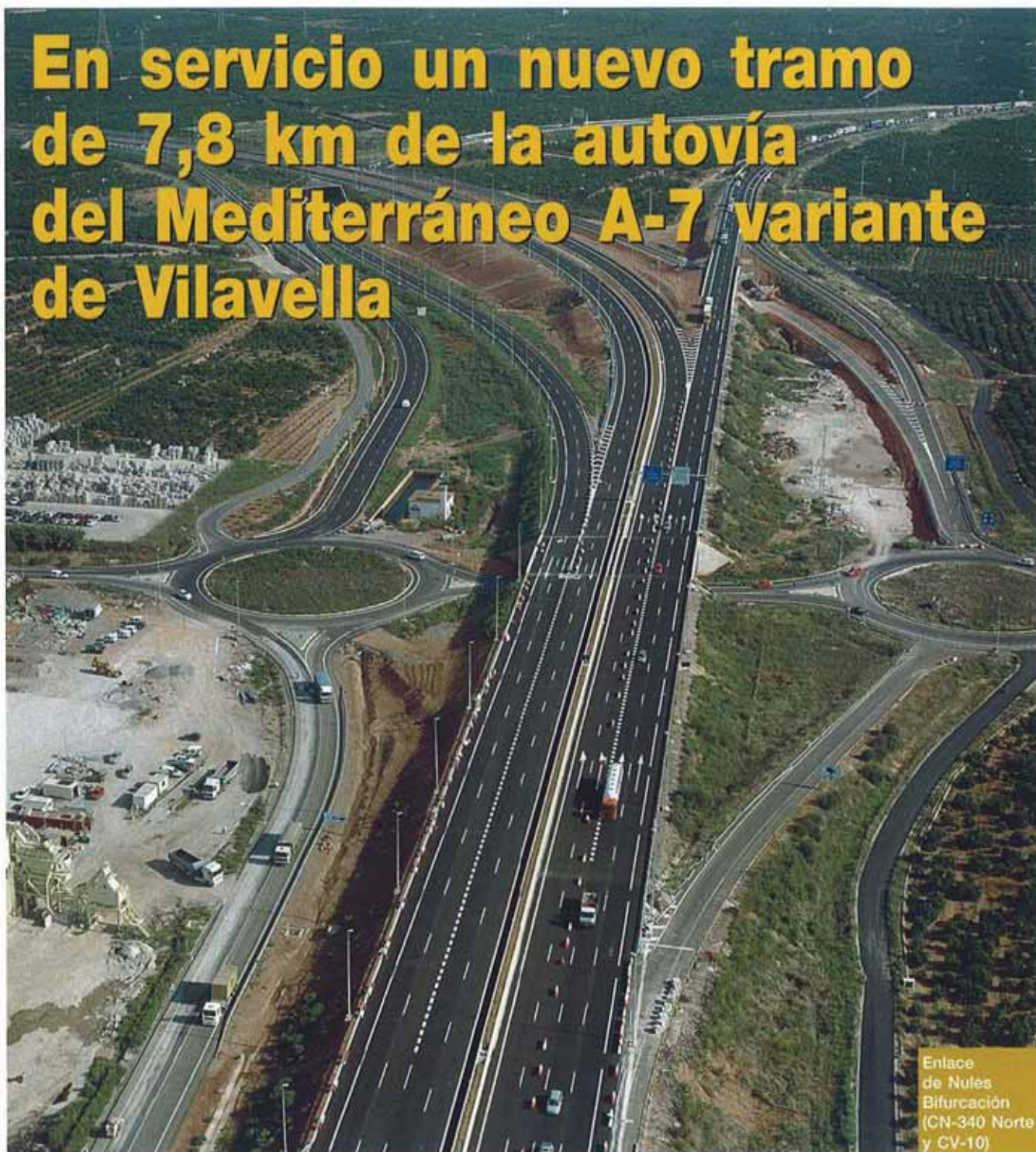


# En servicio un nuevo tramo de 7,8 km de la autovía del Mediterráneo A-7 variante de Vilavella



Enlace de Nules  
Bifurcación  
(CN-340 Norte  
y CV-10)

Por Vicente Ferrer Pérez, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Ingeniero Director de la Obra.

## Consideraciones generales

**L**as obras constituyen un nuevo tramo de la Autovía del Mediterráneo A-7 y discurren por los términos municipales de Vall

d'Uixó, Nules y Vilavella, en la provincia de Castellón. Su origen coincide con la variante de Vall d'Uixó, ya en servicio. El tramo central entronca con la variante de la carretera N-340 a su paso por la localidad de Nules, la cual se ha duplicado con dos calzadas de cuatro carriles cada una, es decir, una bifurcación que conecta también, en su extremo final, con la autovía au-

tonómica CV-10 dirección Castellón.

Estas obras se enmarcan dentro de una nueva infraestructura viaria de la máxima importancia en las comunicaciones del corredor mediterráneo y, por tanto, de la Comunidad Valenciana.

## Descripción del tramo

En líneas generales, cabe distin-



## Autovías del Estado

guir tres zonas o tramos diferenciados de obra, que se indican a continuación:

1. Un primer tramo de nuevo trazado que discurre desde el Enlace de Vall d'Uixó Norte, ya existente, hasta el Enlace con la CV-226 (pk 3+000).

2. El tramo central, cuyo trazado coincide con la antigua variante de Nules, constituye la Bifurcación-Confluencia, entre la autovía autonómica CV-10 y la carretera N-340.

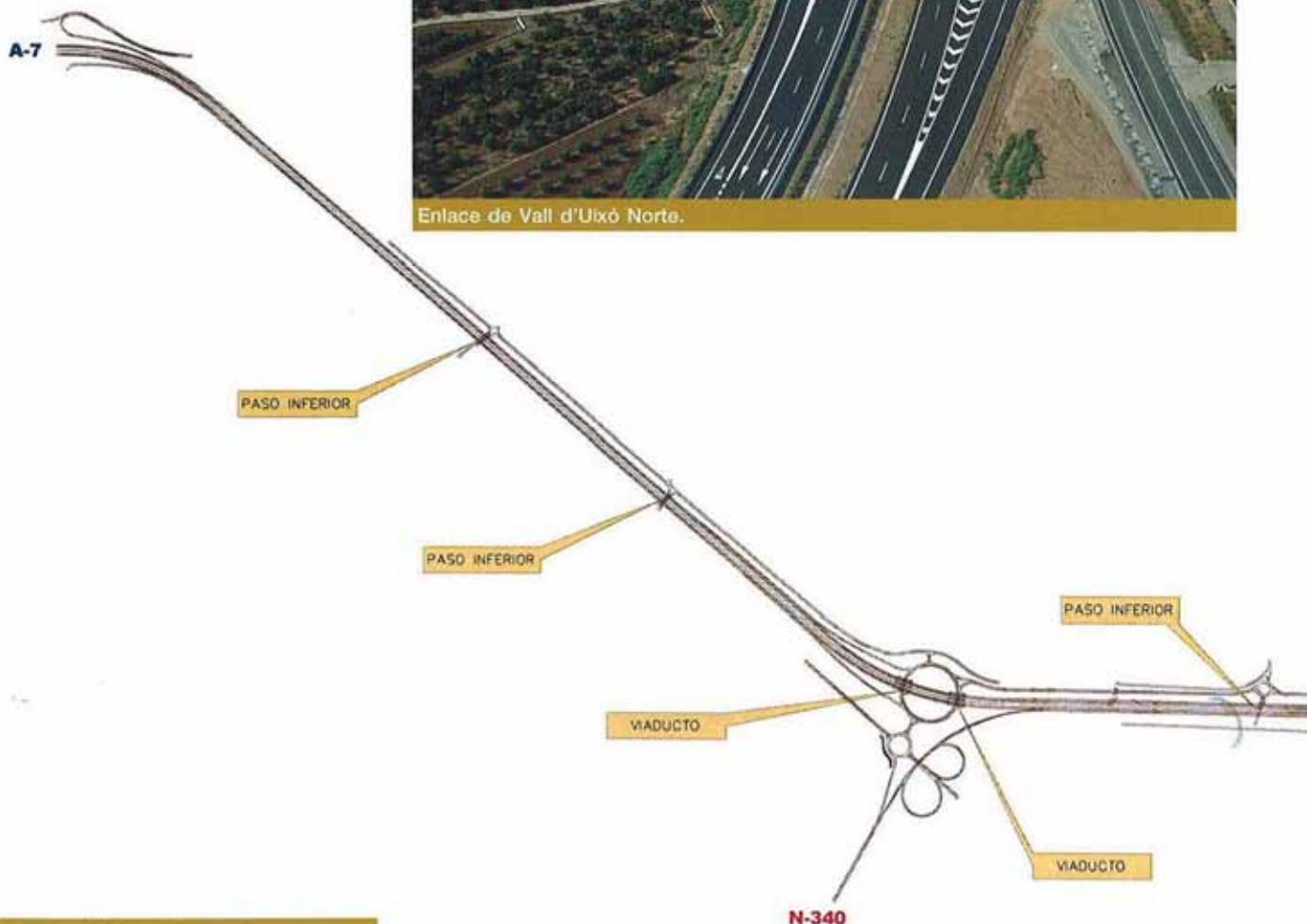
3. El tramo final, también en variante como el inicial, conecta la bifurcación de la A-7 con la CV-10, incluyendo el Enlace de Vilavella Norte, entre los pk 5+300 y 7+800.

### Descripción del trazado

Sus características geométricas se han ajustado a los requisitos exigi-



Enlace de Vall d'Uixó Norte.



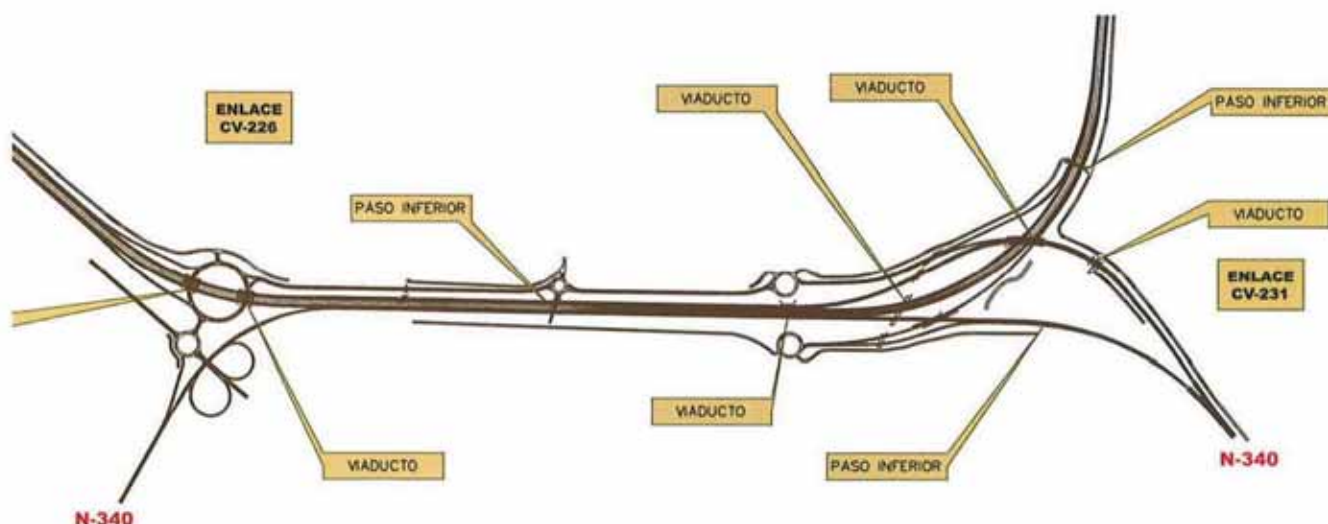




Bifurcación-confluencia entre la CV-10 y la N-340.

## Autovías del Estado

Se han  
construido  
un total  
de 15 estructuras  
de las cuales  
14 son pasos  
inferiores bajo  
la autovía  
y el restante  
superior



Enlace con la CV-226.

dos para una autovía de velocidad específica de 120 km/h. La ejecución de los enlaces y conexiones previstos han implicado la construcción adicional de 8 856 m de viarios en ramales y 1 500 m de vías de servicio.

Como se ha indicado, en el tramo se han diseñado cuatro enlaces:

- Remodelación de ramales del enlace de Vall d'Uixó Norte.
- Enlace de Nules (CN-340 sur y CV-226).
- Enlace Bifurcación-Confluencia (CV-10 y CN-340 Norte).
- Enlace Vilavella Norte.

Las rasantes máximas y mínimas





Enlace de Vilavella Norte.

en el tronco de la autovía están comprendidas entre el 2,71 % y el 0,35 %, respectivamente.

## Secciones tipo y firmes

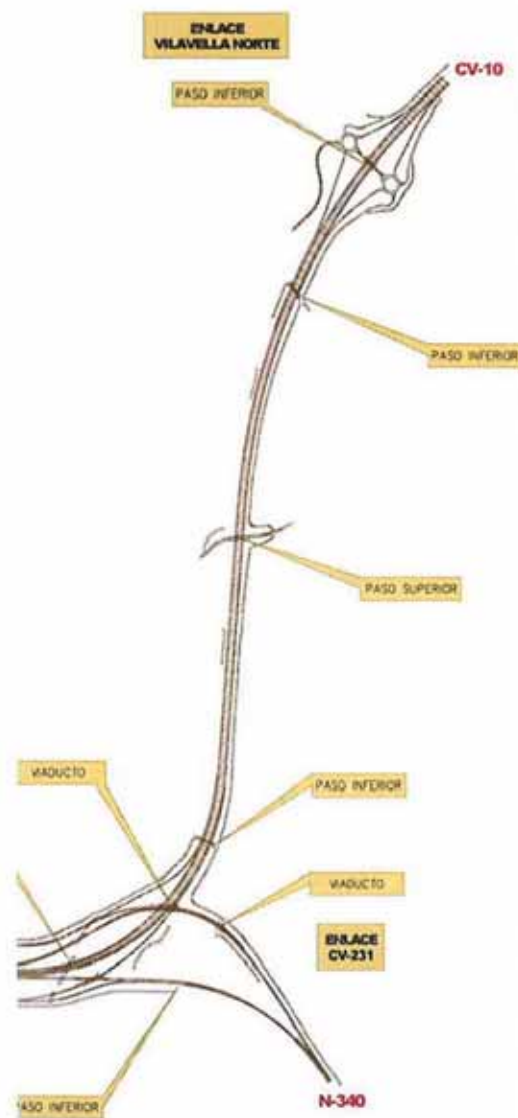
El firme se ha construido para un tráfico T00, estando constituido por

25 cm de mezcla bituminosa, con rodadura drenante y 30 cm de suelo-cemento sobre una explanada E3 estabilizada con cemento.

La sección del tronco consta de una plataforma de 34 m, distribuida en 2 calzadas de 2 carriles de 3,5 m de anchura cada uno, arcenes exte-

riores de 2,50 m, interiores de 1 m, mediana de 12 m y bermas exteriores de 0,5 m de ancho.

La sección de firme del enlace de la Bifurcación-Confluencia dispone de cuatro carriles por sentido, con un ancho total de la plataforma de 39,50 m.



Enlace CV-226.



Estructura E-7+450  
Paso inferior  
(marco de hormigón armado).  
Enlace Vilavella Norte.

Estructura E -2+900  
(Tableros de losas postesadas).







Estructura E-6+020  
(Tablero losa postesada).



Estructura E-5+100.  
Pérgola (hormigón armado).

**Las rasantes máximas y mínimas en el tronco de la autovía están comprendidas entre el 2,71 % y el 0,35 %, respectivamente**

## Estructuras

Se han construido un total de quince estructuras, de las cuales catorce

Um  
nám  
dis  
por  
tantes

### Despeje y desbroce:

651 000 m<sup>2</sup>

### Excavaciones:

593 000 m<sup>3</sup>

### Terraplenes:

1 371 000 m<sup>3</sup>

### Suelo estabilizado:

50 000 m<sup>3</sup>

### Suelo Cemento:

44 000 m<sup>3</sup>

### Acero para armar:

1 973 000 kg

### Hormigón en estructuras:

27 320 m<sup>3</sup>

### Mezclas Bituminosas:

161 000 t

### Hidrosiembra:

163 000 m<sup>3</sup>

son pasos inferiores bajo la autovía, y el restante superior. En cuanto a su topología, cinco tableros son losas postesadas, tres se han ejecutado mediante vigas prefabricadas y losa de compresión, cinco cajones de hormigón armado, y los otros dos, debido a su trazado esviado, presentan una disposición de tipo pérgola. Todas ellas permiten conectar los enlaces a distinto nivel y garantizar la permeabilidad territorial.

Las obras han incluido la ejecución de una serie de medidas correctoras de las afecciones medioambientales, consistentes en la preparación de las superficies de revegetación con aporte de tierra vegetal, la realización de siembras y plantaciones, así como la protección del patrimonio arqueológico y la reposición de vías pecuarias.

Por último, cabe indicar que, durante la ejecución de las obras, se han dispuesto los desvíos necesarios para, minimizando el impacto sobre el tráfico en las carreteras existentes, garantizar la seguridad, tanto de los usuarios como de la propia obra. ■

F  
i  
e  
h  
a  
T  
é  
c  
n  
i  
e  
a

### Titular:

Ministerio de Fomento  
Demarcación de Carreteras de la Comunidad Valenciana

### Dirección de Obra:

D. Vicente Ferrer Pérez,  
ICCP.

D. Emilio Vico Guzmán,  
ITOP.

### Empresa adjudicataria:

UTE Azvi y Copcisa

### Gerente:

D. José Nofuentes Jiménez,  
ICCP.

### Jefe de Obra:

D. Miguel Román Martín,  
ICCP.

D. José Juan Rosa Palacios,  
ITOP.

### Asistencia Técnica:

IVA-LEYING

D. Manuel Dasí Gil,  
ICCP.

D. Vicente García Merino,  
ICCP.

D. Lucas García Heredia,  
ICCP.

D. Félix Pérez García,  
ITOP.



Estructura E-4+800.  
Pérgola (hormigón armado).