

Inaugurado el tramo Abia de la Obispalía-Cuenca de la autovía A-40



Blas Matín Galdona, ICCP
y Director de la obras.

En el mes de noviembre de 2004 ha sido inaugurado este tramo de 22,163 km, que forma parte del Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento, y que ha dispuesto de un presupuesto de adjudicación de 70,775 millones de euros. Además, se han proyectado un total de 10,27 km de caminos agrícolas y pasos sobre y bajo la autovía que permiten la accesibilidad a las fincas. La autovía dispone de control total de accesos a la propiedades colindantes.

Descripción del trazado

El tramo, que atraviesa los términos municipales de Villar del Horno, Abia de la Obispalía, Villanueva de los Escuderos, Jábaga, Chillarón de Cuenca y Cuenca, todos ellos en esta provincia, inicia su trazado en el p.k. 154,500 de la actual N-400. Sigue el corredor de la mencionada carretera nacional por su margen izquierda, conectando en el p.k. 0+000 con el tramo Horcajada de la Torre-Abia de la Obispalía, actualmente en fase de ejecución, y termina en el p.k. 22+163, conectando con el tramo de la variante de trazado de la N-400, en su acceso a Cuenca.

El terreno por el que discurre es de relieve ondulado y accidentado, siendo las laderas en las que se apoya de formas suaves, sin cambios fuertes de orientación. Tan sólo hay que destacar el ascenso al puerto de Cabrejas entre los pp.kk. 3+200 y 6+000.

Características geométricas

El trazado se ha diseñado para una velocidad de 100 km/h con valores extremos de los radios en planta de 900 m (radio mínimo) y 5 000 m (radio máximo) con inclinaciones máxima del 5% y mínima del 0,5%.



El nuevo tramo de la autovía de Castilla-La Mancha tiene una longitud total de 22,163 km.

En cuanto a los acuerdos verticales mínimos, son de 8 000 m cóncavo y 16 000 m convexo.

Secciones tipo

La sección transversal se compone de dos calzadas de 7 m de anchura por sentido de la circulación con dos carriles de 3,5 m, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,50 m, y mediana de 2 m.

La sección del firme se compone de 25 cm de mezclas bituminosas en caliente (6 cm en la capa de rodadura, 6 cm en la intermedia y 13 cm en la capa de base), apoyados sobre

El tramo Abia de la Obispalia-Cuenca ha dispuesto de un presupuesto de adjudicación que alcanza un importe de 70,775 millones de euros

25 cm de zahorra artificial de subbase granular y 50 cm de explanada mejorada E-3.

Enlaces y estructuras

Se han proyectado un total de 4 enlaces, que se comunican con la N-400:



Los enlaces son de tipo diamante y trompeta.

■ Enlace de Abia, situado en el p.k. 0+800, de tipo trompeta, que conecta con la carretera de Abia de la Obispalia.

■ Enlace de Huete, situado en el p.k. 8+100, también de tipo trompeta, que conecta con la carretera de Huete.

■ Enlace de Jábaga, situado en el p.k. 14+800, de tipo diamante, y que da servicio a la población de Jábaga.

■ Enlace de Cuenca, situado en el p.k. 19+800, de tipo trompeta, y que conecta con la N-320, además de la citada N-400.

En cuanto a las estructuras, que han sido construidas *in situ* en todos los casos, se destacan doce de ellas: un viaducto sobre el río Chillarón, la N-320 a Guadalajara y la línea del ferrocarril Madrid-Valencia, de 440 m de longitud; 3 pasos inferiores de ca-

Autovías del Estado

retera y 8 superiores, de los que 5 corresponden a caminos y 3 a enlaces. Los accesos a las propiedades colindantes a la autovía se complementan con pasos inferiores, que se han resuelto con 17 marcos hormigonados *in situ* de 8 x 5,5 m.

Por lo que se refiere al drenaje transversal, éste se ha resuelto con marcos hormigonados también *in situ* de 2 x 2 m y uno de 3 x 3 m, así como con tubos de hormigón armado de diversos diámetros.

El drenaje longitudinal se ha resuelto mediante cunetas revestidas.

Finalmente y antes de entrar en el tema del impacto ambiental y sus medidas correctoras, se destaca que, como elementos de balizamiento, se ha proyectado la instalación de hitos de arista, que irán situados en ambos márgenes de la calzada del tronco



Viaducto sobre el río Chillarón



con una separación de 50 m, y captar los horizontales adheridos al pavimento en las calzadas del tronco.

Impacto ambiental

Entre las medidas adoptadas para la protección ambiental se destaca que se han definido en el proyecto las zonas excluidas y restringidas para la ubicación de las instalaciones auxiliares de obras, préstamos y vertederos, así como sus medidas para evitar las posibles afecciones al sistema hidrológico. Además, se han definido las medidas preventivas necesarias para cumplir las condiciones de la declaración de impacto ambiental.

También se han proyectado las medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, basadas en la restauración fisiográfica, la extensión de tierra vegetal y la revegetación mediante distintos tipos de tratamientos. Por otro lado, se han realizado los estudios para la protección de la vegetación y de la fauna. ■

Unidades más importantes

Terraplenes
y pedraplenes: 4 950 000 m³
Excavaciones: 5 550 000 m³
Zahorra artificial: 195 000 m³
Mezclas bituminosas: 290 000 t
Obras de drenaje transversal: 57
Hidrosiembras: 460 000 m²

Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha.

Dirección de las obras:

D. Blas Martín Galdona, ICCP.

Adscrito a la Dirección de las obras:

D. José L. Guerrero Estébanez, ITOP.

Empresa adjudicataria:

Construcciones Sarrión, S.A. y Altec, S.A. UTE.

Delegado del contratista:

D. José Filiu, ICCP.

Jefe de obras:

D. Rodrigo Cordiente, ICCP.

Asistencia técnica:

Teco, S.L. y Euroestudios, S.L. UTE.

Jefe de la asistencia técnica:

D. Miguel Ángel García Gómez.

A lo largo del trazado se han dispuesto un total de 4 enlaces.