

Inaugurado el tramo Nava de Campaña-Venta del Olivo, de la autovía Albacete-Murcia (A-30)

POR FRANCISCO JAVIER GARCÍA GARAY, INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y DIRECTOR DE LAS OBRAS.

Con un sensible adelanto sobre la fecha prevista, el Ministerio de Fomento ha abierto al tráfico otro tramo de la autovía Albacete-Murcia, en concreto, el que une las poblaciones de Venta del Olivo con Nava de Campaña (Hellín), restando tan sólo los 37 km del tramo El Puerto-Albacete para su total finalización.

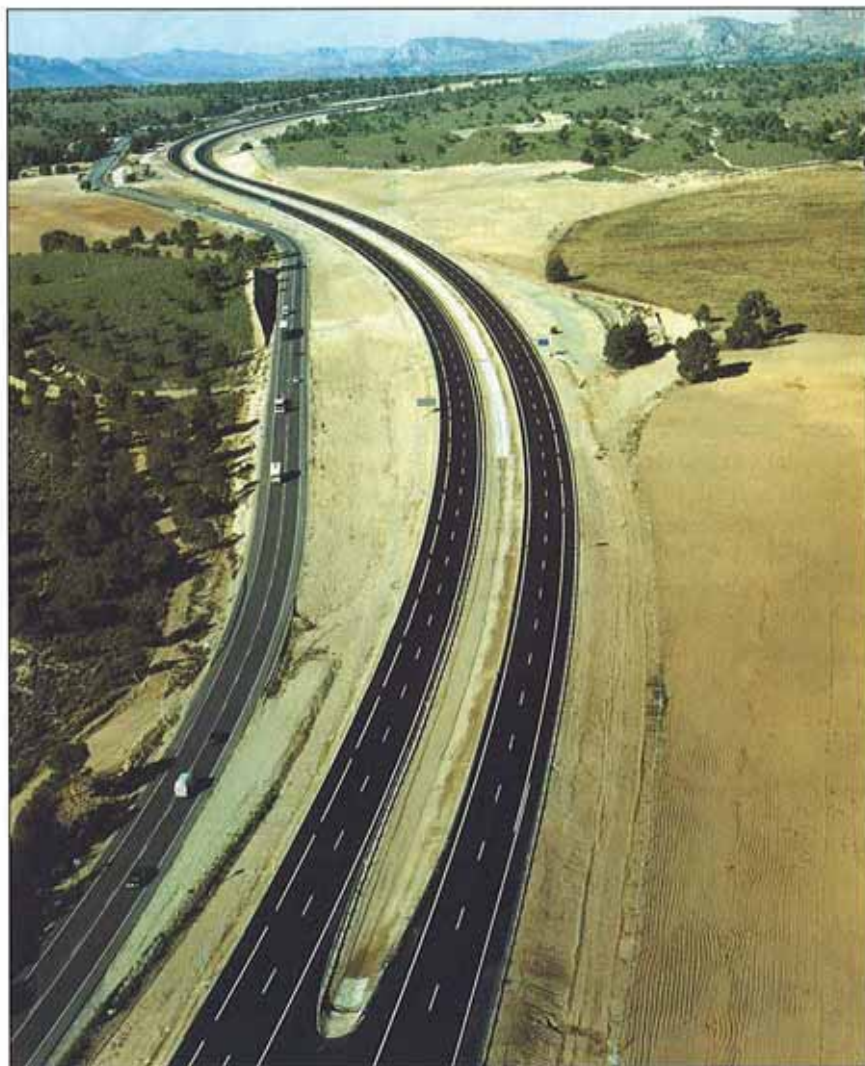
La obras, que tenían un plazo de ejecución de 48 meses, fueron adjudicadas el 16 de junio de 1998 y comenzaron el 16 de septiembre de 1998.

En cuanto al resto del itinerario, el Ministerio confía en que esté finalizado en breve, aunque la dificultad de su ejecución estriba en la variante de Pozo Cañada; pero, sobre todo, en el entronque con la autovía entre Alicante y Madrid. Existe la intención de que confluyan cuatro carriles, y todo ello debe compatibilizarse con el intenso tráfico que registra la zona.

El tramo inaugurado, que discurre por los términos municipales de Hellín (Albacete) y Cieza (Murcia), ha sido diseñado para una velocidad de 120 km/h y tiene unos radios en planta máximo de 1 800 m y mínimo de 900 m, y una pendiente máxima del 4,2%.

Descripción del trazado

El tramo, de 24,3 km de longitud, es nuevo en su totali-



Vista parcial de la obra inaugurada, de 24,3 km de longitud, y que ha supuesto una inversión que supera los 11 579 Mpta.

dad y discurre próximo a la actual N-301, de la que sólo se aparta apreciablemente entre los pp.kk. 1+100 y 3+900, con el fin de salvaguardar la importante zona arqueológica del Tolmo de Minateda, salvar la Rambla de Minateda, la línea de ferrocarril Chinchilla-Cartagena y, entre los pp.kk. 9+000 al 12+600, la zona urbana de Cancarix, por medio de una variante.

En las zonas afectadas de la N-301 se ha realizado su reposición, separándose, una vez puesta en servicio la autovía, el tráfico local del de largo recorrido, con lo que se obtiene una mejora de la seguridad vial y de velocidad de la circulación.

El proyecto comienza en el p.k. 0+000, a la altura del p.k. 317,8 de la actual carretera, por su margen izquierda, co-

nectando con el tramo anterior, entre el enlace de El Puerto y el enlace de Nava Campaña. Más adelante, entre los pp.kk. 1+700 al 2+300, se construye una estructura para salvar el ferrocarril y la rambla de Minateda, constituida por 16 vanos de 37 m de luz por calzada, que cruza oblicuamente el cauce, por lo que se han decalado los tableros de una de las calzadas con respecto a la otra para interferir lo menos posible con la corriente de avenida de la citada rambla, cuyo caudal de cálculo para la avenida de 500 años es de $1\,271\text{ m}^3/\text{s}$, y cuyos tableros están formados por 4 vigas de 1,85 de canto y losa de hormigón de 0,25 m de espesor, proyectándose la consiguiente estructura para albergar un carril más, añadiendo únicamente las vigas y ampliando el tablero. La cimentación se proyecta con cuatro pilotes por pila de 1,50 m de diámetro.

En el p.k. 4+000 se cruza la carretera actual, desarrollándose el nuevo trazado paralelo a ella por su margen derecha. Para dar continuidad a la carretera actual, se realiza su reposición, la cual incluye



Plano de situación.

un paso sobre la autovía en el p.k. 3+500. Tras él y en el p.k. 5+050 se ubica el enlace de Minateda-Jumilla, de tipo trébol parcial con pesas, que conecta la autovía con la CM-3212 y con la carretera actual, permitiendo, asimismo, el acceso a las instalaciones hosteleras existentes.

En el p.k. 6+400, se cruza nuevamente la carretera nacional, realizándose su reposición mediante un paso bajo la autovía en el p.k. 7+130; y en el 8+985 se construye una estructura de paso de la autovía sobre la carretera actual, comenzando el trazado en la variante de Cancarix, por el oeste de la población.

Más adelante, en el p.k. 11+080, se realiza el enlace de Cancarix, de tipo diamante, que conecta con la CM-9320, de Cancarix a Agramón, y facilita el acceso al núcleo urbano de Cancarix y a la N-301. A continuación, en el p.k. 11+350, se realiza el encauzamiento de la rambla del Saltador, para un caudal de avenida de 500 años con periodo de retorno de $167\text{ m}^3/\text{s}$.

En el p.k. 13+050 se vuelve a cruzar la carretera actual, pasando a la margen izquierda, finalizando así la variante de Cancarix. Así mismo, se proyecta la reposición de dicha carretera que pasa debajo de la autovía en el p.k. 121+598.

Ficha Técnica

Titular:

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

Dirección de las obras:

D. Fco. Javier García Garay (ICCP).

D. Juan Martínez Campoy (ITOP)

Empresa adjudicataria:

UTE Venta del Olivo (Aldesa, Altec, Azvi y Ploder)

Gerente UTE

D. José Filiu (ICCP).

Jefe de obra:

D. Antonio Ramírez (ICCP).

Asistencia técnica:

Getinsa.

En el p.k. 18+000 se encuadra el enlace de Lorenzo-Sabas, de tipo diamante con una pesa, que conecta con la carretera actual y con la red de caminos de la zona; y en el 19+800 hay un nuevo cruce con la N-301, y, desde allí, la autovía continúa por la margen derecha hasta el final. La estructura situada en el p.k. 19+292 repone la N-301 y sirve de paso por encima de la autovía.

En el p.k. 23+500, se proyecta un ramal de incorporación a la autovía, en dirección a Albacete, para el tráfico de la N-301, que, mediante una rotonda de nueva construcción, permite la incorporación del tráfico de la citada N-301 en dirección a Albacete.

Finalmente, el tramo termina en el p.k. 24+365, a la altura del p.k. 342,0 de la N-301, conectando con el tramo inaugurado en junio de 1999.

Sección del firme

El firme adoptado para el tráfico de la autovía es el correspondiente a la sección estructural 132 sobre explanada E3 de la Instrucción 6.1-IC y 6.2-IC y está compuesto de 50 cm de suelo seleccionado sobre los que se extiende una capa de base de 15 cm, y, sobre ella, otros 15 cm de mezcla bituminosa en caliente del tipo G-25, 6 cm del tipo D-20 y, finalmente, una capa de rodadura de 4 cm de espesor del tipo PA-12.

Este firme permite la evacuación rápida de la calzada ante la lluvia, manteniendo las condiciones de seguridad de los usuarios, gracias a la capa de rodadura drenante extendida.

Para los ramales de los enlaces y para las reposiciones de la actual N-301, la estruc-



Vista de la Rambla de Minateda desde el Tolmo, donde se ubican restos de gran valor arqueológico.

tura del firme adoptada es la correspondiente a la sección 232, con 25 cm de zahorra artificial y 20 cm de mezclas bituminosas.

Sección transversal

Está compuesta por dos calzadas de dos carriles de 3,50 m de anchura en cada sentido de la circulación, arce- nes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m, y mediana de 12 m.

Las carreteras que se cruzan con la autovía y requieren de variante, se han repuesto con una sección 7/10 m y bermas de 0,75 m. Los caminos, por su parte, se han repuesto con una sección de 5 m de anchura; y las vías de servicio, también con una sección 7/10 m y bermas de 0,50 m.

Infraestructuras

A lo largo del tramo se han dispuesto los enlaces ya enunciados de Minateda-Jumilla, Cancarix, Lorenzo-Sabas y ro-

tonda, con un total de 17 estructuras: 9 viaductos, 5 pasos superiores y 3 inferiores.

En general, los viaductos menores de 30 m de longitud construidos en este tramo disponen de dos tableros independientes de 14,80 m de

Unidades más importantes

Movimiento de tierras

Desmontes y excavaciones	4 110 000 m ³
Terraplenes y rellenos	3 775 000 m ³

Firmes

Zahorra artificial ZA-40	259 000 m ³
Mezclas bituminosas	398 000 t

Estructuras

Hormigones	59 200 m ³
Acero corrugado	2 690 000 kg
Acero activo	82 400 kg
Cimbra	38 700 m ³
Tableros	21 300 m ²

Tan sólo resta el tramo El Puerto-Albacete para la total finalización de la autovía Albacete-Murcia

anchura con vigas doble T y losa de compresión.

Los mayores o iguales a 100 m consisten en dos tableros independientes de 11,30 m de anchura, con vigas doble T y losa de compresión.

Los pasos superiores de carretera sobre la autovía tienen una sección tipo que consiste en un tablero postesado de 10,80 m de ancho sobre las pilas; y los inferiores son marcos de 8 m de ancho y 5,50 m de altura.

Otras obras

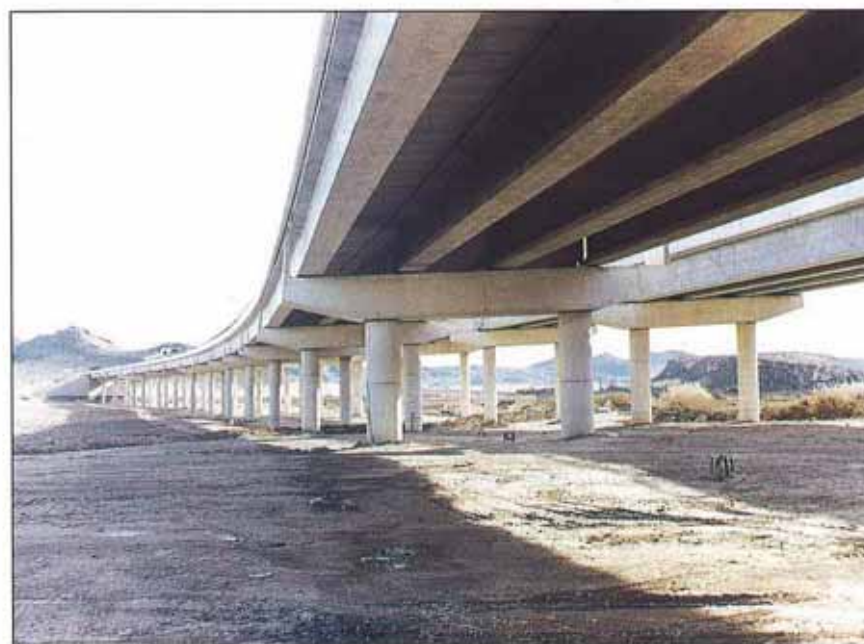
En general, las obras de drenaje transversal están formadas por tubos de hormigón armado de 1,80 m de diámetro (34), aunque la variación de diámetros está entre los 400 y 2 000 mm, así como por marcos tetracelulares (8), tricelulares (2), bicelulares (5) y unicelulares (8). Además, se ha restituido también un cauce afectado por el nuevo trazado.

Las obras se completan con la señalización, balizamiento, tendido de canalizaciones para SOS y las plantaciones necesarias (162 000 m² en taludes y enlaces y 24 000 m en mediana) para ofrecer el nivel de servicio con el que han sido proyectadas.

Finalmente hay que añadir que el coste de las obras han superado los 11 579 Mpta.■



Otra vista parcial de la obra recientemente inaugurada.



Vista inferior de la estructura de Minateda.