



Con la asistencia de la Ministra Magdalena Álvarez

El Ministerio de Fomento pone en servicio un nuevo tramo de la Autovía del Cantábrico A-8 en Asturias

- La inversión total ha ascendido a más de 33 M €, incluyendo las expropiaciones.
- El tramo tiene una longitud de 6 km.

Madrid, 4 de julio de 2007 (Ministerio de Fomento)

El Ministerio de Fomento ha puesto hoy en servicio, con la presencia de la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, el tramo Ballota-Cadavedo de la Autovía del Cantábrico A-8, que discurre por los municipios de Ballota, Cudillero, Valdés y Cadavedo, en el Principado de Asturias.

El tramo tiene una longitud de 6 km, y la inversión ha ascendido a 33.456.692,43 euros, que incluye un presupuesto estimado de expropiaciones de 760.000 euros. Ello supone una inversión por kilómetro troncal construido de 5.576.115,40 euros.

Con la puesta en servicio de este tramo, además de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de la zona, que podrán circular por una nueva autovía, se incrementa su seguridad y se reducen los tiempos de sus viajes en un 30%.

Asimismo, supone un fuerte impulso a la economía de la zona y progresar, también, en el cumplimiento de los objetivos de la política de infraestructuras del Gobierno de España, como son mejorar la accesibilidad de esta zona, fortalecer la cohesión territorial y garantizar el acceso a los servicios públicos en igualdad de condiciones.



Nota de prensa

Conscientes de la importancia de esta conexión, en la presente legislatura el Ministerio de Fomento ha trabajado sin perder un solo minuto. De hecho, en abril de 2004, en este tramo, si bien se habían comenzado las obras, su grado de ejecución sólo alcanzaba el 1%.

Es decir, en poco más de 3 años, este Gobierno ha ejecutado un 99% de la obra, hasta ponerla hoy en servicio.

Este tramo forma parte del sector Occidental de la Autovía del Cantábrico, que transcurre entre Tamón y Ribadeo, compuesto por 16 tramos. Cuando el actual equipo de Fomento llegó al Gobierno ninguno de ellos estaba en servicio; la mitad estaba en obras y en la otra mitad no se habían iniciado las obras, e incluso 5 tramos no tenían proyecto.

En poco más de 3 años todos los tramos están en obras, excepto uno. Desde abril de 2004 Fomento ha puesto en servicio 8 tramos, incluyendo el de hoy, ha comenzado las obras de 3 tramos más y ha aprobado los proyectos de 4 tramos, que ya están en obras.

Sólo queda un tramo con el proyecto en redacción, Otur- Villapedre, que, tras una sentencia de la Audiencia Nacional que anulaba la DIA aprobada por el anterior Gobierno, ya ha sido sometido a información pública (en febrero de 2007) el estudio de alternativas, y ha sido enviado al Ministerio de Medio Ambiente (en abril de 2007) para la preceptiva emisión de la nueva DIA.



ANEXO:

Las obras del tramo que entra en servicio, que fueron adjudicadas a la Unión Temporal de Empresas, formada por Aldesa Construcciones, S.A., Tableros y Puentes, S.A. y Dicaminos, S.L., han consistido en la duplicación de la calzada existente.

El trazado adoptado para el Tronco tiene una longitud total de 6 kilómetros aproximadamente, y consiste en el desdoblamiento de la calzada actual mediante la construcción de otra paralela. El radio mínimo adoptado es de 441 m y la pendiente máxima es del 3,33%, correspondiendo a una velocidad específica de 80 km/h.

La estructura más singular del tramo es el Viaducto Pintor Fierros, que ha sido ampliado. Consiste en un arco de hormigón de 194 m de luz y una flecha máxima de 50,375 m. Se amplía la sección transversal del tablero del viaducto para una anchura total de 22 m (4 carriles de circulación de 3.50 m. de anchura, arcenes de 2.50 m y mediana de 3 m). La ampliación se materializa mediante voladizos metálicos de 7.50 m de longitud que se sueldan al cajón, así como una viga de borde metálica longitudinal, soldada al extremo de los voladizos.

Otras estructuras

Viaducto de Cadavedo. Está constituido por un tablero continuo de 11,80 m. de anchura y 423,50 m de longitud total, distribuidos éstos en nueve vanos de luces. El tablero es de hormigón pretensado y se sustenta en ocho pilas macizas de 4,5 m de ancho. Todas las cimentaciones de las pilas se resuelven mediante encepados de seis pilotes de diámetro 1,50 m.

Viaducto de Ferreras. Está constituido por un tablero continuo de 11,50 m. de anchura y 139,50 m. de longitud total, distribuidos éstos en cinco vanos de luces. El tablero es de hormigón pretensado y se sustenta en cuatro pilas macizas. Todas las cimentaciones de las pilas se resuelven mediante micropilotes de diámetro 220 mm.



Viaducto de Ribón. Está constituido por un tablero continuo de 11,50 m. de anchura y 131,00 m de longitud total, distribuidos éstos en tres vanos. El tablero es de hormigón pretensado y se sustenta en dos pilas macizas. Todas las cimentaciones de las pilas se resuelven mediante micropilotes de diámetro 220 mm.

Asimismo, se construye una nueva galería de falso túnel paralela al existente. El túnel tiene una longitud total de 197,84 m. Está constituido por una bóveda de directriz formada por radios circulares. Dicha bóveda es de espesor constante igual a 0,60 m en gran parte de su extensión.

Se disponen dos muros vegetalizados y uno de suelo reforzado. Con el fin de minimizar la ocupación de terrenos por los ramales norte del Enlace de Ballota y obtener una óptima integración paisajística, se han dispuesto dos muros verdes el primero con una longitud de 100 m y altura máxima de 11,50 m; y el segundo con una longitud de 188 m y altura máxima de 24 m. El muro de suelo reforzado se dispone paralelo a la vía de Feve, conteniendo el tronco de autovía.

Se construyen además otras estructuras para dotar de permeabilidad al tráfico local: Cuatro pasos superiores, de nueva planta y tres pasos inferiores, como prolongación de los ya existentes.

Las actuaciones medioambientales han consistido fundamentalmente en la realización de siembras, hidrosiembras y plantaciones, con un presupuesto de 787.143,07 euros.