



LA NUEVA VARIANTE, INTEGRADA EN LA A-7, EVITA LA TRAVESÍA DE 10.000 VEHÍCULOS DIARIOS POR LA CIUDAD ALICANTINA

## Un alivio para Alcoy

JAVIER R. VENTOSA FOTO: EPTISA

El ministro de Fomento, José Blanco, puso en servicio en diciembre la variante de Alcoy, un recorrido de apenas 5,2 kilómetros de longitud que evita la travesía urbana por la ciudad alicantina, eliminando de esta forma el paso de unos 10.000 vehículos diarios por el núcleo urbano. El nuevo tramo constituye un paso más en el proceso de construcción de la autovía del Mediterráneo (A-7) en el límite entre Alicante y Valencia.

La ciudad de Alcoy (norte de Alicante) era hasta hace poco el último núcleo urbano de más de 60.000 habitantes de la Comunidad Valenciana que todavía mantenía en su interior el tráfico de una carretera nacional, en este caso la N-340 (Barcelona-Algeciras). Para los conductores de largo recorrido que circulaban entre Valencia y Alicante, al llegar a Alcoy esta carretera nacional se convertía en las calles Entenza y Santa Rosa (en dirección sur) y Alicante, Alzamora-Alameda y Valencia (en dirección norte), que es por donde se realizaba la travesía urbana hasta salir al otro lado de la “ciudad de los puentes”. Esta circunstancia

ha generado durante años importantes problemas de tránsito y medioambientales, tanto a los conductores de largo recorrido como a los propios alcoyanos.

Este panorama ya pertenece al pasado desde el 3 de diciembre con la entrada en servicio de la variante de Alcoy, una vía de alta capacidad de nuevo trazado integrada en la autovía del Mediterráneo (A-7) que bordea la ciudad por el este y evita el paso por el interior de Alcoy de los tráficos de largo recorrido, entre ellos los camiones, que prácticamente han desaparecido de la ciudad desde la apertura del tramo. Con la supresión de la travesía urbana se ha extraído de la ciudad el tránsito de

unos 10.000 vehículos diarios y se ahorran unos 20 minutos en el trayecto entre Valencia y Alicante, al poder rodear la ciudad en unos cuatro minutos. Al mismo tiempo, se ha eliminado uno de los tradicionales puntos de estrangulamiento de la N-340, dotando a la propia ciudad de un acceso de gran capacidad, de un alto nivel de seguridad vial y de una mayor fluidez en el tráfico, además de reducir la emisión de gases de efecto invernadero.

La nueva infraestructura, en cuya construcción el Ministerio de Fomento ha invertido 73,4 M€, mejora las comunicaciones norte-sur en esta zona y supone otro paso en el proceso de construcción de la autovía del Mediterráneo (A-7) en las comarcas del interior de Valencia y Alicante –la denominada autovía central–. Con la apertura de la variante de Alcoy, ya sólo restan por concluir tres tramos más (24 kilómetros) para concluir la A-7 en esta zona, todos ellos en ejecución. Este itinerario central entre Ibi y Albaida configura un eje vital para enlazar las

## El tránsito de camiones por el interior de la ciudad se ha reducido al mínimo con la entrada en servicio de la nueva variante

poblaciones de las comarcas centrales del sur de Valencia y el norte de Alicante con el litoral. Cuando todo este itinerario entre en servicio se espera un volumen de tráfico por el mismo de más de 20.000 vehículos al día.

### Características

El nuevo tramo discurre a lo largo de 5.254 metros por los términos municipales de Alcoy y Cocentaina, al este de la capital alcoyana, conectando con la N-340 mediante los enlaces de Alcoy Sur y Alcoy Norte, situados en los extremos de esta población. El recorrido, con una velocidad de proyecto de 80

km/h, enlazará por el sur con el tramo de la variante del barranco de la Batalla y por el norte con el tramo Cocentaina-Muro de Alcoy, ambos pertenecientes a la A-7 y actualmente en ejecución.

La traza de la variante discurre por el valle de Alcoy, a través de la ladera noroeste de la sierra de Ondaches, por un terreno de relieve muy acusado con grandes barrancos, lo que ha dado lugar a desmontes y rellenos de alturas máximas superiores a 40 metros, así como a la construcción de tres viaductos. El movimiento de tierras para construir la traza ha sido notable, como reflejan los 3,6 millones de metros cúbicos

de desmonte o los 2 millones de metros cúbicos de terraplén y pedraplén. Durante las obras, además, se han producido problemas de estabilidad en los taludes que han obligado a ejecutar un proyecto complementario con importantes medidas de sostenimiento y protección en la mayoría de los taludes de la margen derecha de la autovía.

El tramo, que presenta una pendiente máxima del 6% hasta el cruce del río Serpis, tiene su origen en el enlace de Alcoy Sur, ejecutado con tipología de diamante con glorieta central bajo la autovía, que permite conectar con las carreteras N-340 y CV-709. Dado que el tramo siguiente (Variante del barranco de la Batalla) no está concluido, se ha ejecutado una conexión provisional de 660 metros para facilitar el acceso a Alcoy. Este ramal conecta la glorieta central con otra situada sobre la carretera N-340 a la salida de la ciudad, cruzando sobre el río Molinar mediante un viaducto de 124 metros.

## La A-7 en la Comunidad Valenciana

La autovía del Mediterráneo (A-7) tiene en servicio la mayor parte de su recorrido por la Comunidad Valenciana, con unos 270 kilómetros abiertos al tráfico. Para completarla a su paso por tierras levantinas restan la apertura de tres tramos en el límite entre Alicante y Valencia, así como la construcción de la parte norte del itinerario por Castellón. En ambas zonas hay actuaciones en marcha.

Entre Alicante y Valencia, la A-7 tiene en servicio su parte norte (entre Valencia y Albaida, apoyándose parcialmente en la autovía autonómica CV-40) y su parte sur (entre Alicante e Ibi), estando en avanzada fase de ejecución los tres tramos por las comarcas de l'Alcoiá y el Comtat que completarán el recorrido, con la previsión de terminarlos este mismo año. Su inversión conjunta es de unos 240 M€. El primero, Variante del Barranco de la Batalla (4,3 km), adjudicado en abril de 2006, discurre en un

tercio de su recorrido por dos túneles bitubo, ya calados, e incluye la ejecución de un viaducto doble y dos enlaces (Ibi-Castella y Alcoy Sur). El segundo, Cocentaina-Muro de Alcoy (11,5 km), adjudicado en octubre de 2006, es una variante al este de ambas localidades donde se construyen cuatro enlaces (Alcoy Norte, Cocentaina, Alquería de Aznar y N-340) y 9 viaductos, con una longitud total de 1.852 metros. El tercero, Muro de Alcoy-Puerto de Albaida (8 km), adjudicado en enero de 2007, supone el desdoblamiento de la N-340 y la ascensión al puerto de Albaida, en el límite entre Alicante y Valencia. Aquí se construyen dos viaductos, dos enlaces (Puerto de Albaida y Albaida) y dos muros para evitar derrames de terraplén. El primero y el tercero fueron incluidos a finales de 2009 en el Plan de Aceleración de la Obra Pública, con una dotación conjunta de 18 M€.

En la provincia de Castellón, la autovía autonómica de la Plana (CV-10), que tendrá la nomenclatura de A-7 cuando sea transferida al Ministerio de Fomento, ultima su desdoblamiento entre la Pobla Tornesa y Vilanova d'Alcolea (11,2 km), ejecutado por la Generalitat. A partir de aquí y en dirección norte, el Ministerio de Fomento, tras hacerse cargo de las actuaciones para convertir en autovía el resto de la CV-10 entre Vilanova y la Jana (46 km), licitó a finales de noviembre la redacción de los proyectos constructivos de los tres tramos de este itinerario: Vilanova d'Alcolea-les Coves de Vinromá (13,6 km, con tres enlaces), les Coves de Vinromá-la Salzadella (14 km, con tres enlaces) y la Salzadella-Traiguera (18,3 km, con cuatro enlaces), cerca de la Jana. Desde aquí, el itinerario de la A-7 en dirección norte hasta el límite con Tarragona aguarda la formulación de la DIA para el tramo la Jana-el Perelló.

La autovía inicia su trazado con una curva de 650 metros de radio y dos curvas en S de 900 metros de radio –la longitud total en rectas de todo el recorrido suma apenas 706 metros–, pasando inicialmente bajo la carretera CV-709 y cruzando sobre el barranco de La Salud mediante un terraplén de 43 metros de altura. Luego cruza sobre el barranco de La Caña mediante un viaducto de 280 metros con altura máxima de pila de 34 metros y, tras una alineación recta de un centenar de metros entre dos curvas de radio 500 metros, gira hacia el este para apoyarse en la ladera de la margen derecha del río Serpis, alternando tramos de terraplén de hasta 26 metros con desmontes de 9 metros de altura. A lo largo de los primeros 3,2 kilómetros se ha dispuesto un tercer carril para circulación rápida en la

calzada izquierda (sentido Alicante), debido a la pendiente en rampa del 6% existente. También se han construido seis pasos de mediana.

Tras cruzar sobre el barranco del Cuquet con otro doble viaducto de 160 metros y altura máxima de pilas de 40 metros, el trazado gira hacia el oeste, pasando por debajo de la carretera CV-7890, que se repone mediante un paso superior. En esta zona se ha construido un lecho de frenado de 160 metros de longitud. Ya en la última parte, la autovía salva el río Serpis mediante un viaducto de 462 metros, finalizando el recorrido en el enlace de Alcoy Norte con la N-340, de tipología trompeta, ya existente, que se ha completado con los movimientos desde Alcoy hasta Alicante y desde Alicante hasta Alcoy.

En este trazado se ha construido una plataforma en la

que se han dispuesto dos calzadas de 7 metros, con arcén exterior de 2,5 metros, interior de 1,5 metros, berma de un metro y mediana de 2 metros. El paquete de firme está constituido por 30 centímetros de mezclas bituminosas en caliente y 25 centímetros de zahorra artificial ZA-25 dispuestos sobre una explanada tipo E-2 construida mediante estabilización de suelos con cal.

Los tres viaductos del tramo se han resuelto con estructuras de 5, 6 y 8 vanos, con cimentaciones realizadas mediante zapatas y pilotes. El tablero del viaducto del río Serpis es un cajón de hormigón pretensado de 3 metros de canto con voladizos laterales; los tableros de los otros dos viaductos dobles son vigas prefabricadas pretensadas tipo artesas de 1,75 metros de canto.

Los cuatro pasos superior-

res existentes, de 90, 66, 63 y 66 metros de longitud, son estructuras de cuatro vanos con tableros a base de losa de hormigón pretensado y cimentación directa mediante zapatas. Los tres pasos inferiores presentan tipologías distintas: dos son estructuras isostáticas pretensadas *in situ* de 38 metros de longitud y los otros dos son pórticos –uno cerrado y otro abierto– de hormigón armado *in situ*, de 42 y 68 metros de longitud respectivamente.

Cabe señalar también el esfuerzo realizado en la restauración medioambiental del entorno de las obras, destacando la protección del patrimonio histórico, artístico y arqueológico, la integración paisajística de la obra y la protección acústica necesaria para conseguir los objetivos de calidad para niveles de emisión sonora originados por la nueva vía. ■