



La Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, asistió esta mañana al acto de puesta en servicio del tramo de 3,8 kilómetros de longitud.

El Ministerio de Fomento abre al tráfico el tramo Novellana - Ballota de la Autovía del Cantábrico, A-8, en Asturias

- Las obras han contado con una inversión de casi 21 M€
- Fomento ha destinado en los PGE 2005-2008 un total de 549 M€ al sector Occidental de la A-8, lo que supone casi duplicar la asignación presupuestaria de la anterior legislatura

Madrid, 6 de febrero de 2008 (Ministerio de Fomento).

La Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, asistió hoy al acto de puesta en servicio del tramo Novellana-Ballota de la Autovía del Cantábrico, A-8, en Asturias, que ha contado con una inversión de casi 20 millones de euros, incluyendo el coste de las expropiaciones que ha ascendido a 300.000 euros, y cuyas obras han sido ejecutadas al 100% durante la presente legislatura.

La Autovía del Cantábrico de la que forma parte el tramo abierto hoy al tráfico permite la conexión de Asturias con Galicia, al oeste, y con Cantabria y País Vasco, al este. Se trata de una conexión básica para el desarrollo económico de todas las Comunidades Autónomas de la fachada cantábrica española.

Autovía del Cantábrico tramo Occidental

El tramo Novellana-Ballota forma parte del tramo Occidental de la Autovía del Cantábrico en el que, durante la presente legislatura, el Ministerio de Fomento ha realizado un gran esfuerzo inversor destinando, en los PGE 2005-2008, un total de 549 millones de euros, lo que supone casi duplicar la asignación presupuestaria de la anterior legislatura.



Esta inversión ha repercutido directamente en el grado de ejecución del sector Occidental de la A-8 que, en abril de 2004, se encontraba al 9,7%, mientras que en febrero de 2008 ya ha alcanzado el 70%, es decir, durante esta legislatura se ha multiplicado por más de 7 la ejecución de las obras con respecto a la anterior.

Tramo Novellana-Ballota, características técnicas

La carretera nacional N-632 entre las localidades de Avilés y Luarca, que recoge el tráfico provincial e interprovincial de la zona costera del Occidente de Asturias, se va a transformar en una de las dos autovías contempladas en el litoral asturiano. Estas autovías que funcionan como continuación de la autopista que une Oviedo, Gijón y Avilés, constituirán conjuntamente con la autopista de peaje de Oviedo a León, los ejes básicos de sistema general de carreteras de la región, destinado a alojar el tráfico rodado de carácter interprovincial.

El tramo entre Novellana y Ballota de esta carretera, es una variante de la antigua carretera nacional que ha quedado como vía de servicio para cubrir necesidades locales y que discurre más alejada de la costa que ella con lo que evita las travesías de Ballota y Novellana. Fue puesta en servicio el año 1.996 y dispone de unas características geométricas adecuadas que permiten la duplicación, ya que este aumento de capacidad se tuvo en cuenta durante su planeamiento y construcción.

Las obras consisten, en definitiva, en la duplicación por el norte de las obras previstas en el proyecto de la primera calzada, con vistas a transformarla en autovía.

En el tramo, de 3,8 kilómetros de longitud, destacan como obras singulares tres viaductos de longitudes comprendidas entre 104 y 288 m de longitud:

- Viaducto de San Roque: se ha resuelto mediante una estructura mixta con cajón metálico. El ancho del tablero es de 11.50 metros y la longitud total del puente es de 127.0 m. Esta longitud se distribuye en 4 vanos de luces 26-37.5-37.5-26 metros. La sección



transversal está constituida por una losa superior de hormigón armado y un cajón metálico de acero S355 J2G1W.

Las pilas del viaducto son macizas de hormigón armado, con una altura máxima de 21,50m La cimentación en pilas se hace mediante encepado de micropilotes y en los estribos mediante pilote

- Viaducto de Cándano: también con tipología de cajón mixto, consta de 6 vanos, con luces de 40-52-52-52-52-40 metros que dan lugar a una longitud total de 288,00 m. La anchura del tablero es constante e igual a 11.50 m. La sección transversal está constituida por una losa superior de hormigón armado y un cajón metálico de acero S355 J2G1W. El tablero metálico se empuja desde ambos estribos.

Las pilas son de hormigón armado con sección rectangular hueca variable con la altura. La altura máxima de pila es de 70,02m. Las cimentaciones de las pilas 2 y 5 se realizan mediante zapatas directas, mientras que las 1, 3 y 4 se hacen mediante micropilotes. Las cimentaciones en los estribos son de tipo profundo, combinando pilotes y micropilotes.

- Viaducto de Las Arenas: también se ha resuelto mediante una estructura mixta con cajón metálico. La longitud total del puente es de 104.0 m, distribuida en 5 vanos con luces de 16.6-23.6-23.6-23.6-16.6 metros.

Como en los casos anteriores, la sección transversal está constituida por una losa superior de hormigón armado y un cajón metálico de acero S355 J2G1W

Las pilas del viaducto son macizas de hormigón armado con una altura máxima de 17.41 m Las cimentaciones de la pilas 1 se resuelve mediante zapata directa, mientras que las 2, 3 y 4 se ejecutan mediante micropilotes. Las cimentaciones en los estribos son de tipo profundo, combinando pilotes y micropilotes



Además, las obras han contemplado las siguientes estructuras:

- Dos ampliaciones de pasos inferiores de tipo marco de hormigón armado, uno para caminos agrícolas y otro para la ampliación del enlace de Novellana
- Tres pasos superiores para caminos. Se ha optado por una solución de vigas artesas prefabricadas pretensadas isostáticas con continuidad en el tablero hormigonado in situ.
- En el trazado aparecen un conjunto de 8 muros, de dos tipos diferentes, muros de escollera y de hormigón armado. Los muros nº 1 a 6 son de escollera y los nº 7 y 8 son de hormigón armado.

Asimismo, se ha procedido a la remodelación del Enlace de Novellana, actualmente en servicio, de tipología de semitrébol.

La sección transversal tipo del tronco de la autovía está compuesta por dos calzadas de dos carriles cada una de 3,5 m de anchura, arceles exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m, separadas por una mediana de anchura variable entre 3,50m y 5,36m.

El trazado corresponde a una autovía de 80 km/h de velocidad de proyecto, según la Instrucción de Trazado Norma 3.1.-IC. El radio mínimo es de 448 m, y la pendiente máxima es del 2,313%. Los acuerdos cóncavos y convexos mínimos son 14.345 y 10.069, respectivamente.