



Fomento pone en servicio un tramo de la autovía del Cantábrico en Asturias

- Se abre al tráfico el trayecto de 11,9 kilómetros entre Navia y Tapia de Casariego
- El Ministerio ha invertido 77,1 millones de euros en la construcción de este tramo

Asturias, 4 de febrero de 2012 (Ministerio de Fomento)

El tramo Navia-Tapia de Casariego de la Autovía del Cantábrico (A-8) ha entrado hoy en servicio, con lo que se han abierto al tráfico 11,9 nuevos kilómetros de esta infraestructura clave para la conexión de Asturias con las redes transeuropeas de transporte y para la vertebración de la cornisa Cantábrica.

El Ministerio de Fomento ha realizado una inversión de 77,1 millones de euros en esta obra.

Con este nuevo tramo ya están en servicio 190 kilómetros de los 245 que tendrá esta autovía cuando esté concluida a su paso por Asturias.

Características técnicas

El origen del trazado se sitúa en el enlace de Tapia de Casariego, en el extremo occidental, y el final en el punto de conexión con la variante de Navia, en el enlace de Jario, discurriendo al sur de la actual N-634 por los concejos de Tapia de Casariego, El Franco y Coaña.

La sección tipo básica en el tronco de la autovía está formada por dos calzadas de 7 metros de anchura, en las que se alojan dos carriles de circulación de 3,5 metros, arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores de 1 metro. El ancho de la mediana es de 4 metros. El radio mínimo es de 1.000 metros y la pendiente máxima del 4%.

A lo largo del trazado se proyecta un enlace completo en La Caridad, que permitirá la conexión de la autovía con la carretera FR-1 La Caridad-Rozadas y con la CN-634 por medio de un vial de conexión de 560 metros de longitud. Este enlace



presenta tipología de diamante, con paso inferior para la vía secundaria y sendas glorietas en ambas márgenes.

Se completa la ejecución del actual semienlace de Jarrio, construyendo los ramales para la salida e incorporación del nuevo tramo de autovía.

La construcción de este tramo de autovía conlleva la ejecución de cuatro viaductos, denominados: Rebollada, Porcía, Caballeiros y Miudes.

El viaducto de la Rebollada, que salva el barranco homónimo, consiste en dos estructuras gemelas, de 302 m de longitud y nueve vanos, cuya máxima luz es de 37 metros, y tablero formado por vigas cajón prefabricadas, sobre pilas ejecutadas "in situ" que se asientan sobre cimentación superficial.

El viaducto de Porcía salva el río y el LIC (Lugar de Interés Comunitario) del mismo nombre. Se trata de una estructura de 236 metros de longitud, dividida en cuatro vanos con una luz máxima de 80 metros, pilas ejecutadas "in situ" y tablero mixto formado por un cajón metálico, construido mediante el procedimiento de empuje, y por una losa de hormigón, apoyada sobre el cajón. El ancho del tablero, en el que se dispondrán las dos calzadas de la autovía, es de 26 metros. La altura máxima de este viaducto alcanza 35 metros sobre el río Porcía.

El viaducto de Caballeiros, sobre el arroyo del mismo nombre, cuenta con una tipología similar al de la Rebollada. Su longitud es de 124 metros, distribuida en cuatro vanos con luces de 37 metros en el centro y de 25 metros en los vanos extremos.

El viaducto de Miudes, que salva el arroyo homónimo, consta de tableros construidos con vigas prefabricadas artesas y también se compone de dos estructuras gemelas. Este viaducto tiene una longitud total de 173,7 metros, repartida en cinco vanos de 35 m de luz máxima.

Otras estructuras que se construyen en este tramo son 14 pasos superiores y 7 pasos inferiores, para permitir el cruce con la autovía de la red viaria local, así como para salvar dos interferencias con la línea ferroviaria de FEVE Ferrol-Gijón.

La ejecución de estas obras comprende también la construcción del área de servicios de La Rasa, así como el desvío y reposición de los servicios afectados de líneas eléctricas, telefónicas, abastecimientos y el gasoducto Villalba-Llanera.

Integración ambiental

Las actuaciones ambientales más representativas llevadas a cabo en la obra son la realización de hidrosiembras y plantaciones, como medidas correctoras para desmontes y zonas de préstamos y vertederos, así como el extendido de tierra



vegetal en los taludes. También se han colocado pantallas acústicas de hormigón para la prevención de la afección por ruido en las inmediaciones del Viaducto de Miudes, en la zona de La Ronda y en la zona de Carbexe. En total se han colocado 820 m² de pantallas de 2,5 metros de altura y 502 m² de 3 metros de altura. Para evitar el efecto barrera se han ejecutado obras de drenaje con pasos para fauna y se han colocado puertas de escape a lo largo del trazado.

En lo referente a la protección del Patrimonio Cultural se ha llevado a cabo un seguimiento arqueológico que ha incluido el control de todas las excavaciones, desmontes, movimientos de tierras y voladuras, así como préstamos, vertederos, etc. Se ha prestado especial atención a las afecciones al Camino de Santiago y al denominado Canal de los Moros. Se ha inventariado la Casa de San Pelayo previamente a su derribo y se ha protegido adecuadamente el Molino del arroyo Caballeiros, en El Franco, durante las obras. El importe de estas actuaciones asciende a 1.731.235 euros.