



Otro puente sobre la A-30 mejorará la conexión entre El Palmar y La Alberca



MANUEL MADRID

✉ mmadrid@laverdad.es
Twitter: @manuelmadrid_lv

Es la actuación de mayor complejidad de la Costera Sur, y aunque va rezagada se abrirá en septiembre; tendrá un arco de acero, carril para bicis, aceras e iluminación ornamental

MURCIA. Los tres tramos de la Costera Sur estarán en funcionamiento a la vuelta del verano –para el mes de septiembre, según las previsiones–. El más rezagado por su complejidad técnica, aunque dentro del plazo de obra previsto, es la conexión entre El Palmar y la primera fase de la Costera Sur ya en funcionamiento entre el auditorio de La Alberca y Algezares. La obra más representativa en ejecución es el viaducto sobre la A-30, donde ya se están instalando los estribos, como pueden observar los automovilistas que circulan en dirección a Cartagena.

El porcentaje de ejecución de este

tramo de la Costera Sur es del 30%, y los ingenieros de la urbanizadora municipal, Urbamusa, indican que la circulación no se verá interrumpida en ningún momento. La obra consiste en el desdoblamiento del puente actual, que tiene dos carriles, de modo que cuando entre en funcionamiento el nuevo viaducto habrá cuatro carriles, dos por sentido. El puente actual se verá mejorado notablemente; ahora no tiene aceras y con esta actuación se renovarán todos sus elementos dotacionales y funcionales, de manera que tenga las mismas características que las de la nueva estructura a construir, según detallaron a 'La Verdad' el ingeniero de Caminos Alberto Pérez-Albacete y el director de Urbamusa, Roque Ortiz. Por ejemplo, barras de protección y barandillas peatonales en acero inoxidable –más altas e iluminadas–, mayor iluminación y, además, ornamental, y se reforzará la seguridad con barreras para coches en calzada. El puente tendrá un arco central con alumbrado especial, así como carril para los ciclistas, como el resto de tramos de la costera.

Las dos calzadas de circulación estarán separadas por una mediana de anchura variable. En la derecha las aceras tendrán 2,5 metros y carril bici de 2,5 metros; en la izquierda únicamente se ha proyectado acera de 2,5 metros de altura –ahora no



Estribos del nuevo viaducto, en el lado derecho de la autovía en dirección Cartagena. :: GUILLERMO CARRIÓN

tiene–. Este paso superior sobre la autovía A-30 cuenta con estribos de tipo cerrado y de hormigón armado, y se ha elegido así, según expone Pérez-Albacete, para que la estructura interfiera mínimamente en el flujo circulatorio inferior y en la estructura existente; de hecho, la instalación del tablero obligará a cortar la circulación en la autovía, siempre de noche, y probablemente en el mes de mayo. El arco de sección circular,

fabricado en acero autopatinable tipo corten, con la misma luz que el tablero, estará apoyado sobre los estribos que se construyen actualmente. La iluminación será una de las características más destacadas de todo el puente, incluido el arco, insiste Ortiz, ya que irá provisto de iluminación mediante proyectores led. Se prevén aceras para el paso de peatones, equipadas con barandillas de protección de acero inoxidable, y car-

rril bici separado físicamente de la calzada de circulación de vehículos.

La principal mejora que se ha introducido en el proyecto del viaducto, según los técnicos de Urbamusa, es el recálculo de la estructura para adaptarse a la nueva normativa de puentes IAP-11, que no estaba en vigor en el momento de aprobación del proyecto y no era entonces de obligado cumplimiento, si bien se ha considerado su adaptación pue-

La obra consiste en desdoblar el viaducto actual sobre la autovía; tendrá cuatro carriles, dos en cada sentido

to que con esta ley se refuerza la seguridad en caso de terremotos. El recálculo ha significado, por ejemplo, cambiar la cimentación del viaducto de tierra armada y estribo flotante con pilotes a 25 metros de profundidad a una cimentación de estribo de hormigón armado cerrado y zapata con pilotes a 34 metros de profundidad, «cimentación que mejorará ampliamente la seguridad y que además separa y aísla el viaducto nuevo con el existente, con lo que evita cualquier problema de interacción del nuevo viaducto sobre el existente», argumenta Pérez-Albacete.

Respecto a los otros dos tramos en construcción de las costeras, el que está más avanzado es la conexión entre El Palmar y San Ginés, desde la carretera de El Palmar (antigua carretera N301) hasta la glorieta de acceso a la autovía MU-30 (El Palmar-Alcantarilla) y la carretera RM-600, en el acceso a la avenida de San Ginés y al Polígono Industrial Oeste. Tiene una longitud de 1.330 metros y un porcentaje de ejecución del 80%. Su trazado es paralelo al vial existente junto a la autovía MU-30, y de hecho lo sustituye ya que el actual no dispone de una geometría adecuada, hasta finalizar en la intersección del Camino Viejo de San Ginés con la avenida de El Palmar. El vial que se ha proyectado mantiene los accesos a todos los caminos existentes y a caminos de viviendas; este tramo cuenta con calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, con arcenes exteriores e interiores de 1 y 0,50 metros, iluminación y carril bici segregado de doble sentido y acera con arbolado de alineación de 2,5 metros de ancho. Este tramo mejorará la circulación de tráfico, peatonal y ciclista.

La pasarela peatonal que cruza la MU-30 será adaptada, modificando la rampa de acceso; para ello se están tramitando los permisos necesarios.

Junto a las Escuelas Nuevas

El tramo que discurre entre el desvío urbano de El Palmar -avenida Primero de Mayo- con el acceso a La Alberca y a la autovía A-30 tiene 569 metros de longitud y se ha ejecutado ya el 65% de la obra prevista. Esta parte arranca en una glorieta y finaliza en otra, la que da acceso al tramo de costera del viaducto y desde la que se podrá enlazar con la autovía. A las casas aledañas se les ha dotado de red de saneamiento de la que carecían y se les ha mejorado la red de abastecimiento; de nuevo, dos carriles por sentido, mediana ajardinada y carril bici segregado, y acera con arbolado. Este tramo servirá para conectar las dos pedanías, por lo que se prevé que tenga gran tráfico peatonal y ciclista. Además, se ha realizado una obra de drenaje para el cauce de la Rambla del Puerto, que cruza la RM-302, y se está colaborando en la ejecución del CEIP Escuelas Nuevas cuya fachada limita con este tramo para las acometidas de saneamiento, abastecimiento, pluviales, contraincendios, gas...