

Inaugurada la variante de Santa Marta de Tormes

Por MARTÍN FERNÁNDEZ



La variante tiene una longitud de 6 620 m y se desarrolla por los términos municipales de Santa Marta de Tormes, Carbajosa de la Sagrada y Pelabravo.

Esta variante, que forma parte de la N-501, de Madrid a Salamanca, evitará la travesía urbana de Santa Marta de Tormes, y estaba contemplada en el Plan General de Carreteras 1984/91 como actuación en medio urbano.

Con su construcción no sólo se suprime esa conflictiva travesía sino que, además, se crea un mejor servicio de acceso a ella, y se reduce notablemente cualquier riesgo de accidentalidad, debido, en gran medida, a que la antigua travesía dividía el núcleo urbano en dos zonas con gran relación, fundamentalmente peatonal, con sus consiguientes numerosas situaciones potenciales de peligro. Por otro lado, no hay que olvidar que la N-501 es el único acceso existente a Salamanca desde Madrid, y con esta obra, junto a la futura Ronda Sur y la Circunvalación suroeste de Salamanca,

derivarán el tráfico de paso de Madrid a Cáceres y Portugal y viceversa.

Tampoco se puede olvidar que, al ser esta población un importante medio residencial de personas que trabajan en Salamanca, se acusaban puntas de tráfico de gran densidad, coincidentes con las entradas y salidas del trabajo.

Descripción del trazado

La variante se desarrolla por los términos municipales de Santa Marta de Tormes, Carbajosa de la Sagrada y Pelabravo, y su trazado discurre por la zona sur de la primera de las citadas y por la banda de reserva prevista para viales en la vigentes Normas Subsidiarias de Planeamiento, mejorándose notablemente la con-

diciones de circulación de la N-501 en el tramo objeto de la obra.

Esta tiene una longitud de 6 620 m, y en ella se distinguen dos tramos claramente diferenciados: Uno, que discurre por el corredor de la actual C-510, de Salamanca a Alba de Tormes, que se ha proyectado con conexiones a nivel y sin control de accesos; y, otro, que se separa del corredor citado hasta conectar con la N-501 y que se ha proyectado con todas sus conexiones a distinto nivel y con control total de accesos.

El tramo inaugurado comienza desviándose de la N-501 hacia el corredor de la C-510, solucionándose su conexión mediante una intersección del tipo glorieta, que también da acceso a Santa Marta y a las industrias próximas existentes en el tramo de la N-501, que, con

La variante de Santa Marta de Tormes se desarrolla en un tramo de nuevo trazado entre los puntos kilométricos 87 y 93,22 de la N-501.

motivo de la construcción de la variante, se abandona.

A partir de la glorieta, la variante desdobra la actual C-510 ajustándose al trazado en alzado de la misma.

La unión de los dos tramos mencionados se produce en el enlace nº 1, que es una glorieta superior, en la que se conectarán la C-510 y la futura ronda sur. A partir de ese lugar, la obra discurre por un nuevo trazado, atravesado transversalmente por tres pasos inferiores y uno superior, que facilitan la permeabilidad a ambos lados de la obra.

La conexión de este tramo con la N-501 se realiza en el enlace nº 2, del tipo trompeta, que permite la salida hacia Santa Marta de Tormes.

Características técnicas del trazado

En ambos tramos, las anchuras de las calzadas son de 7 m, con carriles de 3,5 m cada uno y con arcenes interiores de 1 m y exteriores de 2,5 m. Por otro la-



Las obras han supuesto una inversión de 2 850 Mpta.

do, mientras que para el primer tramo se ha dispuesto de una mediana de 5 m, una pendiente máxima de 2,25% y un radio mínimo de 500 m; para el segundo, la mediana es de 12 m, la pendiente máxima es del 1,7% y el radio mínimo de 1 000 m.

Los acuerdos cóncavos del primero de los tramos son de 5 000, y 10 000 los del segundo, mientras que los convexos son de 5 000 para el primero y 15 000 para el segundo.

Aforos

La Intensidad Media Diaria (IMD) prevista para 1997 es de

21 864 vehículos con 3 499 de pesados, lo que supone un tráfico T1. Para los ramales, vías de servicio y el tramo de acceso a Santa Marta, se considera el movimiento Salamanca-Alba de Tormes, con una IMD prevista de 684 vehículos, es decir, un tráfico T2.

La dirección de las obras, que ha supuesto una inversión de 2 850 Mpta, ha estado a cargo de la Unidad de Salamanca de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. ■

Martín Fernández. Colaborador de la revista RUTAS.

Principales Unidades

Movimientos de tierras:

Excavación de la explanación y préstamos	370 000 m ³
Terraplén	850 000 m ³
Suelo estabilizado in situ con cal	65 000 m ³

Firmes

Suelocemento	70 000 m ³
Mezclas bituminosas en caliente	140 000 t
Estructuras	20 u



Un total de 20 estructuras se han dispuesto a lo largo del tramo inaugurado.