

Nuevo acceso al aeropuerto de Córdoba



POR MIGUEL LOVERA, ICCP, Y
RODRIGO VÁZQUEZ, ICCP.

Trazado

El trazado de la carretera se apoya fundamentalmente en el eje de la calzada actual, con una longitud de 6 260 m, desde su comienzo en la avenida Conde de Vallellano hasta la intersección con el camino CH-2, de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

A lo largo de su recorrido, se afectan dos líneas de ferrocarril

que se salvan mediante sendas estructuras: una de ellas en variante para mejorar las condiciones actuales del trazado; y, la otra, para conseguir una mejor calzada.

El trazado proyectado en planta es una sucesión de alineaciones rectas y curvas circulares con clooides de acuerdo en el tramo interurbano, rectificando los tramos sinuosos y adecuando la rasante a las nuevas condiciones derivadas del trazado en planta, a la ejecución de pasos superiores e inferiores, a las edificaciones colindantes para restituir los accesos

y disponer calles o vías de servicio, y a la ejecución de las distintas capas que forman el firme proyectado.

El **tramo urbano** (p.k. 0+000 al 1+840) tiene unas pendientes máxima del 3,42% y mínima del 0,12%. El viario es el dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana, y se han dispuesto glorietas en las intersecciones principales.

En cuanto al **tramo interurbano** (p.k. 1+840 hasta el final), posee un radio mínimo de 500 m y unas pendientes máxima del 4% y mínima del 0,20%. Se proyec-

Ficha Técnica

Titular:

Ministerio de Fomento. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental.

Director de Obra:

D. Miguel Lovera (ICCP).

Empresa adjudicataria:

OHL

Jefe de obra:

D. Juan Carlos Díaz Verdoy (ICCP).

tan cinco glorietsas, la última de las cuales da acceso al aeropuerto y facilita el cambio de sentido. El viario también es el previsto en el Plan anteriormente mencionado.

Estructuras

A lo largo del tramo se han proyectado varias estructuras, para solucionar el enlace del aeropuerto a través de la vía del ferrocarril.

Por un lado, se amplía el puente sobre el ferrocarril (p.k. 4+514). Éste estaba formado por tres tableros isostáticos, con 9 vigas pretensadas de 0,65 m de canto, sección de doble T de 0,70 m de anchura, separadas 1,04 m entre ejes. Los vanos son de 14,90, 13,90 y 14,90 m.

Unidades más importantes

Tramo urbano

Demoliciones.....	15 000 m ³
Excavaciones.....	61 000 m ³
Terraplén.....	110 000 m ³
Subbase y base granular.....	17 000 m ³
Mezclas bituminosas.....	18 000 t
Tuberías saneamientos.....	1 200 m
Tuberías abastecimiento.....	2 600 m
Pavimentación con baldosas.....	13 000 m ²
Vigas artesa de 1,20.....	90 m
Carril bicicleta.....	2 000 m ²
Otros datos: Se ha realizado también la iluminación y semaforización del tramo urbano	

Tramo interurbano

Excavaciones.....	145 000 m ³
Terraplén y suelo selec.....	34 000 m ³
Suelo seleccionado.....	56 000 m ³

Afirmado

Subbase y base granular.....	56 000 m ³
Mezclas bituminosas.....	25 000 t

Estructuras y marcos

Vigas prefabricadas de 1,10 m canto.....	110 m
Hormigón.....	2 800 m ³
Acero.....	175 000 kg



Vista parcial del tramo urbano.

La losa superior era de 0,20 m de canto, con una anchura total de 9 m (6 m de calzada, arcenes de 0,5 m y aceras de 1 m).

La reforma consiste en aumentar esta anchura de 9 m a 10,50 m, sustituyendo las dos

vigas de borde y demoliendo el forjado existente en dos metros, para su ampliación.

Además, se ha construido otro puente completamente nuevo sobre el ferrocarril, en el p.k. 3+162.

Cada tablero está formado por dos vigas artesa de 1,1 m de canto, separadas 6 m. Sobre los tableros se coloca una losa de hormigón armado de 0,25 m de canto. Su anchura corresponde a 10,5 m, con 7 m para la calzada, 1,50 m para cada arcén, y 0,25 m para colocar las barreras rígidas.

Las pilas se han construido con fustes rectangulares de 2,225 x 0,80 m, con estribos de sillería sobre el terraplén. La cimentación es directa, y deja tres vanos isostáticos de 15-22-15 m de luz de cálculo.

Para dejar espacio para caminos de 7 m de anchura bajo

Accesos a Grandes Ciudades

los vanos extremos, los terraplenes de asiento tienen muros de tierra armada.

Obras de fábrica y drenaje

El drenaje transversal se ha resuelto mediante la prolongación de las obras existentes en la actual carretera, creando obras nuevas en los arroyos importantes. Para el longitudinal se han creado cunetas triangulares profundas que garanticen el drenaje de las capas del firme. Las aguas recogidas se desvían a los arroyos naturales existentes.

Las conducciones de agua y saneamiento, que se atraviesan con el terraplén del enlace del aeropuerto, se han protegido instalándolas dentro de un marco de hormigón armado



El trazado proyectado en planta es una sucesión de alineaciones rectas y curvas circulares, con clotoides de acuerdo en el tramo interurbano.

para hacerlas visitables, con pozos de acceso en los extremos.

La conducción de saneamiento es la única que cambia

su trazado para situarse a mayor profundidad, creándose un marco de forma independiente, instalándose en él la nueva tubería conectada a la existente. ■



*Más de 22 años dedicándonos a la
Fabricación en el Sector de la Señalización.*



ESTAMPACIONES CASADO, S.A.

Oficinas: Avda. Conde Vallellano, 17
14004 CORDOBA
Tlf: 957 29 29 33 / Tlfax: 957 29 26 88

Fábrica: Avda. La Torrecilla Esq. Amargacena s/n
14013 CORDOBA
Tlf: 957 29 21 11 / Tlfax: 957 29 20 10

E-mail:
AUXILIAR1@teleline.es