

Fomento abre al tráfico el tramo Lleida – La Cerdera de la A-22

D. Juan José Barrios Baquero,
ICCP, y Director de las obras.

El pasado 14 de diciembre de 2009, el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, D. Víctor Morlán, puso en servicio dos tramos de la autovía A-22: Lleida – La Cerdera y La Cerdera – Variante de Almacelles (Este), ambos en la provincia de Lleida que han supuesto una inversión conjunta de 70 millones de euros para sus 9400 m de longitud de los dos tramos.

D. Víctor Morlán presidió el acto oficial de apertura al tráfico.

Su puesta en servicio abre un nuevo eje de alta capacidad hacia el Corredor cantábrico y hacia los Pirineos, a través de la conexión con la A-23, desde Huesca hasta Jaca, y la A-21, Jaca – Pamplona.

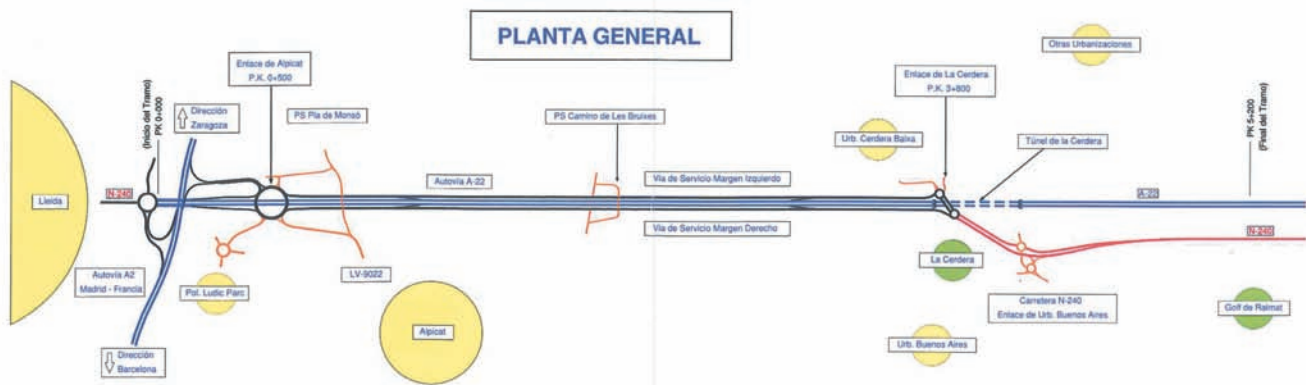
La N-240, en el tramo objeto del proyecto, supone la vía de entrada en Lleida de una población residente en los municipios limítrofes y daba servicio fundamentalmente, entre el cruce con la A-2, las Urbanizaciones de La Cerdera y la población

de Almacelles a todos los movimientos circulatorios locales que se generan en la zona. Este tráfico se mezclaba con el de largo recorrido que se dirigía hacia Huesca y los pueblos cercanos.

Descripción del tramo

El tramo inicial y arranque de la Autovía A-22, Lleida-Huesca, supone el enlace de conexión con la Au-





Trazado en planta del tramo finalizado.

toavía A-2, Madrid-Frontera Francesa. El tronco de la nueva autovía, ha sido diseñado para una velocidad de 120 km/h y se inicia una vez pasada la glorieta lado Lleida existente anteriormente.

La solución adoptada ha consistido en el mantenimiento de la glorieta existente lado Lleida que conduce los movimientos Zaragoza -Huesca y Huesca-Barcelona, así como de la estructura bajo la A-2 por donde pa-



Vistas parciales del tramo. En la foto de arriba, paso superior sobre el Camino de Les Brixes.

sa también actualmente el tronco de la autovía. Así mismo se ha eliminado la glorieta anterior lado Huesca y se ha creado un nuevo enlace a 300

Autovía A-22

Desde 2004, el Ministerio ha finalizado los estudios e iniciado las obras de 9 tramos de la A-22, y en estos momentos se encuentran concluidos 4 de ellos. El siguiente tramo que entrará en servicio será el de la Variante de Barbastro, a principios de 2010, seguido del Siétamo - Velillas y, parcialmente, el tramo Ponzano - Velillas (desde Velillas hasta el río Alcanadre) antes de verano de 2010.

En Lleida, el Ministerio de Fomento concluirá las obras del tramo Variante de Almacelles - L.P. Huesca en 2011.

Actualmente, en Lleida, en materia de carreteras, el Ministerio de Fomento tiene en marcha obras por casi 200 millones de euros.



Vista aérea del enlace.

m del anterior p.k. 0,500 del tronco, de tipo glorieta elevada, que conduce el tráfico local entre Alpicat y Lleida, los tráficos de zonas comerciales y el acceso a urbanizaciones separadamente del tronco, así como los movimientos Huesca - Zaragoza, Barcelona - Huesca.

Debido al carácter periurbano de la zona, a partir de la glorieta se han creado vías de servicio a ambos márgenes del tronco hasta la zona de La Cerdera. La vía de servicio de la derecha aprovecha en buena parte la actual N-240.

Las vías de servicio conectan con el enlace de La Cerdera, situado sobre la entrada del túnel, permitiendo el acceso a la autovía hacia Lleida a las urbanizaciones de La Cerdera y Buenos Aires, como la conexión con el viario local. Su tipología es de tipo de pesas a ambos lados del tronco.

A partir de este enlace y en el lado norte, el trazado en planta de la vía de servicio será ahora la actual N-240, aunque sin aprovecharse en su totalidad por la diferencia de cota existente.

En el p.k. 3,700 se sitúa la boca lado Lleida del túnel de La Cerdera, el cual se ha diseñado con una longitud aproximada de 432 m, debido fundamentalmente a consideraciones medioambientales y de seguridad vial. La boca lado Huesca se sitúa

en el p.k. 4,200.

El trazado termina en el p.k. 5,200, donde se establece la conexión con el siguiente tramo. Sin embargo, a la hora de consideración de obra completa, el proyecto incorpora la conexión provisional con la N-240.

Para ello se pierde un carril por sentido en el tronco, y además se diseña un paso bajo el tronco para un ramal direccional de los vehículos que se dirigen a La Cerdera procedentes de Huesca, conectando con la N-240 que queda como carretera de ámbito local.

La permeabilidad transversal de la

autovía queda garantizada con el enlace en el p.k. 0,500, al que acompaña un camino transversal que permite el acceso al enlace de las urbanizaciones de Alpicat situadas al sur de la N-240. En el p.k. 2,150 se plantea otra reposición de camino existente.

La permeabilidad transversal en La Cerdera Alta y Buenos Aires se asegura con el enlace diamante con pesas en la boca del túnel. Finalmente, en el tramo final se ha repuesto un camino paralelo existente posibilitando una conexión sobre el túnel. ■

Ficha Técnica

Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en la Catalunya.
Ministerio de Fomento.

Dirección de las obras:

D. Juan José Barrios Baquero, ICCP.

Empresa constructora:

FCC, S.A. Empresa Constructora.

Jefe de obra:

D. Carlos Esbrí Lafarga, ICCP.

Asistencia técnica control y vigilancia de las obras:

CICSA, Consultor de Ingeniería Civil, S.A
y ATICA, Asistencia Técnica en Ingeniería Civil, S.A.

Asistencia técnica a la redacción del proyecto:

Inocsa.

Um i n á p n á p i s p d i s p o r t d e t e s t	Excavación en desmonte:	1 565 698 m ³
	Excavación de tierra vegetal:	370 158 m ³
S u e l o	Terraplén :	1 017 352 m ³
	Rellenos en falso túnel:	421 174 m ³
S u e l o	Suelo adecuado:	21 420 m ³
	Suelo estabilizado:	64 622 m ³
S u e l o	Refino taludes (desmonte):	167 706 m ²
	Refino taludes (terraplén):	175 751 m ²
S u e l o	Rellenos material filtrante:	35 465 m ³
	Cunetas revestidas:	41 168 m
S u e l o	Tubos de hormigón armado:	10 532 m
	Dren y colector:	20 791 m
S u e l o	Bajantes:	1012 m
	Arquetas:	147 u
S u e l o	Acero B-500 S:	2 393 472 kg
	Hormigón armado:	33 320 m ³
S u e l o	Hormigón pretensados:	1383 m ³
	Hormigón en masa:	14 279 m ³
S u e l o	Bóvedas prefabricadas:	864 m
	Encofrados:	32 212 m ²
S u e l o	Geotextiles:	64 786 m ²
	Zahorra artificial:	5458 m ³
S u e l o	Suelocemento:	54 636 m ³
	Aglomerado:	94 588 t
S u e l o	Emulsiones y riegos bitumin.:	847 t
	Pavimento de hormigón:	2710 m ³
S u e l o	Barreras de seguridad metálicas:	17 542 m
	Barreras de seguridad New Jersey:	17 304 m
S u e l o	Cartelería:	592 m ²
	Pórticos señalización y semáforos:	10 u
S u e l o	Báculos de iluminación:	165 u
	Valla de cerramiento:	11 905 m
S u e l o	Actuaciones medioambientales:	
	Hidrosiembras:	96 432 m ²
S u e l o	Árboles, arbustos y plantas:	21 565 u