

Apertura al tráfico del tramo La Cerdera – Variante de Almacelles de la A-22

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



Al igual que el tramo Lleida-La Cerdera, el pasado 14 de diciembre de 2009, el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, D. Víctor Morlán, puso también en servicio el tramo La Cerdera – Variante de Almacelles (Este).

Con la presente actuación, se mejora la situación anterior mediante la construcción de un tramo nuevo de autovía entre La Cerdera y la población de Almacelles (Este), que recorre los campos de viñedos de Raimat, en el municipio de Lleida.

Características geométricas

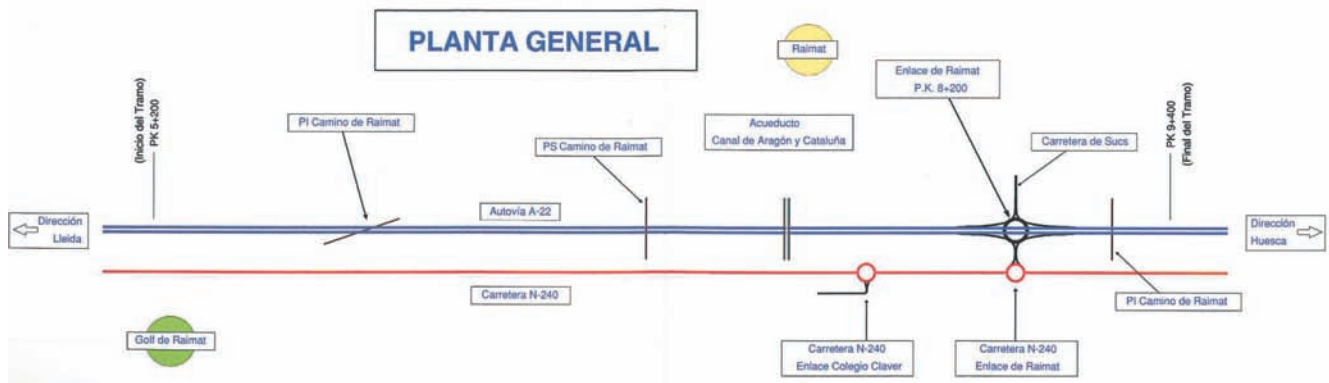
El tramo ha sido diseñado para una velocidad de 120 km/h, con un radio mínimo en planta de 2500 m. Se han dispuesto curvas de transición entre alineaciones rectas y curvas. Las rasantes máximas y mínimas en el tronco de autovía están comprendidos entre el 3,7% y el 0,8%, respectivamente.

Descripción del trazado

El trazado comienza en el p.k. 5,200, según la recta de salida de la boca norte del túnel de La Cerdera, discurriendo con un trazado sensiblemente paralelo a la N-240.

A partir del p.k. 5,900, y después de cruzar una acequia, el trazado se separa de la N-240, siguiendo una alineación circular de 2600 m de radio.

Después de pasar bajo el Canal de Aragón y Cataluña, que cruza la Autovía en acueducto, el tronco se aproxima a la N-240 median-



Trazado en planta del tramo finalizado.



Vistas parciales del tramo finalizado, de 4200 m de longitud, y diseñado para una velocidad de 120 km/h.

Enlaces y estructuras

Dentro del tramo se ha incluido un enlace, el de Raimat, en el p.k. 8+200, de tipo diamante con glorieta inferior que acceso a las poblaciones de Sucs y Raimat, y une, mediante ramales, la A-22 con la glorieta existente en la N-240.

Además del citado enlace, hay que destacar que, para mantener la continuidad de los caminos existentes, se han construido dos pasos inferiores: el primero (p.k. 6+000), camino a Raimat, que cruza el eje de la autovía con un considerable esviaje y que se resuelve por medio de una pérgola, con un tablero de vigas prefabricadas; y un segundo (p.k. 9+252), ubicado en un camino, y resuelto por medio de una cajón de 10 m de anchura por 5,30 m de gálibo.

te una curva de 2500 m de radio, estableciendo como punto de paso en la planta del centro de la glorieta del Enlace de Raimat, de forma que la distancia entre ésta y la existente de la N-240 es mínima.

Después de pasar sobre una obra de drenaje y sobre un camino de acceso a la "Finca de Don Luis", siguiendo una alineación de 10 000 m de radio, el trazado finaliza en el p.k. 9,400, unos 60 m antes del cruce sobre el Canal de Valmanya.





Las rasantes máximas y mínimas en el tronco de autovía están comprendidas entre el 3,7% y el 0,8%, respectivamente.

Asimismo, también se ha instalado un paso superior, en el p.k. 7+280, mediante una losa pretensada de 4 vanos; y un cajón bicelular, de 5 m de anchura por 3,5 m de altura, en el p.k. 6+475, que tiene la doble función de servir como obra de drenaje transversal y de paso de fauna, ante el efecto barrera que origina el tronco de autovía.

Finalmente, el Canal de Aragón y Cataluña cruza sobre el eje de la autovía, en el p.k. 7+800, mediante la construcción de un acueducto de 3 vanos (de luces 29+36+29 m), con las pilas de apoyo inclinadas 30° con respecto a la vertical. La sección tipo es de forma trapezoidal con dos alas laterales, en forma de omega, que permiten la continuidad de los caminos de vigilancia y conservación del propio canal.

Ficha Técnica

Titular:

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

Dirección de las obras:

D. Juan José Barrios Baquero,
ICCP.

Empresa constructora:

Copasa, Empresa Constructora.

Jefe de obra:

D. Antonio Navarro Caparrós,
ICCP.

Asistencia técnica control y vigilancia de las obras:

Sercal, Ingenieros Consultores.

Asistencia técnica a la redacción del proyecto:

G.O.C.

Obras complementarias

Entre otras, las obras complementarias ha consistido en la instalación del cerramiento para evitar el acceso a la vía desde las fincas colindantes, así como la ejecución de la infraestructura necesaria para la instalación de postes SOS en el tronco de la autovía.

Además, se hizo necesaria la ejecución de un desvío provisional del Canal de Aragón y Cataluña, para permitir la construcción del acueducto planteado en el p.k. 7,800, y la realización de la obra civil necesaria para la instalación del alumbrado en el enlace de Raimat.

Impacto ambiental

Como medidas correctoras de impacto ambiental más relevantes, destaca el diseño de la rasante de la autovía en trinchera deprimida respecto al terreno natural; la revegetación de taludes de terraplén mediante tierra vegetal, hidrosiembra y plantaciones; así como, la colocación de valla de cerramiento a lo largo de la Autovía. ■

Um n á m p o s i d a d e s	Excavación en desmonte:	1 231 000 m ³
	Terraplén de tierra vegetal:	165 885 m ³
	Terraplén:	1 534 488 m ³
	Suelo seleccionado:	365 957 m ³
	Zahorra artificial:	8 331,66 m ³
	Suelo estabilizado:	83 825 m ³
	Suelocemento:	24 588,5 m ³
	Mezclas bituminosas en caliente:	59 816,27 t
	Acero B-500 S:	1 191 744,06 kg
	Hormigón:	13 968,04 m ³
	Cunetas revestidas:	13 799 m
	Barreras de seguridad metálicas:	12 478 m
	Barreras de seguridad New Jersey:	1238,1 m
	Bordillos:	3386 m
	Tubos hormigón armado:	1695,45 m

Dren y colector: 3627 m

Cartelería: 331,1 m²

Actuaciones medioambientales:

Hidrosiembras: 144 724,34 m²

Árboles y arbustos: 16 118 u