

El Ministro de Fomento pone en servicio la Variante de Barbastro de la Autovía A-22, en Huesca

Joaquín J. López Sánchez, ICCP y
Director de las obras.

El 26 de febrero de 2010, y en un acto presidido por el Ministro de Fomento, D. José Blanco, fue puesto en servicio el tramo "Variante de Barbastro" de la Autovía A-22, en Huesca, que ha supuesto una inversión de 41,2 millones de euros para sus 10,61 m de longitud troncal.

Con este tramo son ya cinco los puestos en servicio en esta autovía, totalizando 42,1 km de longitud de la nueva infraestructura, un 39% de su longitud total.

El resto de tramos de esta autovía está en avanzado estado de cons-

trucción con la excepción del tramo Huesca-Siétamo, que se encuentra en fase de proyecto.

Asimismo, y tal y como establece la aprobación definitiva de su Estudio Informativo, la obra ha incluido el acondicionamiento de la carretera autonómica A-1226, perteneciente a la Red Autonómica Aragonesa, en los 3,2 km que separan la A-22 de la población de Barbastro. El objetivo principal de esta actuación ha sido conseguir un estándar geométrico adecuado para una velocidad de proyecto de 80 km/h, en planta, alzado y sección transversal, que mejore la seguridad y tiempos de recorrido en esta conexión con Barbastro.

Descripción

El trazado que se pone en servicio, con una longitud total de 10,61 km, y diseñado con un radio mínimo en planta de 1000 m y pendiente máxima del 4%, se desarrolla entre los enlaces de Castejón del Puente y El Pueyo, aproximadamente equidistantes de Barbastro, ambos ya en servicio parcialmente.

En todo su recorrido, el trazado de este tramo de la autovía es independiente de la N-240, si bien la cruza a distinto nivel en el enlace en que finaliza.

Tanto la conexión del inicio del tramo, enlace de El Pueyo, como la de su final, enlace de Castejón

Autovías del Estado

del Puente, unen directamente la A-22 con la N-240, asegurando la accesibilidad a la población de Barbastro y el enlace de la N-240 con la N-123, situado junto a dicha población.

Toda la obra discurre sobre la formación geológica “yesos de Barbastro”, que condiciona decisivamente los procedimientos de ejecución de la obra, aprovechamiento de materiales y secciones constructivas de las obras de tierra. Se ha logrado un aprovechamiento de cerca del 80% del volumen de tierras movilizado en la obra, empleándose los yesos en los terraplenes confinándolos entre materiales impermeables para aislarlos de los cambios de humedad, que podrían condicionar la durabilidad del conjunto.

El trazado se inicia en el término

que hace posible todos los movimientos con aquella vía, discutiendo el tronco de la A-22 en estructura sobre el de la carretera autonómica.

A continuación, el trazado cruza el canal de Selgua con una estructura de vigas doble T de 1,5 m de canto y 31 m de luz (estructura E-1), discutiendo el tronco a partir de ella sensiblemente paralelo al canal.

Poco más adelante se verifica el cruce con la carretera local HUL-9192, que comunica el núcleo de población de Selgua con la N-240. También este cruce se realiza con un paso bajo la autovía ejecutado con sendas estructuras de vigas de 0,90 m de canto y 13,20 m de luz.

Más adelante, a unos 8500 m de distancia del origen del tramo, la au-



Con este tramo son ya cinco los puestos en servicio en esta autovía, totalizando 42,1 km, un 39% de su longitud total

municipal de Barbastro, con dirección sureste y un trazado suave, acercándose poco a poco hacia el canal de Selgua a través de un terreno de orografía suave-ondulada.

4670 m más adelante se produce el cruce de la carretera A-1226, de acceso a Barbastro y a su polígono industrial “valle del Cinca”, a



través de la mencionada vía autonómica.

En este punto se ha construido un enlace tipo diamante con glorietas

toavía penetra en el término municipal de Castejón del Puente, en el que finaliza 2,1 km más adelante.

En la zona final del tramo, justo

antes de la conexión con el tramo de autovía denominado “Variante de Monzón”, el tronco cruza la N-240 y, mediante dos estructuras doubles eje-
cutadas junto con este tramo, forma el enlace con dicha carretera.

Dichas estructuras son losas dobles de hormigón armado ejecutadas in situ, de 41 m de luz total cada una, repartidos en tres vanos de 12, 17 y 12 m de luz respectivamente.

En total se han ejecutado 14 estructuras, que incluyen las tres citadas y seis pasos superiores de caminos, todos ellos losas in situ de hormigón postesado de entre 66 y 94 m de luz total, y cinco inferiores, tres de los cuales son marcos in situ de hormigón armado y dos son estructuras de vigas prefabricadas.

El drenaje transversal de la obra lo aseguran 55 obras de fábrica, for-



madas con tubos prefabricados de hormigón armado 1800 mm de diámetro.

El drenaje longitudinal lo forman las cunetas de mediana, las cunetas de pie y coronación de desmonte, y las de pie de terraplén, así como los bordillos, bajantes de toda la obra.

Secciones tipo

La sección transversal se compone de dos calzadas de 7 m de anchura, arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m y bermas de 1 m. La mediana es de 2 m.

La sección del firme del tronco de la autovía se ha proyectado para un tráfico de categoría T1, construyéndose con 20 cm de mezclas bituminosas en caliente, ejecutados en tres



De arriba a abajo: Enlace de Castejón del puente, enlace de El Pueyo y vista inferior de este último.

Autovías del Estado

capas, sobre 20 cm de suelocemento.

Obras complementarias

Como parte de la ejecución de la obras se han modificado las líneas eléctricas y telefónicas directamente afectadas, así como los sistemas de riego interceptados por la traza, y se han repuesto 36 caminos agrícolas que hacen posible el acceso a las propiedades vecinas.

Además, se han dispuesto pasos de mediana, cerramiento en todo el tramo de autovía, canalizaciones para servicios, plataformas para postes SOS y estaciones de aforo.



El tronco de la autovía ha sido diseñado para una velocidad de 100 km/h, y a lo largo de su recorrido se han dispuesto 2 enlaces, 3 estructuras en el tronco, 5 pasos inferiores y 6 pasos superiores.



dientes programas de seguimiento arqueológico y paleontológico, etc. ■

Ficha Técnica

Titular:

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

Dirección de las obras:

D. Joaquín J. López Sánchez,
ICCP y D. Carlos Rodríguez
Quiñones ITOP.

Empresa adjudicataria:

Sacyr, S.A.U.

Jefe de obra:

D. David Alende.

Asistencia técnica control y vigilancia:

Intecsa-Inarsa.

Jefe de Unidad:

Dña. Berta Serrano.

Asistencia técnica redacción proyecto:

Aepo, S.A. Ingenieros
Consultores.

Impacto ambiental

En general se han incorporado las medidas preventivas y correctoras de la Declaración de Impacto Ambiental aplicables al tramo objeto de las obras, las medidas propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental y las soluciones consensuadas con los Organismos competentes en materia de arqueología, paleontología y vías pecuarias. Entre otros, se han ejecutado hidrosiembras y plantaciones en mediana, enlaces, taludes y otras superficies afectadas.

Se ha dispuesto, además, el cerramiento cinegético de la obra con dispositivos de escape de fauna, y se han realizado los planes de vigilancia ambiental con sus correspon-

Umidantes

Movimiento de tierras

Excavación:

1 341 668 m³

Terraplén:

1 000 071 m³

Firmes

Suelo seleccionado:

241 136 m³

Suelo estabilizado con cemento:

139 098 m³

Suelocemento:

172 222 t

Mezclas bituminosas:

172 222 t

Estructuras

Hormigón:

14 550 m³

Acero para armar:

1276 kg

Acero activo:

62 951 kg

Actuaciones ambientales

Plantaciones:

146 842 ud.

Hidrosiembra:

229 068 m²