Inaugurado el subtramo

La Panadella-Santa María del Camí de la autovía del Nordeste (A-2)

Juan Antonio Romero Director de las obras



I pasado mes de julio fue inaugurado el subtramo La Panadella-Santa María del Camí, de la autovía del Nordeste (A-2), Fraga-Barcelona, que ha supuesto una inversión de 87,5 millones de euros. Su longitud total es de 9 710 m, tiene su origen en el p.k. 12+100, coincidiendo con el enlace de Panadella Oeste, y termina en el p.k. 21+810, donde enlaza con el tramo de la autovía A-2, Santa María del Camí-Igualada, ya finalizado y puesto en servicio en octubre de 2001.

El trazado, que se desarrolla integramente en la provincia de Barcelona y discurre por los términos municipales de Montmaneu, Argençola, Veciana y Jorba, completa totalmente la comunicación por autovía entre Lleida y Barcelona, mejorando notablemente las condiciones actuales de circulación por la N-II, que hasta ahora no funcionaba como tal, y que prácticamente se corresponde con la vertiente oriental del puerto de La Panadella, que, por sus elevadas y prolongadas rampas y pendientes, lo hacian especialmente complicado y conflictivo para el tráfico pesado.

Características geométricas

La carretera, que se ha diseñado con 2 calzadas (la izquierda con 3 carriles y la derecha con 2, todos ellos de 3,5 m de anchura), tiene un radio mínimo en planta de 850 m, que corresponde a una velocidad específica de 120 km/h para este tipo de carreteras. Así mismo, se disponen curvas de transición entre las alineaciones rectas y curvas y entre dos alineaciones curvas consecutivas de radio menor de 5 000 m. Las rasantes máximas y mínimas en el tronco de autovía están comprendidas entre el 4 y el 0,80%, respectivamente.

Enlaces y estructuras

Se han construido un total de tres nuevos enlaces: Panadella Oeste, se-

Autovías del Estado

mienlace de tipo trompeta; Panadella Norte, enlace completo de tipo diamante con glorieta elevada, que conecta con la B-100; y Argençola, de tipo trompeta completo.

Además, se han construido 3 viaductos de vigas pretensadas para cruzar al Torrent del Martí, la Rasa de la Coma y el río Anoia, con una longitud total de 1 022,20 m.

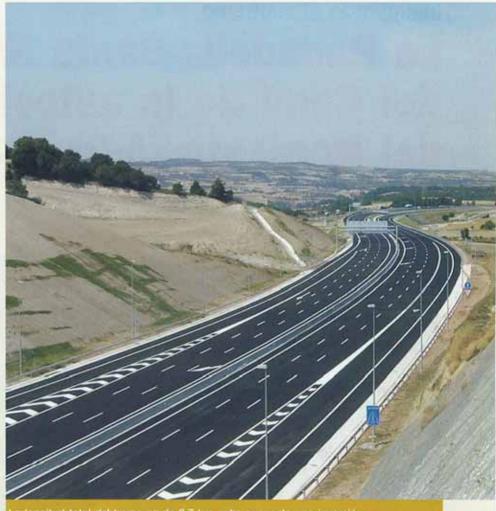
La continuidad de los caminos existentes ha quedado garantizada mediante la construcción de 7 pasos que cruzan transversalmente la autovía: 6 inferiores (5 bóvedas triarticuladas y 1 cajón), que suman un total de 596 m, si les sumamos los 84,16 m del enlace de Argençola, y uno superior. Este último paso, al igual que los que sirven al enlace de Panadella Norte y el cruce con la N-II, son losas postesadas in situ, y alcanzan un total de 192,35 m de longitud.

Descripción del trazado

En el p.k. 12+940, la traza pasa por el Alto de La Panadella, a cota 694; y, desde este punto hasta el final del tramo, la rasante es descendente.

En el p.k. 14+800, la autovía cruza al Torrent del Martí; y, para salvarlo, se ejecuta un viaducto de 6 vanos para la calzada derecha y 5 vanos para la calzada izquierda, con longitudes respectivas de 242,70 m y 206,95 m. La altura máxima de pilas es de 28,47 m; con lo que, además, se evita la invasión de la N-II, que en este tramo discurre muy próxima al trazado de la autovía.

Entre los pp.kk. 16+160 y 16+487, se sitúa el túnel del Violí: dos falsos



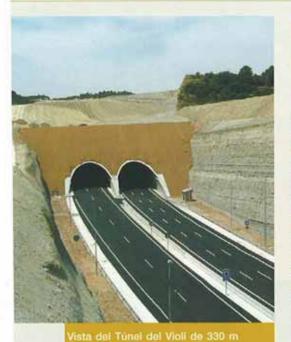
a longitud total del tramo es de 9,7 km, y ha supuesto una inversión le 87,5 millones de euros.

El tramo
inaugurado
completa
la comunicación
por autovía
entre Lleida
y Barcelona

túneles, uno para cada sentido de la circulación, de 330 m de longitud y tipo estructural con forma de bóvedas triarticuladas sobre hastiales. El túnel está dotado de instalaciones de iluminación, balizamiento por medio de hublots, detección de incendios, estación meteorológica, control de tráfico mediante espiras, pórticos de preaviso y barreras móviles, postes SOS y circuito cerrado de televisión. Estas tres últimas gestionadas, mediante un sistema de control por PLC



Autovías del Estado





ubicado en las correspondientes salas técnicas.

de longitud.

En el p.k. 19+100, el trazado atraviesa la Rasa de la Coma por medio de un viaducto de 5 vanos, con una longitud de 187,75 m en la calzada derecha, y de 201,60 m en la calzada izquierda. La altura máxima de pilas es de 38,48 m, con el objeto de reducir al máximo posible la afección a este barranco, pasando el trazado por detrás de la población de Santa Maria del Cami, a la que se protege mediante la colocación de una pantalla fonoabsorbente de metacrilato de 200 m de longitud a lo largo de la imposta exterior derecha del viaducto.

En el p.k. 21+380, el trazado cruza la N-II actual mediante una variante de la N-II que la hace pasar por una estructura de paso superior sobre la autovía.

Finalmente, en el p.k. 21+460, se

cruza la Riera de La Panadella, con un viaducto de 2 vanos, una longitud total de 81,60 m y una altura máxima de pila de 15,48 m.

Impacto ambiental

Como medidas correctoras de impacto ambiental más relevantes, se destaca la revegetación de los taludes de desmonte mediante hidrosiembra y, en algún caso, extensión de malla de coco y plantación de árboles y arbustos. En total se han realizado más de 600 000 m² de hidrosiembra y se han plantado más de 105 000 m² de árboles y arbustos.

Además, se ha dispuesto pantallas fonoabsorbentes de hormigón en las zonas próximas a los núcleos urbanos de Porquerisses y Santa Maria del Camí, en una longitud de 370 m en cada uno de los casos, así como la colocación de una valla de cerra-

miento a lo largo de toda la autovia.

Finalmente, conviene informar que se trata de un proyecto cofinanciado en un 85% por el Fondo de Cohesión de la UE.

Unidades más importantes

3

C

11

i

C

3

Excavación tierra vegetal: 330 000 m³

Excavación en desmonte:

8 040 000 m³

Terraplén: 3 375 000 m³

Cunetas revestidas: 34 800 m

Acero R-500S: 6 150 000 kg

Acero B-500S: 6 150 000 kg Hormigón: 77 500 m³ Suelo seleccionado: 310 000 m³

Zahorra artificial: 165 000 m³ Aglomerado convencional: 230 00 t

Microaglomerado asfáltico: 280 000 m²

Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña. Dirección de las obras: D. Juan A. Romero, ICCP. Empresa adjudicataria:

Empresa adjudicataria: Panadella UTE

(FCC Construcción, S.A. y Ploder).

Gerente:

D. Francisco Diéguez Lorenzo, ICCP Jefe de obras:

D. Felipe Camprodón, ICCP.
Asistencia técnica:

Cygsa Consultores. Finalización de las obras:

Julio de 2004.

