

Inaugurado el subtramo

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

Juan Antonio Romero
Director de las obras



El 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 íntegramente 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 hacían especialmente complicado y conflictivo para el tráfico pesado.

Características geométricas

La carretera, que se ha diseñado con 2 calzadas (la izquierda con 3 ca-

rriles 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



La longitud total del tramo es de 9,7 km, y ha supuesto una inversión de 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





Vista del Túnel del Violl de 330 m de longitud.



A lo largo del tramo se han construido 3 nuevos enlaces y 3 viaductos.

ubicado en las correspondientes salidas técnicas.

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 María del Camí, 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 hidro-siembra 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 hidro-siembra 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 María 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 autovía.

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

Unidades más importantes

Excavación tierra vegetal:	330 000 m ³
Excavación en desmonte:	8 040 000 m ³
Terraplén:	3 375 000 m ³
Cunetas revestidas:	34 800 m
Acero B-500S:	6 150 000 kg
Hormigón:	77 500 m ³
Suelo seleccionado:	310 000 m ³
Zahorra artificial:	165 000 m ³
Aglomerado convencional:	230 00 t
Microaglomerado asfáltico:	280 000 m ³

Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña.

Dirección de las obras:

D. Juan A. Romero, ICCP.

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.

