

Nueva área de peaje en la autopista del Mare Nostrum A-7, en L'Ampolla (Tarragona)

POR EDUARDO LABRANDERO RODRÍGUEZ,
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS,
INSPECTOR DE EXPLOTACIÓN Y MIGUEL ÁNGEL GARCÍA DÍAZ,
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Y AUTOR DEL PROYECTO.



Vista parcial del área de peaje.

Objeto

En el marco del Real Decreto 1674/1997, en el que se estableció el convenio entre el Ministerio de Fomento y la concesionaria de la autopista (Aumar), se ejecutan las obras correspondientes al Proyecto de clave: 15-T-2840, de Mejora Local, Enlace de la Autopista A-7 con la carretera Nacional CN-340, de Cádiz y

Gibraltar a Barcelona, en el p.k. 1 097,6, en L'Ampolla.

El nuevo enlace en la N-340 se puso en servicio el 23 de junio de 2000 y el enlace en la A-7 e instalaciones de peaje entraron en servicio el 17 de julio de 2000.

Descripción de las obras

Las obras comprendidas en

el citado proyecto de construcción consisten, fundamentalmente, en la ejecución de un enlace tipo "trompeta", en la propia autopista A-7, que comunica a través de un área de peaje con la N-340, mediante otro enlace tipo "diamante", con glorieta a distintos niveles.

Con esta obra se dota a la localidad tarragonense de L'Ampolla de un acceso directo a la citada autopista, creándose una nueva área de peaje, que pasará a denominarse 39A.

Los accesos a L'Ampolla, desde la N-340, se reordenan con el citado enlace tipo "diamante", situado a la salida del área de peaje, y desde aquí se proyecta la conexión a la zona urbana colindante y un nuevo ramal de acceso al cementerio municipal.

Características geométricas

La sección transversal en los ramales unidireccionales se compone de una calzada de 4 m con los sobreancho correspondientes y sendos arcones: interior de 1 m y exterior de 2,5 m. Los ramales bidireccionales se componen de una calzada de 7 m con los correspondientes sobreancho y arcones de 1,5 m.

El peralte máximo es del 8%, el galibio mínimo en los pasos inferiores es de 5,3 m, de acuerdo con el borrador de la nueva "Instrucción de Traza" de 1996.

La sección estructural del firme se compone de las siguientes capas:



Las obras finalizaron en el mes de junio pasado.

- 6 cm de mezcla bituminosa tipo S-12 en la capa de rodadura con árido porfídico.
- 9 cm de mezcla bituminosa tipo S-20 en la capa intermedia.
- 10 cm de mezcla bituminosa tipo G-25 en la base bituminosa.
- 20 cm de zahorra artificial en la capa de base.

Estructuras

Las estructuras del tronco de la autopista (E-2 y E-3) son de un solo vano, con tableros de siete vigas prefabricadas de 35 m de longitud, tipo doble "T" de hormigón pretensado, de 1,65 m de canto, con losa de compresión de hormigón armado *in situ* de 0,25 m de espesor. Los estribos se apoyan sobre la coronación del desmonte de la autopista.

Las estructuras de la carretera N-340 (E-4 y E-5) son de un solo vano, con tableros de

seis vigas prefabricadas de 15 m de longitud, tipo doble "T" de hormigón pretensado, de 0,80 m de canto, con losa de compresión de hormigón armado *in situ* de 0,20 m de espesor y estribos prefabricados.

Se construyen, a su vez, las estructuras en los ramales del enlace (E-1 y E-6) con tableros de seis y dos vigas respectiva-

mente, y con características similares a las indicadas anteriormente para las estructuras de la carretera N-340.

Obras auxiliares

La obras se completan con cinco obras de fábrica para drenaje transversal y siete muros de hormigón armado *in situ*, para la contención de tierras.

Se ejecutan diversas actuaciones medio ambientales como plantaciones, hidrosiembras y jardinería, en una superficie aproximada de 34 000 m².

Se han respuestado diversas líneas telefónicas de fibra óptica y cable coaxial y líneas eléctricas de media y baja tensión.

La Estación de Control de Tráfico y Peaje está constituida por el edificio de control y energía, dos vías de entrada automática, 1 vía de salida manual-automática, 1 vía de salida automática y otra de salida manual. ■

Unidades más importantes

Excavación,	
desbroce	
y desmonte	222 000 m ³
Rellenos y terrapienes	43 000 m ³
Zahorra artificial	16 000 m ³
Mezclas bituminosas	23 000 t
Hormigón vibrado	600 m ³
Calzadas de servicio	740 m
Barrera de seguridad	4 300 m
Valla de cerramiento	3 800 m
Presupuesto	
de la actuación	1 150 Mpta