



# Puesto en servicio el tramo Puebla de San Vicente – Aguilar de Campoo (S) de la Autovía de la Meseta A-67

Enlace de Aguilar de Campoo Sur, de tipo diamante con pesas, a las que conectan, además de los ramales de enlace, las variantes de la actual carretera N-611, que permiten el acceso a Vitoria y a Aguilar de Campoo.

Jorge E. Lucas Herranz, ICCP, Jefe de la Unidad de Carreteras del Estado en Palencia, Ministerio de Fomento; y Alberto Marino, ITOP.

**E**l mismo día 29 de noviembre y en el mismo acto que el tramo anterior, el Ministerio de Fomento ha puesto en servicio este tramo de autovía de nuevo trazado, excepto entre los pp.kk. 0,700 al 2,200 en los que se duplica la N-611, que ha supuesto una inversión total de 25,33 millones de euros y ha tenido un plazo de ejecución de 36 meses.

El tramo ha sido diseñado para

una velocidad de 120 km/h, con un radio mínimo de 900 m y una pendiente máxima del 2,74%.

### Descripción del trazado

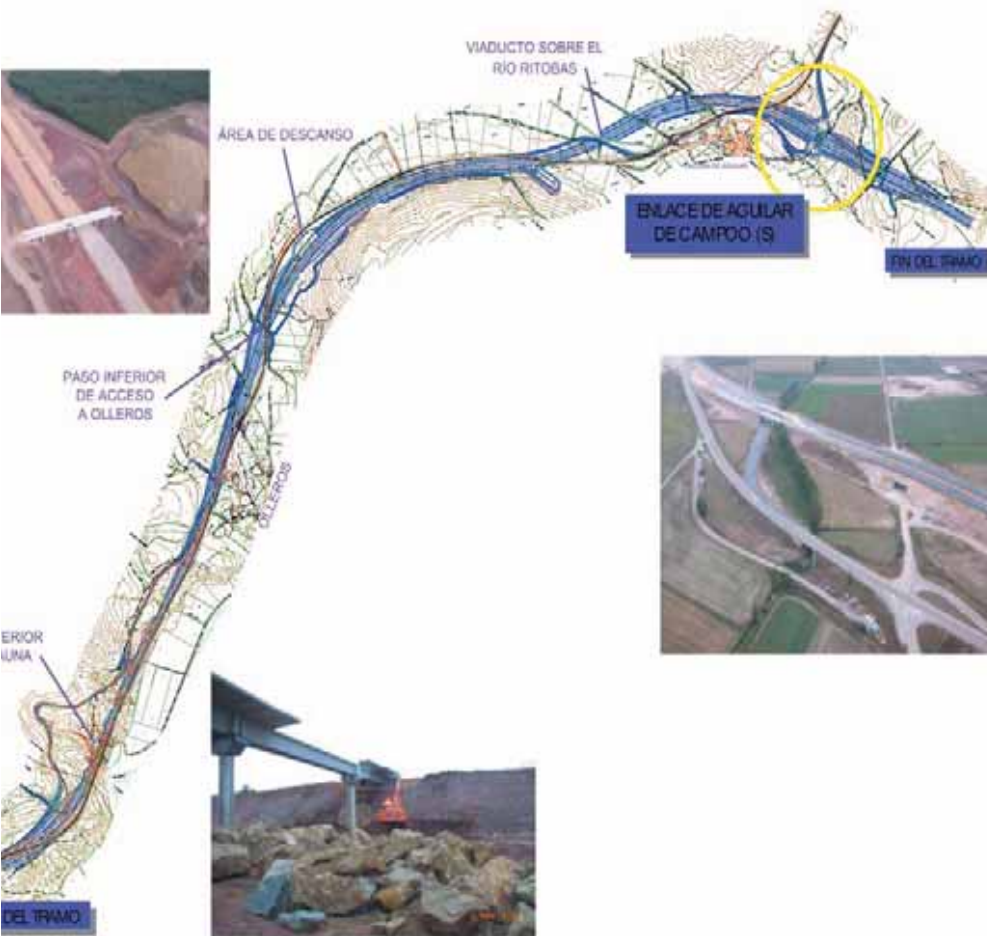
El tramo, de 6703 m de longitud troncal, a los que se les suman 4100 m de caminos de servicio, tiene su origen una vez pasada la población de Puebla de San Vicente, en sentido hacia Aguilar de Campoo. En su inicio y hasta los primeros 700 m, el trazado discurre en una alineación circular; y, en los siguientes 1500 m, la traza se desarrolla por el espacio ac-

tualmente ocupado por el N-611, reponiendo ésta por el oeste.

Posteriormente, se cruza el arroyo Bustillo con una estructura que permite el paso de fauna asociada al área, además de reponerse mediante un paso inferior a la autovía el acceso a la localidad de Olleros, zona en la que el trazado abandona el corredor de la actual nacional, aunque se mantiene sensiblemente paralelo a ella.

Aprovechando la superficie entre la carretera nacional y la autovía, se ha dispuesto un área de descanso para vehículos, tanto ligeros como pesados, que utilicen el itinerario.





Trazado del tramo abierto al tráfico.



El tramo ha supuesto una inversión total de 25,33 millones de euros.

Pasada esta zona, se cruza el río Ritobas con un viaducto que permite el paso, tanto sobre el río como la reposición de la N-611, que quedará como vía de comunicación fundamentalmente local entre las po-

blaciones de la zona. El viaducto (p.k. 4+660) de 30 m de longitud y con una altura de pilas de entre 8 y 19 m, se resuelve con un tablero de vanos isostáticos de vigas de hormigón prefabricadas y pretesas, ti-

po artesa, unidos mediante una losa de continuidad en la pila central, con estribos de suelo reforzado, y una sección transversal de 7 m de calzada, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1 m, y 0,50 de barreras.

Entre los pp.kk. 4+400 y 5+200, la traza discurre por terrenos de regadío que corresponden a la Vega de Lomilla. En esta zona se reponen mediante paso inferior, tanto la carretera a Lomilla como un camino agrícola que parte de Valoria de Aguilar hacia Lomilla.

La traza rodea por el noroeste la población de Valoria de Aguilar; y, después del municipio, se sitúa el enlace de Aguilar de Campoo (S), que se resuelve mediante un diamante con pesas a ambos lados de la autovía, y un paso inferior de vigas prefabricadas con muros de suelo reforzado.

Pasado el enlace, se repone un camino agrícola mediante un paso superior de viga monocajón; y, por medio de un radio de 5000 m, se llega al final del tramo.

### Secciones tipo

La sección transversal se ha resuelto con dos calzadas de 7 m, con dos carriles de 3,5 m de anchura, arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m y mediana de 10 m de anchura.

El firme se compone de 3 cm de mezcla discontinua tipo M-10 sobre 5 cm de capa intermedia de tipo D-12, que descansa sobre 7 cm de capa de base G-20, y 20 cm de suelocemento.

### Impacto ambiental

Se ha procedido a la hidrosiembra de los taludes con mezclas herbáceas y arbustivas, y se han plantado más de 79 000 unidades arbóreas de especies autóctonas. Se han instalado, asimismo, puertas de escape para animales en el cierre perimetral de la autovía y en los desmontes de pendiente 1(H):1(V) se ha





Las fotos recogen diversas vistas del tramo en el que se han construido un viaducto, un paso superior y cuatro inferiores, así como dos pasos de fauna.

previsto la colocación de geomallas para evitar su erosión, y poder llevar a cabo su revegetación. También se ha realizado la adecuación de las áreas de descanso proyectadas y la inclusión de una barrera arbórea para evitar el impacto paisajístico en la localidad de Lomilla.

Finalmente, cabe destacar que durante las obras se ha llevado a cabo un seguimiento arqueológico de las mismas. ■



Muro

## Unidades importantes

### Excavación en desmonte:

2 270 000 m<sup>3</sup>

### Terraplén:

1 008 000 m<sup>3</sup>

### Suelo seleccionado:

105 000 m<sup>3</sup>

### Suelo estab. con cemento:

84 000 m<sup>3</sup>

### Suelocemento:

83 000 m<sup>3</sup>

### Mezclas bituminosas:

69 700 t

### Hormigón:

10 700 m<sup>3</sup>

### Acero:

1 276 000 kg

### Vigas prefabricadas:

931 m

### Muros de tierra reforzada:

4250 m<sup>2</sup>

### Barrera de seguridad:

22 300 m

### Plantaciones:

79 358 u

### Siembras:

44 ha

### Balsas de decantación:

1 u

## Ficha Técnica

### Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. Unidad de Palencia.

### Dirección de obra:

D. Jorge Lucas Herranz, ICCP.

### Empresa constructora:

UTE Ogensa-Ascan.

### Gerente de la UTE:

D. José Luis López Ruiz, ICCP.

### Jefe de obra:

D. José A. Gómez Izaguirre, ICCP.

### Asistencia técnica, control y vigilancia:

UTE Aguilar de Campóo (Peyco y Serinco).

### Asistencia técnica redacción del proyecto:

Inocsa.

### Ensayos al P.A.C. de la obra y montaje de laboratorio:

Inocsa.