

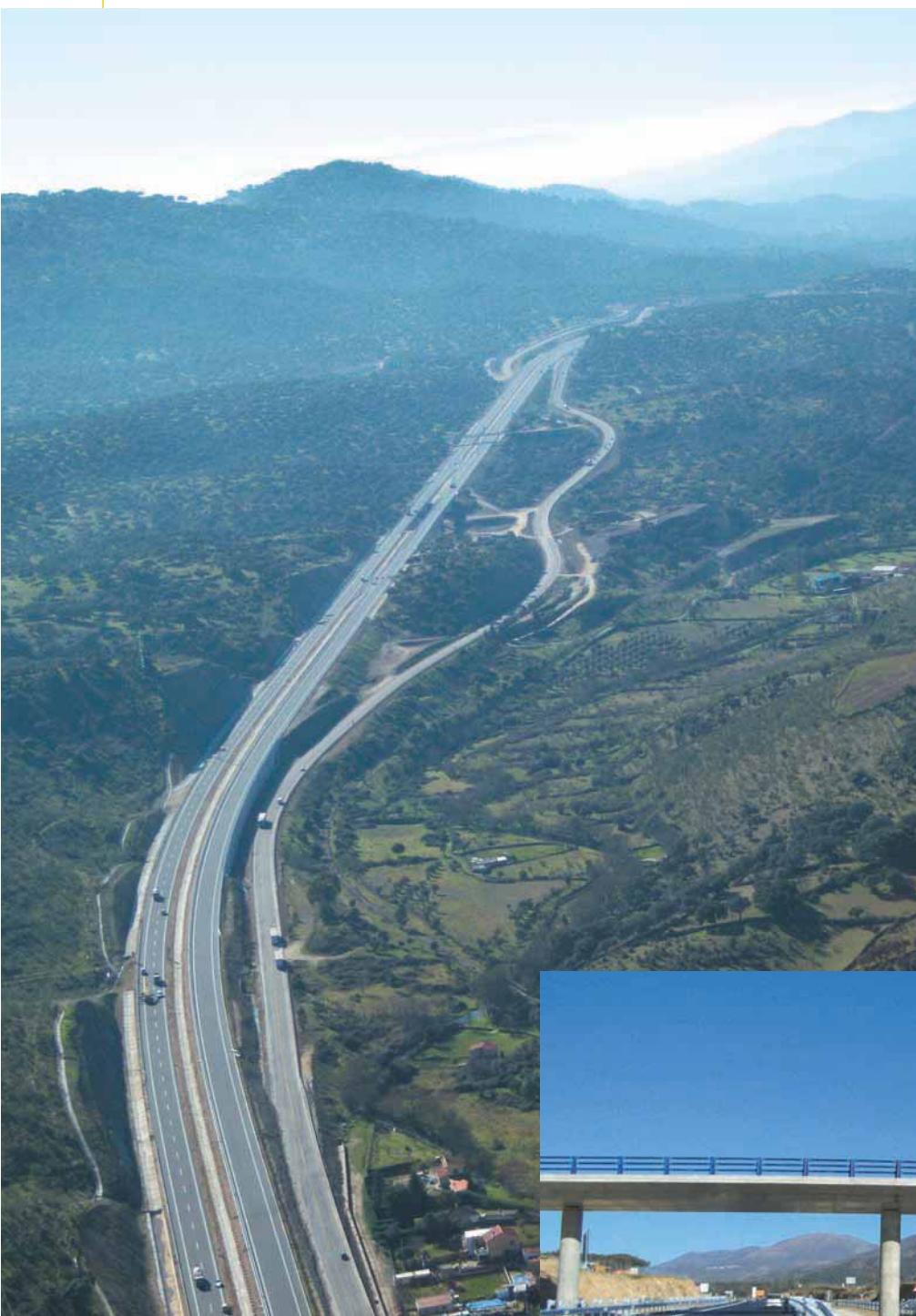
Abierto al tráfico el tramo Villar de Plasencia–Plasencia (O) de la Autovía Ruta de la Plata, A-66

Antonio Ruiz-Roso Gómez, ICCP,
Director de las obras; y José Ignacio
Sellers Bermejo, ITOP. Demarcación de
Carreteras del Estado en Extremadura.

La Ministra de Fomento, Dña. Magdalena Álvarez, asistió el pasado 29 de enero de 2008 al acto de puesta en servicio de este tramo que, junto a la Variante de Plasencia, permitirá conectar entre sí las autovías A-66 y EX-A1. Los tramos Villar de Plasencia–Plasencia (Oeste) y Variante de Plasencia de la Autovía Ruta de la Plata, A-66, suman un total de 26,5 kilómetros nuevos de autovía, en los que el Ministerio de Fomento ha invertido más de 100 millones de euros. Con estos dos tramos, el 95,2% (258,3 km) de la A-66 en Extremadura ya está en servicio.

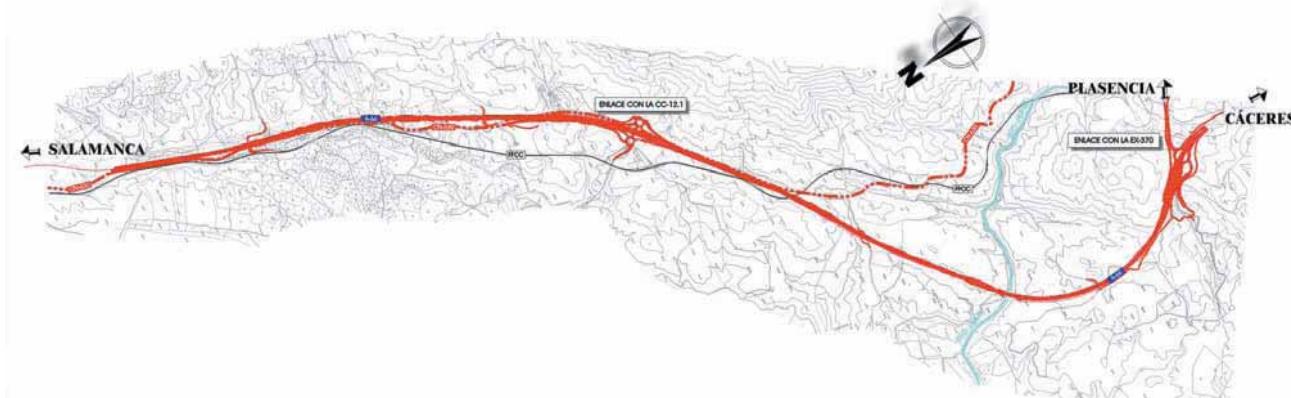
La nueva Autovía Ruta de la Plata (A-66) constituye la columna vertebral de Extremadura, mejorando las condiciones de movilidad y accesibilidad del Oeste peninsular.

Además de lo antedicho, los tramos sucesivos que se ponen en servicio forman conjuntamente una va-

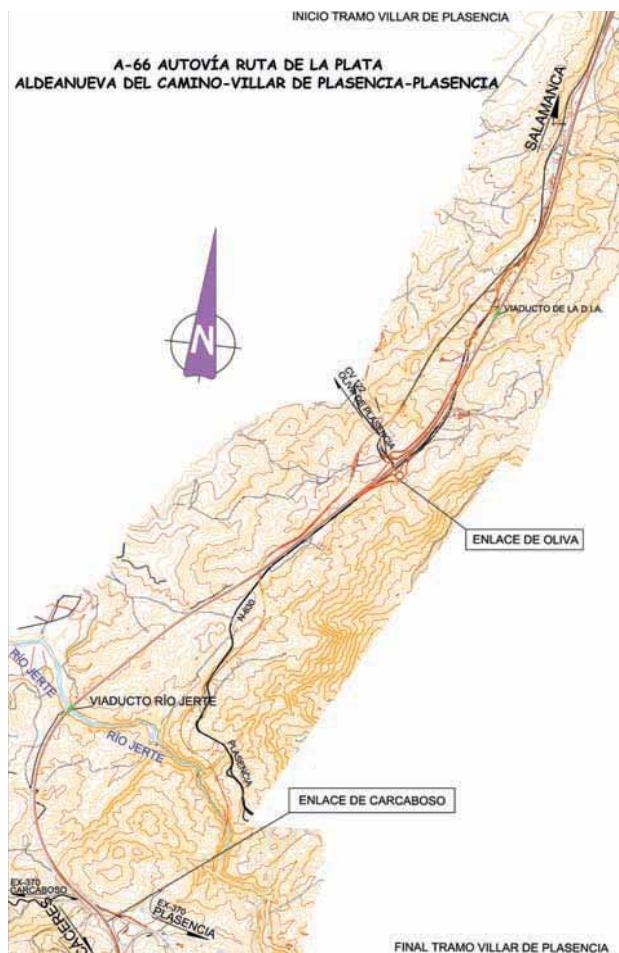


Vistas parciales del tramo Villar de Plasencia–Plasencia (O) de la Autovía Ruta de la Plata, de 14,3 km de longitud.





Esquemas del trazado del tramo finalizado.



riante de la ciudad de Plasencia por el oeste, que se presenta en otro artículo, y que permitirán evitar el paso por su núcleo urbano, acortando además el itinerario en longitud y tiempo.

Otro aspecto destacable es que con la puesta en servicio de ambos tramos quedan conectadas entre sí, al sur de Plasencia, las autovías Ruta de la Plata A-66 y la autonómica EX - A1. A su vez, la EX - A1 conecta en Navalmoral de la Mata con la autovía de Extremadura A-5, avan-

zando así en la realización del malla- do previsto de autovías estatales y autonómicas en Extremadura, en ge- neral, y en la provincia de Cáceres, en particular.

Trazado

El extremo septentrional de este tramo se encuentra a unos 6 km al norte del enlace con la carretera provincial CC-12.1 (de la N-630 a Oliva de Plasencia). El trazado discurre en sentido noreste-suroeste paralelo a la

N-630 y a la antigua línea del ferro- carril, al oeste de las mismas, sepa- rándose a la altura de Plasencia, al objeto de no afectar al Paraje Na- tural Protegido "Valcorchero" (ubicado al oeste de la ciudad); y, tras salvar el río Jerte mediante un viaducto de grandes dimensiones, discurre en sentido sur hasta finalizar una vez pa- sado el enlace con la carretera auto- nómica EX-370 (de Plasencia a Po- zuelo de Zarzón), con una longitud de 14,3 km, de nuevo trazado.

Características geométricas

La geometría del tronco de la au- tovía, que ha sido diseñada para una velocidad de 120 km/h, está consti- tuida por alineaciones rectas y cir- culares, con un radio mínimo de 1000 m y una pendiente máxima del 4,3 %.

Estructuras

El tramo incluye la ejecución de un total de 29 estructuras: dos viaductos dobles, seis pasos superiores de ca- minos, seis pasos inferiores, siete mar- cos para pasos de fauna y el resto para salvar diversos cauces. Son de destaca los viaductos, ambos de vi- gas prefabricadas, el primero con una longitud de 145 m repartida en 5 va- nos, y el segundo es el viaducto so- bre el río Jerte, con una longitud de 155 m repartida en 4 vanos. Además, se han construido otras 137 obras de drenaje transversal específicas para dar continuidad al curso de las aguas en el tronco, enlaces y caminos.

Autovías del Estado



Sección transversal y del firme

El tronco de la autovía consta de dos calzadas, cada una de ellas con dos carriles de 3,5 m de anchura, arcén interior de 1 m, arcén exterior de 2,5 m y berma de 1,5 m. La mediaña de separación de las calzadas tiene una anchura variable, según zonas, de entre 10 m y 8 m.

El firme de los dos tramos está constituido por 20 cm de mezclas bituminosas, distribuidos en tres capas, sobre 20 cm de una base de suelocemento, que se apoya en una ex-



Enlaces

Se han construido dos nuevos enlaces, uno con la carretera provincial CC-12.1 a Oliva de Plasencia, de tipo "diamante con glorietas en pesas", y otro de tipo glorieta elevada, que conecta con la carretera autonómica EX-370 (de Plasencia a Pozuelo de Zarzón).



Entre las estructuras destacan dos viaductos, de 145 y 155 m de longitud, respectivamente. En la imagen se aprecia el viaducto sobre el río Jerte.

planada de 50 cm y cuyos 30 cm superiores se han estabilizado con cemento. Es de destacar que la capa de rodadura del tronco de la autovía está constituida por una mezcla bituminosa de tipo discontinuo, con el fin de aumentar la seguridad de la circulación con lluvia, y que también tiene la ventaja de obtener una disminución de la emisión de ruido producido por el tráfico.

Accesibilidad y comunicación

Para facilitar tanto la accesibilidad como la comunicación de las propiedades colindantes, las obras han incluido la construcción o reposición de los caminos agrícolas

A lo largo del tramo se han construido dos nuevos enlaces que conectan con la CC-12.1, a Oliva de Plasencia, y otro que da servicio a la carretera EX-370, de Plasencia a Pozuelo de Zarzón.



La nueva Autovía Ruta de la Plata constituye la columna vertebral de Extremadura y mejora las condiciones de movilidad y accesibilidad del Oeste peninsular.

necesarios que, discurriendo paralelos a la autovía y utilizando las citadas estructuras, garantizan la adecuada permeabilidad a los predios colindantes.

La longitud de los caminos es de 7,4 km.

Medidas medioambientales

En cumplimiento de lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental emitida para el Estudio Informativo del que posteriormente dieron los respectivos proyectos, se ha diseñado un conjunto de actuaciones que minimizan o eliminan los impactos negativos que pudiera producir la autovía sobre el medio ambiente.

Dichas actuaciones consisten, fundamentalmente, en plantaciones con especies autóctonas en taludes, enlaces, mediana, etc., transplante de encinas y alcornoques, plantación de olivos, plantaciones lineales de leñosas perennes en formación de pantallas, reconocimientos arqueológicos, pasos de fauna (genéricos



A lo largo del tramo se han dispuesto un total de 29 estructuras.

y específicos de lince), acondicionamiento de zonas de préstamos, vertederos y de ubicación de instalaciones auxiliares, así como el programa de seguimiento y vigilan-

cia ambiental durante la fase de construcción y primeros tres años de la fase de explotación de la vía. La obra ha sido cofinanciada por la Unión Europea. ■

U n i n á m i s p d o a r d t e a s n t e s	Excavación: 3 050 986 m ³ Terraplén: 1 783 422 m ³ Suelo estabilizado: 136 393 m ³ Suelo cemento: 96 462 m ³ Zahorra artificial: 18 274 m ³ Mezclas bituminosas en caliente: 167 726 t Hormigón: 54 921 m ³ Acero de armaduras pasivas: 3 971 686 kg Acero para postesar: 40 739 kg Vigas prefabricadas: 1070 m Tierra vegetal: 353 713 m ³ Plantaciones: 60 000 u
--	--

F i c h a T é c n i c e a	Titular: Ministerio de Fomento. Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura. Dirección de las obras: D. Antonio Ruiz-Roso Gómez, ICCP y D. José Ignacio Sellers Bermejo, ITOP. Empresa constructora: FCC Construcción, S.A. y JOCA Ingeniería, S.A. Jefe de obra: D. Francisco Varo Moriana, ICCP. Asistencia técnica, control y vigilancia: INTEMAC. Asistencia técnica, redacción del proyecto y vigilancia medioambiental: INYPSA. Asistencia técnica, seguridad y salud: PEYCO.
--	--