



Fomento pone en servicio el tramo Pesquera-Reinosa de la A-67 cuyo coste total, incluyendo expropiaciones, ha ascendido a 112 M €

Toda la Autovía Cantabria-Meseta estará en servicio en 2007 a su paso por Cantabria

- En el tramo abierto al tráfico hoy, de 8,6 kilómetros de longitud, se han construido 14 viaductos y un doble túnel.
- Fomento ampliará la capacidad de la Autovía Cantabria-Meseta en los primeros tramos desde Santander.

Madrid, 3 de julio de 2006 (Ministerio de Fomento)

La Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha anunciado hoy que toda la Autovía Cantabria-Meseta, A-67, estará en servicio en 2007 a su paso por Cantabria. Durante el acto, que ha tenido lugar con motivo de la apertura al tráfico del tramo Pesquera-Reinosa, Magdalena Álvarez ha señalado que esto es posible gracias al gran esfuerzo realizado por el actual Gobierno para ejecutar esta infraestructura.

La Ministra de Fomento ha adelantado que su Departamento ha decidido ampliar la capacidad de la A-67 en los primeros tramos desde Santander. Para ello, ya ha emitido la orden de estudio para el Estudio Informativo, "el primer paso para que esta actuación sea una realidad", señaló Magdalena Álvarez.

Impulso a la Autovía Cantabria-Meseta

Prueba del gran interés que el actual Gobierno tiene por llevar a término la Autovía Cantabria-Meseta, la Ministra de Fomento ha indicado que su Departamento ha destinado un total de 330 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado 2005 y 2006 para llevar a cabo la autovía. Esta cantidad supone una media anual de 165



millones de euros, tres veces más que la media del Gobierno de la anterior legislatura.

En abril de 2004, de los cinco tramos que conforman la autovía a su paso por Cantabria, dos se encontraban en servicio y tres en obras. El actual Gobierno ha abierto al tráfico 2 tramos, contando el de hoy, y además ha avanzando notablemente en la ejecución del tramo restante.

Para ello, Magdalena Álvarez dijo que el Ministerio de Fomento ha tenido que incrementar el grado de ejecución notablemente, pasando del 42% anual que había en abril de 2004 al 87% de mayo de 2006. Y concretamente del tramo puesto hoy en servicio, el Ministerio de Fomento ha multiplicado por 6,5 el ritmo de ejecución de las obras, con respecto al anterior Gobierno.

Otras infraestructuras viarias en Cantabria

La Ministra de Fomento no ha querido desaprovechar la ocasión para dar a conocer los trabajos que en infraestructuras viarias está realizando el actual Gobierno en Cantabria.

En este sentido, y con respecto a la Autovía del Cantábrico, Magdalena Álvarez ha recordado que fue un Gobierno socialista quien la puso en marcha aprobando el estudio informativo en 1993. También ha señalado que el Gobierno de las dos anteriores legislaturas, no sólo paralizaron ocho años el proyecto, si no que quiso crear una autopista de peaje en su lugar, entre Parbayón y Zurita. "Nosotros hemos impulsado de nuevo la A-8, como autovía **libre de peaje**, licitando y adjudicando la redacción de los dos únicos tramos que quedaban por poner en servicio en Cantabria", añadió la Ministra que, además, avanzó que en este año se licitarán las obras.

Sobre la Ronda Bahía de Santander, ha señalado que el Gobierno de la anterior legislatura la asoció a la mencionada autopista de peaje, que nunca se llevó a cabo. Ha sido el Departamento dirigido por Magdalena Álvarez el que en dos años de Gobierno, ha impulsado la Ronda



adjudicando las obras de un tramo el pasado mes de junio y avanzando en la redacción de otros dos más.

Finalmente, con respecto a la Autovía Dos Mares, su Departamento ha incluido esta infraestructura en el Plan Estratégico de Infraestructuras y ha dado la orden para redactar el estudio informativo el 15 de febrero de 2006. De forma que, antes de finalizar el año, estará en redacción el Estudio Informativo, cumpliendo así con el compromiso adquirido con el Presidente de Cantabria el 14 de febrero pasado.

Tramo Pesquera-Reinosa de la Autovía de Cantabria-Meseta

Con respecto al tramo puesto hoy en servicio, Pesquera-Reinosa, la Ministra de Fomento ha destacado que un 25 % de su longitud está formado por estructuras de gran complejidad, concretamente 14 viaductos y un doble túnel.

El coste de las obras de este tramo ha ascendido a 107 millones de euros, que incluyendo los gastos de expropiaciones, proyecto y el control de las mismas, asciende a una inversión total de 112 millones.



ANEXO. Características técnicas Pesquera-Reinosa

El tramo conecta por el Sur con el de Reinosa-Límite Provincial de Palencia. Y dado que se encuentra en construcción el tramo Molledo-Pesquera, por el Norte conecta con la N-611 a través de un vial de nuevo trazado, con una longitud 1,5 kilómetros, del que forma parte del enlace de Santiurde.

El tronco de la autovía tiene una longitud de 8.650 metros. Se ha construido un enlace completo, de tipo diamante con rotondas laterales, denominado Santiurde de Reinosa. Asimismo, se ha modificado el enlace de Reinosa para adaptarlo al nuevo tronco de autovía.

El radio mínimo en planta es de 510 metros y la pendiente máxima del 4,9%. La sección tipo de la autovía consta de dos calzadas con dos carriles de 3,5 metros, arcén interior de 1,0 a 1,5 metros, y exterior de 2,5 metros. Las bermas son de 1 metro. La separación de ambas calzadas se realiza mediante una mediana de anchura variable, de 5 metros con doble barrera New Jersey y jardín central que se ensancha, en la zona de túneles hasta 28 metros. Se disponen sobreechamientos adicionales en las curvas para aumentar la visibilidad.

El firme es de tipo flexible compuesto por 25 centímetros de aglomerado asfáltico sobre zahorra artificial, siendo la capa de rodadura del tipo de mezcla discontinua, lo que asegura un alto rozamiento.

Al ser el terreno muy accidentado se han tenido que realizar grandes movimientos de tierras. El volumen de excavación ha sido de 4,5 millones de metros cúbicos, y el de terraplén o pedraplén de 2,4 millones de metros cúbicos.

Se han construido 14 viaductos, a los que se añaden cinco pasos inferiores y un paso de fauna. De ellos, destacan las siguientes estructuras:



- ***El Viaducto de Santiurde.*** Constituido por dos viaductos independientes enlazados, tienen una longitud de 450 metros, distribuidos en cinco vanos, con una luz máxima, en tres de ellos, de 96 metros. Este construido mediante dovelas prefabricadas de canto variable desde 4,75 hasta 2,50 metros.
- ***Viaductos de la boca norte del túnel de Lantueno.*** Tienen una longitud de 244 y 197 metros y se han realizado con vanos de 37,5 metros con sección tipo de vigas artesa y losa de hormigón armado.
- ***Viaductos de la boca sur del túnel de Lantueno.*** Al igual que los anteriores se han construido de vigas artesas de 37,5 metros y losa de hormigón armado. El viaducto izquierdo esta formado por diez vanos con un total de 356 metros de longitud, y el derecho por dos tramos de tres vanos cada uno y longitudes de 112 y 78 metros respectivamente.
- ***Viaductos del Barranco de la Hia.*** Tiene una longitud de 266 metros y seis vanos con luces de 47,5 metros. Se ha ejecutado con sistema de cimbra autolanzable. Los tableros están formados por cajones de hormigón pretensado de sección trapezial. Estos viaductos tienen las pilas más altas de la obra con 86,7 metros.
- ***Viaductos del Barranco del Hayal.*** Tienen una longitud de 218 metros y cinco vanos con luces de 47,5 metros e idénticas sección estructural que los viaductos de la Hia. Su pila más alta tiene una altura de 71 metros.
- ***Viaductos de Cañeda.*** Su longitud total es de 168 metros, con cinco vanos de 37,5 metros de luz. Al igual que los viaductos norte y sur de las bocas del túnel estos viaductos poseen un tablero de vigas artesa sobre las que descansa una losa de hormigón armado.

Además, se ha excavado un ***doble túnel en Lantueno***, con tubos de 710 y 660 metros de longitud. Ambos tubos disponen de instalaciones de seguridad que incluyen una galería de evacuación, nichos dotados de poste SOS, extintores e hidrantes, sistemas de drenaje de filtraciones y eliminación de vertidos, iluminación, ventilación, detección



y extinción de incendios, grupos electrógenos y SAI, control de tráfico con circuito cerrado de televisión y megafonía y sistema automático de detección de incidentes.

Medidas medioambientales

Desde el punto de vista ambiental, la obra resulta muy permeable para la fauna, en especial para los grandes mamíferos (corzos, jabalíes, lobos, ciervos, etc.) que utilizan este corredor, dado que la longitud de viaductos y túneles supera el 25% de la longitud del tronco y que se ha construido un paso específico de fauna y numerosas obras de drenaje visitables.

En cuanto a medidas correctoras de impacto ambiental, se han llevado a cabo tres tipos de trabajos por importe que supera los 3,8 millones de euros:

1. El control de la afección al sistema hidrológico, en especial a los manantiales de Lantueno y a los arroyos que confluyen al río Besaya, y la ejecución de balsas de dilución, para evitar vertidos de sustancias contaminantes durante la explotación de la autovía.
2. La restitución de los caminos de acceso a la obra a su topografía y cubierta vegetal original.
3. Por último el tratamiento y revegetación de los taludes de desmonte, terraplenes y vertederos.

Cabe señalar la gran dificultad técnica de esta obra por la orografía, la climatología y las características geotécnicas de la zona. Así, las obras se han visto afectadas por la dura climatología, con inviernos de grandes nevadas y temperaturas muy bajas (hasta 16° C bajo cero) que obligaron a adoptar medidas especiales como el calentamiento del agua para la fabricación de hormigones y la protección de los elementos hormigonados bajo cubiertas calefactadas. En los meses más duros, ha sido necesario incluso la práctica paralización de la misma.