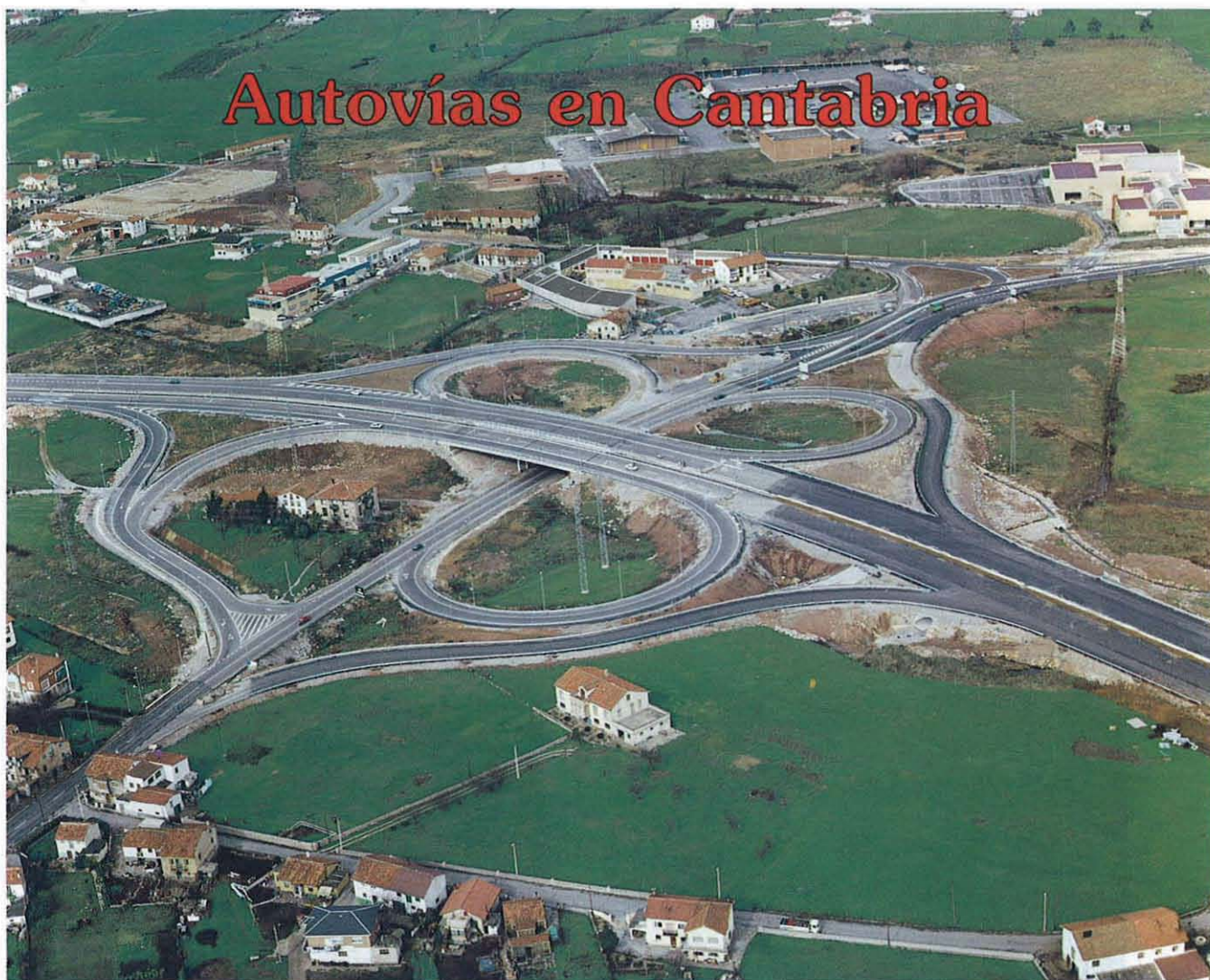


Autovías en Cantabria



Autovía Torrelavega-Santander. Tramo Bezana-Raos

El pasado día 28 de Febrero, el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, puso en servicio dos nuevos tramos de Autovías en Cantabria, el tramo Las Presas -Raos de la Autopista A-67 de Santander a Torrelavega y el tramo límite de provincia con Vizcaya-Castro Urdiales de la Autopista A-8 Santander-Bilbao.

Con el primero se completa la Autopista Santander-Torrelavega y sus accesos al nuevo Puerto de Raos y acceso Este a la Ciudad de Santander, y con el segundo se inicia en Cantabria la Autopista A-8 Santander-Bilbao, se puede considerar por tanto estas actuaciones dada su importancia como un hito notable dentro de la modernización de la infraestructura viaria de Cantabria.

La Autovía Santander-Torrelavega

La A-67, Santander-Torrelavega de 20 kms de longitud está compues-

to de cuatro tramos, que ordenados de acuerdo a su fecha de contratación son los siguientes:

- Tramo Bezana-Oruña
- Tramo Oruña-Polanco
- Tramo Polanco-Torrelavega
- Tramo Bezana-Puerto de Raos y Acceso Este a Santander.

Los tramos Bezana-Oruña y Oruña-Polanco se pusieron simultáneamente en servicio en Noviembre de 1986, el tramo Polanco-Torrelavega se puso en servicio en Diciembre de 1987 y el tramo Bezana-Puerto de Raos, se ha puesto en Servicio en dos fases, el tramo Bezana-Las Presas en Junio de 1989 y el Segundo Las Presas-Puerto de Raos y Acceso Este a Santander puesto en servicio el pasado día 28 de Febrero.

Se ha dispuesto seis enlaces en Las Presas, Bezana, El Ramo, Bóo, Oruña, Gornazo y Polanco y se ha previsto un área de descanso en Gornazo.

Se han ejecutado 34 estructuras,

11 pasos superiores, 22 pasos inferiores y el Puente sobre el río Pás, estructura ésta compuesta de dos viaductos seguidos de 120 metros de longitud en tres vanos de 40 m de long. Todos los pasos superiores son de losa, isostática o hiperestática aligerada pretensada.

Las explanaciones han superado la ejecución de 2.500.000 m³ de desmonte y 2.700.000 m³ de terraplén, habiendo sido la obtención de los préstamos necesarios una dificultad importante de la obra.

Las mayores dificultades en la ejecución de las obras han sido las derivadas de los problemas geotécnicos en los suelos blandos de Raos, el relleno procedente de dragado en la Ciudad del Transportista, los suelos blandos de Oruña y el deslizamiento de Barreda. Los problemas de la estación del transportista en Raos con drenes verticales, los de Oruña se ha esperado a su asentamiento natural, y el deslizamiento

de Barreda se resolvió excavando el talud y disponiendo drenaje en la vaguada.

El presupuesto total de las obras ha sido del orden de cinco mil millones de pesetas y su ejecución ha sido realizada por OCISA, el tramo

Bezana-Oruña, Oruña-Polanco y Polanco-Torrelavega y el tramo Bezana-Raos y acceso Este a Santander por ELSAN.

La sección de la Autopista se compone de dos Calzadas, una para cada sentido de la circulación con dos

carriles de 3,50 metros, arcenes exteriores de 2,50 metros, e interiores de 1 metro en mediana de 5 metros.

En la mediana de tres metros, se ha dispuesto doble barrera de seguridad, y plantaciones antideslumbrantes.

Autovía Bezana-Raos

Este proyecto de nueva carretera con características de autopista y un presupuesto de 1.435 millones de Pts., tiene una longitud de 6 kms y supone la continuidad de la Autovía Santander-Torrelavega hasta su conexión con la red arterial de la Ciudad de Santander y el nuevo Puerto de Raos, aportando una importante mejora para las comunicaciones de la Ciudad de Santander, y una mejor distribución del tráfico entre las carreteras Nacionales: Bilbao-Santander, Burgos-Santander y Palencia-Santander, además de eliminar el paso de camiones y vehículos pesados por el centro de la Ciudad y comunicar directamente el Puerto con la Red de Carreteras del Estado.

Dispone de tres enlaces: El de Bezana que da continuidad a la Autovía Santander-Torrelavega y conecta con la carretera N-611; el Enlace de Raos con el Puerto y Autovías del Cantábrico: Las Presas, con



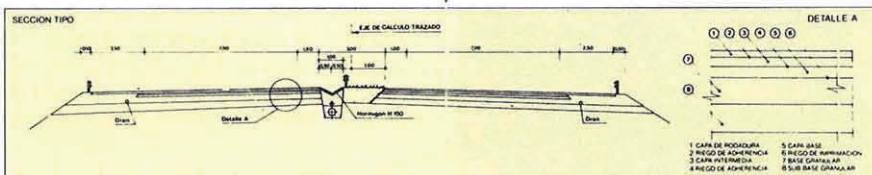
Tramo Bezana-Raos

Ha sido preciso realizar diez estructuras, dos pasos superiores, carretera de Igollo a Herrera de Camargo

retera de acceso a Igollo, carretera local S-442, carretera N-623, paso sobre el ferrocarril y dos pasos sobre caminos de servicios.

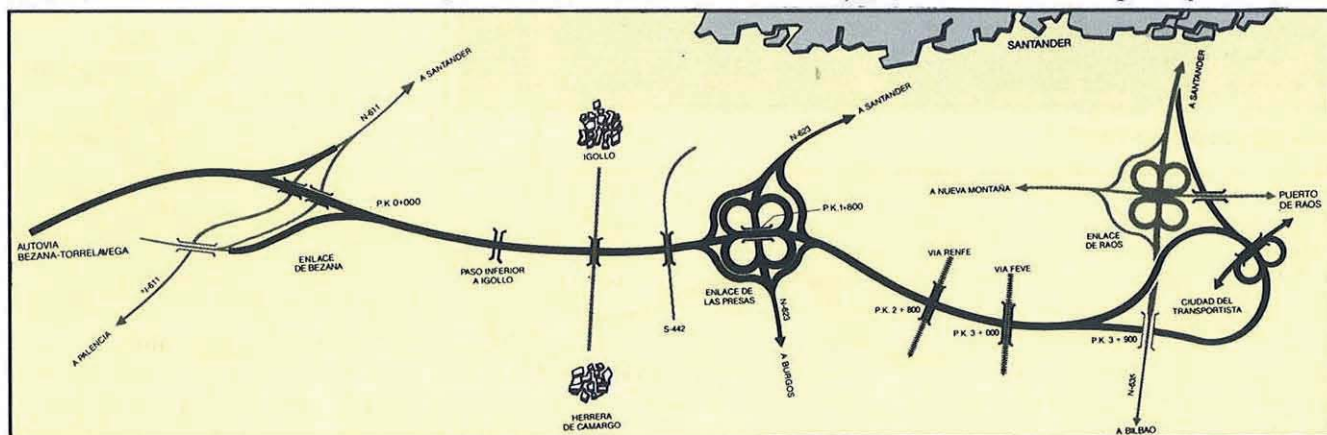
Dispone de doble calzada, con dos carriles por sentido de circulación, arcenes interiores de 1 m, arcenes exteriores de 2,50 m y berma de 0,50, así como mediana de 3 m con barrera de seguridad tipo doble onda y plantaciones.

La sección adoptada para el firme



la carretera N-623 de Burgos a Santander.

y acceso al Puerto de Raos, y 8 inferiores sobre la carretera N-611, ca-





Sirve de ronda distribuidora de la N-611, 623 y 635

es a base de mezclas bituminosas en caliente, con 6 cms de mezcla tipo S-20 y árido ofítico, capa intermedia de 9 cms de espesor tipo S-25 y capa de base con 10 cm de espesor con mezcla tipo G-25, además de 25 cms de zahorra artificial de 25 cms de espesor.

El tramo puesto en servicio tiene una longitud de 4,5 kms de tramo de autovía y está delimitado por el Enlace de Las Presas con la carretera N-623, y el de Raos con la carretera N-635 y Puerto, completando esta Autopista Bezana-Raos, el tramo Bezana-Las Presas, que se puso en servicio el pasado verano.



Esta autovía mejora los accesos a Santander y al Puerto de Raos

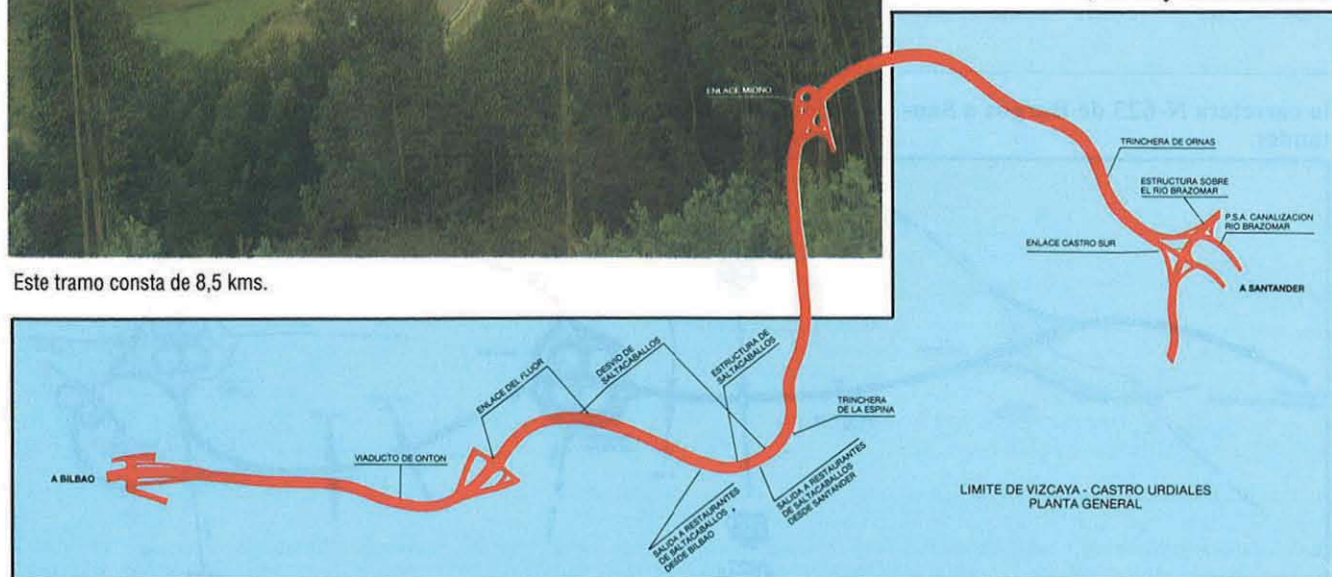
Tramo Límite Provincia de Vizcaya-Castro-Urdiales



Este tramo consta de 8,5 kms.

Este tramo de 8,5 km de longitud forma parte de la Autovía del Cantábrico entre Bilbao y Santander, que está programado realizarla dentro del vigente Plan General de Carreteras.

Tiene características de Autopista y está señalizada como tal dentro de la Autopista A-8, sirviendo la antigua Carretera N-634 como vía de servicio, dispone de dos calzadas de 7,00 m con carril adicional para vehículos lentos en las rampas, arcenes interiores de 1,00 m y exteriores de





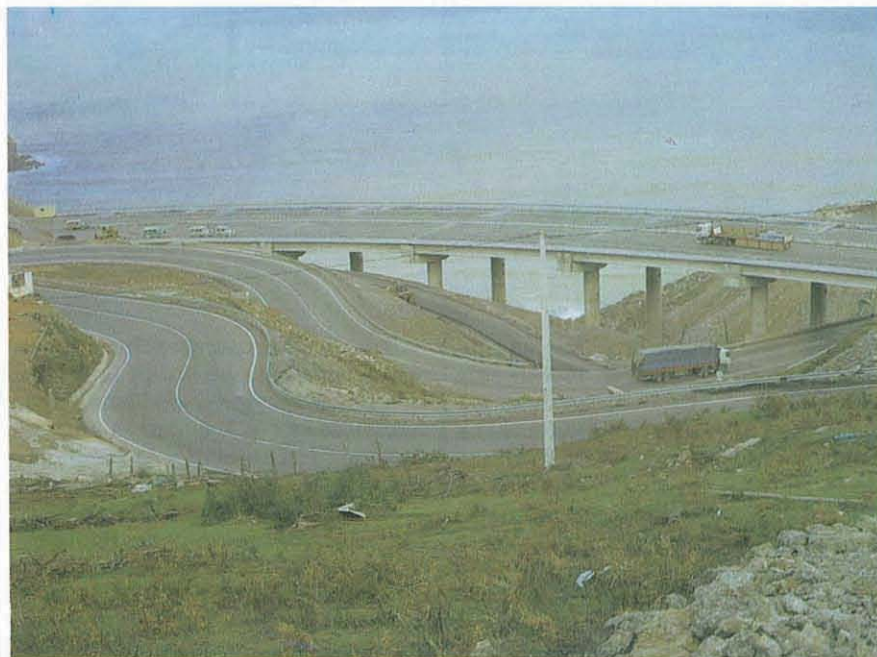
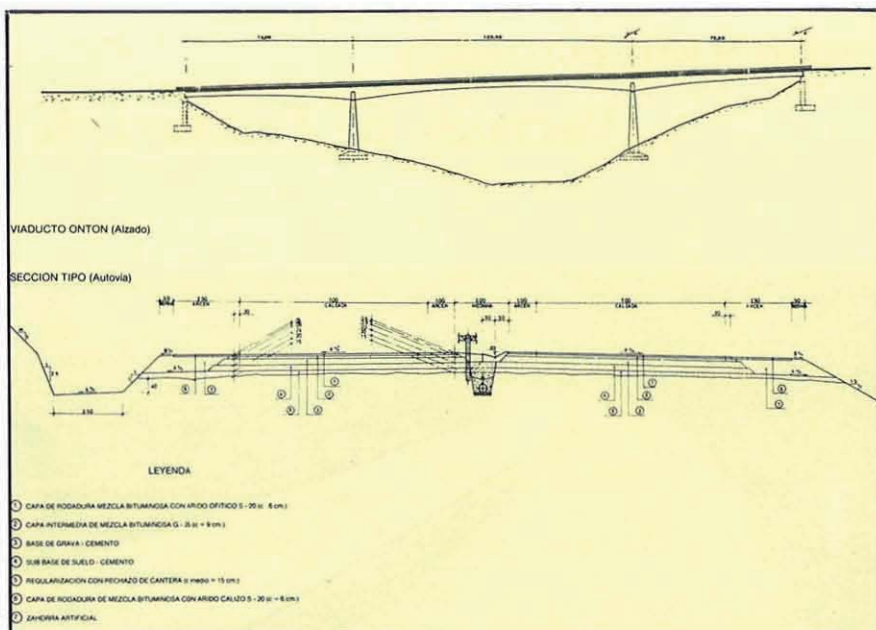
Dos vistas parciales del tramo inaugurado

2,50 m con berna de 0,50 y mediana de 3,00 m, con barrera de seguridad de doble onda y plantaciones a todo lo largo de su longitud.

La puesta en servicio de este tramo supone una mejora fundamental de la comunicación con el País Vasco, Valle del Ebro, litoral mediterráneo y Europa, al mismo tiempo que facilitará el desarrollo del Puerto de Santander y en general de la Región de Cantabria.



Paso elevado y otro a través de la montaña



Diferentes vías al borde del mar

En un tramo de gran dificultad por lo accidentado del tramo por donde se desarrolla, las estribaciones costeras de la cordillera Cantábrica, lo que lleva consigo grandes volúmenes de desmonte del orden de tres millones de m^3 excavados, la mayor parte roca, llegando a alturas de 75 m en la trinchera de "La Espina" zona de Saltacaballos y 2.100.000 m^3 de terraplén con altura mínima de 55 m.

Asimismo ha sido preciso realizar 14 estructuras, entre las que destaca el doble viaducto de Ontón de 260 m de longitud, de voladizos sucesivos, con vano central de 120 m y dos laterales de 70 m cada uno y el Viaducto de Saltacaballos de 200 m de

longitud, con tablero compuesto de vigas prefabricadas pretensadas con luces entre 30 y 40 m. Los pasos sobre autopista con puentes de losa hiperestática.

Este tramo dispone de tres enlaces que facilitan las comunicaciones con la red viaria y poblaciones cercanas, que son: "El Haya", "Mioño" y "Castro-Urdiales Sur", así como un semienlace en Saltacaballos.

El afirmado se ha realizado a base de mezclas bituminosas en caliente, de las que se han utilizado 82.000 Tns base de grava cemento con 49.500 m^3 y subbase de suelo cemento 48.300 m^3 además de zahorra artificial y suelo seleccionado.