

Inaugurado el tramo Los Corrales de Buelna-Molledo de la autovía Cantabria-La Meseta (A-67)



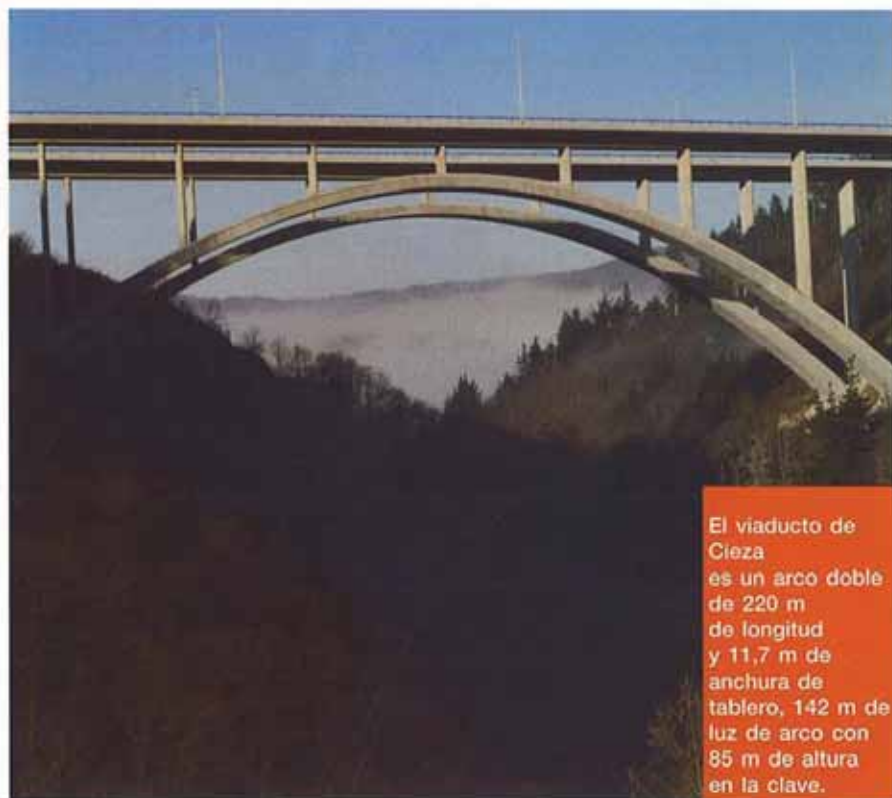
La Redacción

El pasado 1 de marzo y en un acto presidido por la *Ministra de Fomento, Dña. Magdalena Álvarez*, quedó abierto al tráfico el tramo de nuevo trazado, y sensiblemente en paralelo a la N-611, entre Los Corrales de Buelna y Molledo, de la autovía A-67, de Cantabria

a la Meseta. El tramo, de 10,6 km de longitud, ha supuesto una inversión de más de 144,75 millones de euros; y con su inauguración el Ministerio de Fomento cumple y satisface el compromiso y el objetivo de subsanar una vieja reclamación cántabra, como es la de su accesibilidad, que es fundamental para el desarrollo económico y social de la región y de sus

comunicaciones, no sólo ya con Castilla y León, sino con el resto de España.

Antes de entrar en la descripción de su trazado, hay que destacar que la obra se ha caracterizado por su gran dificultad técnica, pues el 50% de su recorrido se realiza por medio de túneles y viaductos, lo que ha supuesto una inversión me-



El viaducto de Cieza es un arco doble de 220 m de longitud y 11,7 m de anchura de tablero, 142 m de luz de arco con 85 m de altura en la clave.

día de 13 millones de euros por km construido. De hecho, de la inversión total del tramo, más de 128,32 constaban como presupuesto de obra; 7,24 millones de euros se destinaron a compensación financiera; 4,19 a expropiaciones; y casi 5 millones de euros a la asistencia técnica.

Trazado

El trazado del nuevo tramo discurre por los términos municipales de Los Corrales del Buelna, Cieza, Arenas de Iguña y Molledo, y ha sido diseñado con unos parámetros que mejoran sensiblemente su seguridad y comodidad, como son el radio mínimo el planta, que es de 1 000 m, y una pendiente máxima del 5%.

Su traza comienza dejando la actual N-611, en el término de Los Corrales de Buelna, y sube por la vaguada del arroyo Muriago hacia la población de Collado, girando posteriormente hacia el Este para embocar con el túnel de Gedo, con orientación Norte-Sur. Al salir de él, el trazado cruza el valle del río Cieza, que es un afluente del Besaya,

mediante un viaducto en arco (Cieza), y asciende suavemente hacia el túnel de Pedredo, tras el que desciende hacia el valle, al que salva por medio de un viaducto del mismo nombre y cruzando el río Llares. Más adelante, el trazado gira lentamente hacia el Oeste, reduciendo al máximo la afección a la Mies de Iguña, zona en la que se sitúa el enlace de Arenas de Iguña. Tras él, la traza continúa hacia el Sur, entre la Mies y la ladera rocosa, que la limita al oeste, evitando tanto la ocupación del llano como la realización de grandes excavaciones en la roca. Luego llega a Molledo, donde se construye el enlace de Santa Cruz. Finalmente, y a 500 m al sur del citado enlace, el trazado alcanza el siguiente tramo de la autovía, Molledo-Pesquera, de 11,9 km de longitud, que cuenta con un presupuesto de más de 136,78 millones de euros y que actualmente está en construcción.

El tramo, que fue adjudicado el 14 de diciembre de 2001, y por tanto ha tenido un plazo de ejecución de 33 meses, soporta una intensidad media diaria de 12 000 vehículos, con un 13% de pesados.

Secciones tipo

La sección del tronco se compone de dos calzadas de 7 m, con dos carriles por sentido de la circulación, de 3,5 m de anchura cada uno. Los arcones exteriores son de 2,5 m de anchura y los interiores de 1 a 1,5 m, con bermas de 1 m. La mediana tiene una anchura variable que varía entre los 4 m en el viaducto de Pedredo a los 26 m en los túneles.

Por otro lado, la sección del firme se compone de 25 cm de mezclas bituminosas en caliente extendidas sobre 25 cm de zahorra artificial. Para ello, se utilizaron más de 145 000 toneladas de mezclas bituminosas en caliente, así como más de 150 000 m³ de zahorra artificial.

Enlaces y estructuras

A lo largo del tramo se han construido dos enlaces, Arenas de Iguña y Santa Cruz de Iguña, ambos de tipo diamante con rotondas laterales. Además se han construido 8 estructuras secundarias para la reposición de carreteras y caminos de servicio, de los que se ejecutarán 8 nuevos km, con una sección de 5 m de anchura y pavimentados con mezclas bituminosas en caliente.

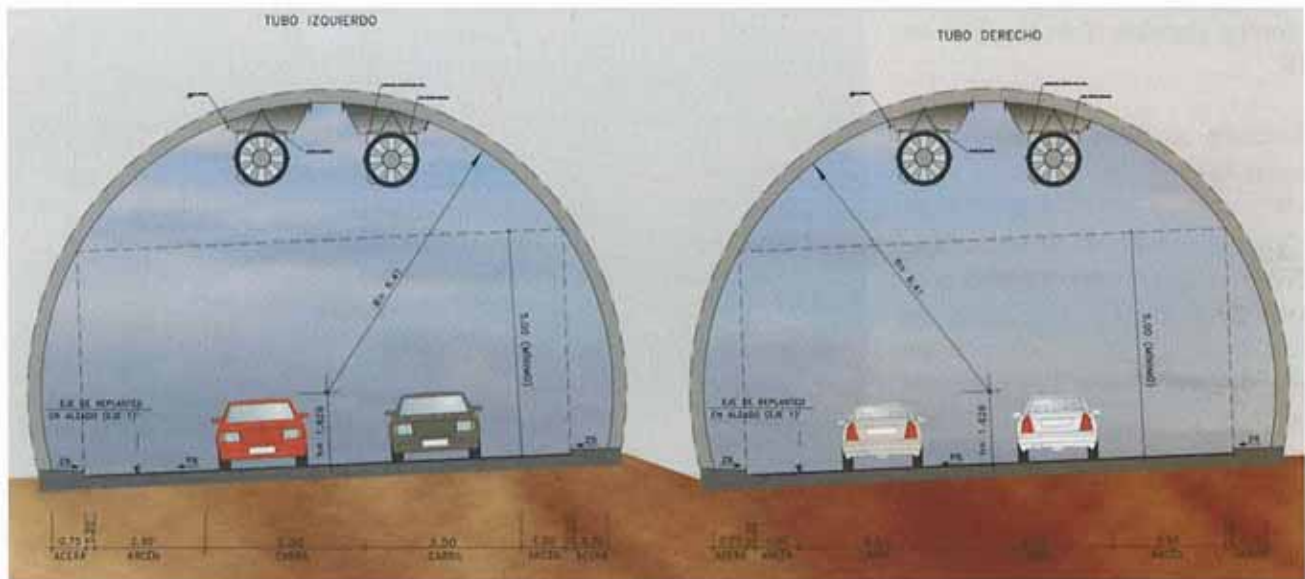
Sin embargo, las estructuras más importantes del tramo son los viaductos de Cieza y de Pedredo.

El viaducto de Cieza es un arco doble de 220 m de longitud y 11,7 m de anchura de tablero, 142 m de luz de arco con 85 m de altura en la clave.

El viaducto de Pedredo es un viaducto de tablero único, de 930 m de longitud, proyectado como puente de viga continua de 8,1 m de ancho, que se completa hasta los 23,8 m con costillas prefabricadas en las que se apoyan las losas laterales.

Túneles

En el tramo se destacan los dos túneles dobles de Gedo y Pedredo, de 2 500 m y 1 100 m de longitud respectivamente, lo que su-



Sección tipo de los túneles.

pone el 33% de la longitud total del tramo.

La sección circular de los túneles es de 12,82 m de diámetro, y su plataforma, que está situada a 1,626 m del centro de la sección, se distribuye en dos carriles de 3,5 m de anchura, con arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m, aceras de 0,75 m y resguardos de 0,20 m en cada lado entre arcenes y aceras. El gálibo mínimo vertical es de 5 m sobre el borde de la acera.

Las instalaciones de seguridad en el tramo han supuesto una inversión de más de 13 millones de euros y sólo en los túneles ha sido de 9 millones de euros. Los túneles están equipados con galerías, nichos, sistemas de evacuación de filtraciones

y de eliminación de vertidos, iluminación, ventilación, detección y extinción de incendios, postes SOS, megafonía, control de tráfico y circuito cerrado de TV con cobertura total del interior y del exterior de los túneles, además de los sistemas automáticos de detección de incendios.

Impacto ambiental, y otras magnitudes importantes

En la construcción del tramo, debemos destacar que la inversión para la rehabilitación ambiental ha sobrepasado los 1,86 millones de euros que se han destinado principalmente a la hidrosiembra y la plantación de arbustos y árboles de gran porte, así como al seguimiento medioambiental y arqueológico de las obras.

Entre las magnitudes más importantes, debemos destacar que el movimiento de tierras ha sobrepasado los 4 millones de metros cúbicos



El tramo tiene una longitud de 10,6 km.



La mediana tiene una anchura variable.



Boca de entrada al túnel de Pedredo.

de desmonte, siendo el 60% de roca, y 2 900 000 m³ de terraplén y pedraplén. Además, se han utilizado más de 265 000 m³ de hormigón y más de 10,3 millones de kilos de acero corrugado, así como 710 000 kilos de acero activo, destinados principalmente a las infraestructuras construidas.

El tramo ha sido construido por Sacyr, S.A. y Cavosa, S.A., en Unión Temporal de Empresas, con la asis-

Autovías del Estado

tencia técnica de GOC, S.A. e Invest y Control Calidad, S.A, también en UTE.

Estado actual de la autovía

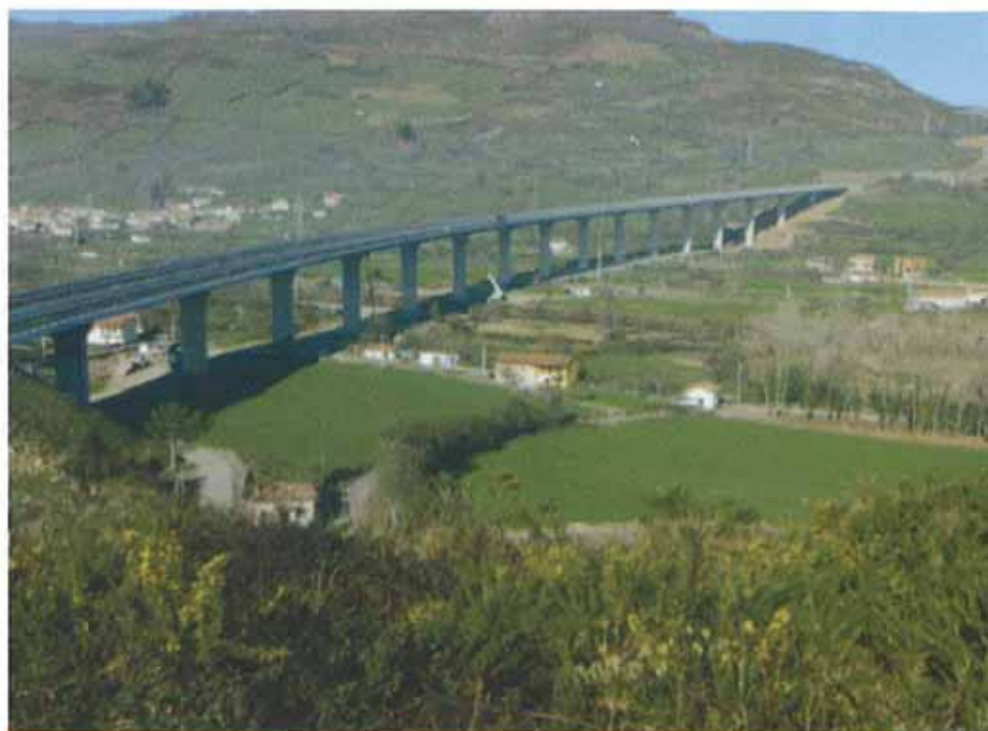
Durante el acto de inauguración, la Ministra de Fomento informó que, desde el inicio de la legislatura, se había impulsado la ejecución de las obras de esta autovía a su paso por Cantabria, consiguiéndose un grado de ejecución de obras de un 70%, en febrero de 2005. Además, en los presupuestos para este año, se destinan un total de 168,8 millones de euros a los tramos restantes, lo que supone un incremento del 203% con respecto al año pasado.

Por todo ello, también afirmó que, desde que es titular del Departamento a la fecha de esta inauguración, se habían puesto en servicio dos tramos, iniciadas las obras en otro, se habían aprobado otros 2 proyectos y se iban a finalizar los 4 restantes a lo largo del presente año, en una autovía que no sólo facilitará las comunicaciones, sino que promoverá la actividad económica y mejorará el bienestar económico y social de los habitantes de las zonas afectadas por su recorrido.

De hecho y como constatación de lo antedicho, el pasado 25 de febrero se licitó el tramo comprendido entre Alar del Rey y Puebla de San Vicente, y el 18 de marzo, el Consejo de Ministros autorizó al Ministerio de Fomento a licitar las obras del tramo Osorno-Villaprovedo de esta autovía, situado en la provincia de Palencia, con un presupuesto de licitación de más de 33,67 millones de euros para sus 10,6 km de longitud.

Según el Ministerio, entre las dotaciones presupuestarias previstas y el Plan Extraordinario de Carreteras, las inversiones en esta autovía hasta la fecha se han incrementado en un 145%, lo que hará posible que, a lo largo de 2005, todos los tramos pendientes de la autovía se encuentren en obras o licitados.

Por lo que respecta a los tramos



En la foto, el viaducto de Pedredo, de 930 m de longitud, proyectado como puente de viga continua.

de esta autovía en Castilla y León, para sus 110,5 km se prevé una inversión de 358 millones de euros, lo que proporcionará un gran impulso a la A-67.

Para finalizar y para subrayar el fuerte impulso que está dando el Ministerio de Fomento a esta autovía, dentro de su programación presupuestaria para 2005, ya se contemplaba la continuación de las obras en los siguientes tramos de autovía: Molledo-Pesquera-Reinosa, Varian-

te de Aguilar de Campoo-Puebla de San Vicente, Palencia-Fuentes de Valdepero-Amusco-Frómista, y la Variante Noreste de Palencia. Además, y por el llamado sistema alemán o sistema de abono total de precio, los presupuestos de este año tenían previstas las siguientes licitaciones: Frómista-Marcilla de Campos, Osorno-Villaprovedo (ya licitado a la hora de redactar la presente información), y Villaprovedo-Herrera de Pisuergra. ■

Unidades más importantes

Longitud del tronco: 10,6 km
Longitud de túneles: 7 km
Longitud de viaductos: 1,17 km

Movimiento de tierras:

Excavación: 4 050 000 m³
Terraplén: 2 900 000 m³

Firmes:

Zahorra artificial: 150 000 m³
Mezclas bituminosas: 145 000 t

Estructuras:

Hormigón: 265 000 m³
Acero corrugado: 10 300 000 kg
Acero activo: 710 000 kg

Titular:

Ministerio de Fomento.
Demarcación de Carreteras
del Estado en Cantabria.

Dirección de la obra:

D. José A. Herrero Gómez, ICCP.

Empresas adjudicatarias:

Sacyr y Cavosa

Jefe de obra y Gerente UTE:

D. Fernando Pardo García
ICCP.

Asistencia técnica:

Incosa y G.O.C. en UTE

Plazo de ejecución:

33 meses