



La Ministra de Fomento asistió hoy al acto de puesta en servicio del tramo Molledo-Pesquera, que culmina la parte cántabra de la A-67.

Toda la Autovía Cantabria-Meseta ya está en servicio a su paso por Cantabria

- En esta legislatura Fomento ha invertido 406 M€ en los tramos cántabros de la A-67, casi el doble de lo ejecutado en la anterior.
- El tramo Molledo-Pesquera abierto hoy al tráfico, de casi 12 Km de longitud, ha contado con una inversión de más de 200 M€

Madrid, 31 de enero de 2008 (Ministerio de Fomento).

Con la apertura al tráfico del tramo Molledo-Pesquera, acto al que ha asistido esta mañana la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, toda la Autovía Cantabria-Meseta, A-67, a su paso por Cantabria ya está en servicio. Para ello, el Ministerio de Fomento ha invertido durante esta legislatura 406 millones de euros en los tramos cántabros de la A-67, casi el doble de lo ejecutado en la anterior.

El tramo Molledo-Pesquera, que tiene 11,87 kilómetros de longitud, ha contado con una inversión total de 200,27 millones de euros, de los cuales 5,35 corresponden a costes de expropiación. Discurre por los términos municipales de Molledo, Bárcena de Pie de Concha, Pesquera y Santiurde de Reinosa, pertenecientes a Cantabria, por un terreno accidentado, en el que predominan zonas de matorral, praderías y forestales.

Características técnicas

La longitud total del tramo es de 11,870 kilómetros. Su trazado se desarrolla al oeste de la actual N-611, en la margen izquierda del río Besaya, iniciándose en el Enlace de Santa Cruz de Iguña, donde conecta con el tramo anterior "Los Corrales de Buelna-Molledo",

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes



actualmente en servicio, y finalizando en el Enlace de Santiurde de Reinosa, donde se une al tramo posterior, "Pesquera-Reinosa", igualmente en servicio. Ambos enlaces, los únicos existentes en el tramo, son de tipo diamante y cuya construcción se incluyó en los tramos contiguos mencionados.

El trazado en planta tiene un radio mínimo de 600 metros y la pendiente longitudinal máxima es del 5,57%. La sección tipo de la Autovía esta compuesta por dos calzadas de 7 m cada una, con arcenes interiores de 1,5 m y exteriores de 2,5 m. La separación de ambas calzadas es variable, con una anchura de mediana mínima de 2 m y máxima 6 cuando discurren paralelas, con doble barrera New Jersey y jardín central. Se ha dispuesto un tercer carril en el sentido Santander – Palencia, desde el inicio del tramo hasta pasados los túneles de Somaconcha, con el fin de asegurar la funcionalidad de la vía durante todo su periodo de vida útil.

Inicialmente la intensidad media diaria prevista de la obra es de 11.500 vehículos, de los que el 16% será tráfico pesado. La sección del firme está formada por 30 centímetros de aglomerado asfáltico sobre 25 centímetros de zahorra artificial. La capa de rodadura está compuesta por una mezcla bituminosa discontinua, adecuada para las características climatológicas de la zona ya que asegura un alto rozamiento.

Por ser un terreno muy accidentado se ha tenido que realizar un importante movimiento de tierras. El volumen de excavación ha sido 5,2 millones de metros cúbicos y el de terraplén ha sido 1,6 millones de metros cúbicos.

Se ha excavado un **doble túnel en Somaconcha**. Se trata de dos tubos paralelos, uno para cada sentido de la circulación, con unas longitudes de 1594 y 1532 m para las calzadas de sentido Santander y sentido Palencia, respectivamente. Ambos tubos disponen de instalaciones de seguridad que incluyen una galería de evacuación, nichos dotados de poste SOS, extintores e hidrantes, sistemas separados de drenaje de filtraciones y eliminación de vertidos, iluminación, ventilación, detección y extinción de incendios, grupos



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

Se ha construido, asimismo, el **falso túnel de Molledo**, impuesto por la Declaración de Impacto Ambiental, que consiste en dos bóvedas de anchos 13,00 y 16,50 metros y con una longitud de 100 metros.

Se han construido un total de cinco viaductos:

- **Viaducto de los Arroyos** . Tiene una longitud total de 442 m distribuida en once vanos (32 + 9 x 42 + 32), luz máxima de 42 m y radio de curvatura en planta de 600 m. El tablero es continuo y su sección está formada por un cajón unicelular de hormigón pretensado de 30.3 m de anchura sobre doble pila, cuya altura máxima en el fuste es de 41.6 m.
- **Viaducto de la Torca**. Tiene una longitud total de 148 m distribuida en cuatro vanos (32 + 2 x 42 + 32), luz máxima de 42 m y radio de curvatura en planta de 750 m. El tablero tiene una sección idéntica a la del viaducto anterior. La altura máxima de pila es de 30.5 m.
- **Viaducto de Pujayo**. Este viaducto salva el valle formado por el río Galerón. Tiene una longitud de 420 metros distribuida en 5 vanos (60 + 3 x 100 + 60), luz máxima de 100 m y radio de curvatura en planta de 600 m. El tablero es continuo y su sección está formada por un cajón monocelular de hormigón pretensado de canto variable entre 2.50 y 6 m, apoyado sobre pila única. La altura máxima de pila es de 64 m. El tablero se ha construido por el sistema de dovelas hormigonadas "in situ" mediante avance en voladizo.
- **Viaducto de Montabliz**. Este viaducto salva el valle formado por el río Bisueña, y es, por sus características, el más singular de la obra. Tiene una longitud de 721 metros distribuida en 5 vanos (110 + 155 + 175 + 155 + 126), luz máxima de 175 m y radio de curvatura en planta de 700 m. El tablero es continuo y su sección está formada por un cajón monocelular de hormigón pretensado de canto variable entre 4.30 y 11 m, apoyado sobre pila única. La altura máxima de pila es de 128.6 m, la mas alta de España y entre las seis mayores de Europa. El tablero, al igual que el viaducto anterior, se ha construido por el sistema de dovelas hormigonadas "in situ" mediante avance en voladizo.



- **Viaducto de Rioseco.** Este viaducto salva el valle formado por el río Rumardero. Tiene una longitud total de 190 m distribuida en cinco vanos (32 + 3 x 42 + 32), luz máxima de 42 m y radio de curvatura en planta de 600 m. El tablero es continuo y su sección está formada por un cajón bicelular de hormigón pretensado de 24.8 m de anchura sobre doble pila, cuya altura máxima en el fuste es de 31.1 m

La longitud total de los cinco viaductos unido al túnel de Somaconcha y al falso túnel de Molledo suponen la tercera parte de la longitud del tramo, por lo que junto con los 3 pasos superiores, los 3 pasos inferiores y las 18 obras de drenaje transversal definidas para el paso de las aguas, se garantiza la permeabilidad transversal de la Autovía, tanto para paso de la fauna como para las aguas de escorrentía superficial.

La obra contempla la reposición de numerosos caminos afectados y la creación de otros nuevos que mejoran el acceso a las fincas colindantes.

El trazado respeta al máximo posible el entorno por el que discurre, con inversiones muy importantes en medidas medioambientales que comprenden tanto mejoras en las estructuras, como medidas correctoras de impacto ambiental que incluyen entre otras, la vegetación con especies autóctonas, la protección de los acuíferos y de los ríos Galerón y Bisueña, el control de la afección al sistema hidrológico, la construcción de balsas de dilución para evitar vertidos de sustancias contaminantes durante la explotación de la autovía, la construcción de un túnel artificial y el tratamiento ambiental de los vertederos.

Asimismo merece la pena destacar las medidas de protección del patrimonio cultural llevadas a cabo durante la ejecución de las obras. En coordinación con la Consejería de Cultura y de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental se ha realizado una prospección arqueológica en el entorno de la ermita de Respalacios que ha dado como resultado el descubrimiento de una necrópolis medieval de tumbas de lajas con 211 enterramientos datados entre los siglos VII y



Nota de prensa

XII, así como los restos de una ermita posterior del siglo XVI. Se ha sustituido el muro de tierra armada allí proyectado por un muro verde diseñado de forma que se minimice la afección y se logre una mejor integración paisajística del yacimiento. Por otro lado en el despoblado de Casas del Río situado junto al Viaducto de Montabliz se ha efectuado la excavación de una de las construcciones. Por último en el entorno de la boca sur del Túnel de Somaconcha se ha localizado el trazado de una calzada romana, posiblemente perteneciente a la vía Pisoraca – Iulobriga – Portus Blendium. Para evitar su afección se ha deprimido ligeramente la rasante de la Autovía, prolongando el túnel unos 60 metros.