

10.000 vehículos diarios circularán por la Dos Mares dentro de 5 años

Infraestructuras. La futura autopista contará con seis kilómetros de viaductos y otros 6,5 de túneles

I. Elices / Burgos

Hace un mes que el Ministerio de Fomento aprobó el estudio informativo de la Autopista Dos Mares, que unirá la A-67 (autovía Cantabria-Meseta) con la AP-1, en Miranda de Ebro. En estos días los ayuntamientos de los municipios afectados -sobre todo de las Merindades- están analizando los trayectos propuestos y trabajando a destajo para presentar alegaciones. El corredor por el que discurre la infraestructura presenta numerosas zonas sensibles y de protección ecológica y ha de salvar desniveles de gran magnitud debido a que atraviesa, entre otras dificultades montañosas, la sierra de Tesla o los montes Obarenes. Hasta 21 viaductos están proyectados en los 111 kilómetros que tendrá esta vía de alta capacidad. En total, más de seis kilómetros de trayecto se completarán sobre puentes elevados.



También están previstos dos túneles, que en total suman seis kilómetros. El Ministerio prevé que en 2014 circulen 10.150 vehículos diarios. En el horizonte de 2044, más de 20.000.

Los usuarios podrán conectar con esta vía en Trespaderne, Quintana Martín Galíndez y Bisjueces, sendos peajes.
Jesús Javier Matías

El Gobierno ha dividido la infraestructura en tres tramos. El primero, entre la Autovía A-67 (en Cantabria) y Cabañas de Virtus (ya en Burgos). Existen dos alternativas principales. Aunque Fomento se decanta ya por la que parte al norte de Pesquera (A2). Ésta cruza el valle de Luena y la línea férrea Madrid-Santander y la N-611 y alcanza el valle de Aguayo a través de un túnel de 1.140 metros. La otra alternativa (A1) partiría desde Reinosa, más al sur, y ya en la provincia de Burgos «pasaría rozando» la Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA) y el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) del embalse del Ebro. Por ello, el estudio prevé una variante en este tramo y es por la que se decanta. Es la denominada alternativa A1.1. Evitaría la afección de esos espacios protegidos. Partiría al norte de la población de Corconte y cruzaría sobre la N-623 y el arroyo de las Praderas por un viaducto de 540 metros. Después bordea por el norte y el este Cabañas de Virtus, donde está diseñado un enlace de la autopista con las carreteras N-232 y N-623. Luego toma dirección sur para alcanzar ya el segundo tramo que establece Fomento: Cabañas de Virtus- Trespaderne.

Este tramo B dispone de una alternativa principal (B1) y cuatro variantes. Tiene su origen en Quintanaentello - y su trazado sigue la carretera N-232, situándose al norte de ésta durante 15 kilómetros para luego cruzar esta carretera y dejar al sur Soncillo y Cubillos el Rojo. En este trayecto Fomento fija la primera variante (B.1.1), que es la que propone como la mejor. En lugar de bordear por el norte varias dificultades montañosas situadas a lo largo de siete kilómetros lo haría por el sur.

La B1 continúa hacia el sur pasando al norte de Incinillas y al sur de Bisjueces. Tres viaductos salvan en este tramo el barranco de Valdellar y la CL-629. Lo que ocurre es que Fomento propone aquí tres itinerarios diferentes, para evitar atravesar la Sierra de la Tesla-Valdivielso (con declaraciones ZEPA y LIC). El B1.2 no lograría plenamente este objetivo. Por ello el estudio informativo se decanta por una combinación entre el B1.4 y el B1.3, que sí lo consiguen. La primera variante evitaría la construcción de un viaducto de 1.280 metros que sí contempla la opción B1 y además pasaría al norte del vertedero de residuos de Villarcayo. Y con la segunda (B1.3), a la altura de Bisjueces, está proyectado el enlace de la autopista con la CL-629. La propuesta del Ministerio retomaría la alternativa B1 durante otros 20 kilómetros siguiendo el valle del río Nela, que cruzaría con un viaducto de 700 metros. Después bordea la población de Nofuentes cruzando la N-629, siguiendo el itinerario hasta Trespaderne. Aquí la autopista enlazará con la N-629.

En este punto empezaría el último tramo que establece Fomento: Trespaderne-AP1. La alternativa C1 se desarrolla al norte del Ebro y de las localidades de Quintana María, Santocildes y Quintana Martín Galíndez. A la altura de esta última población Fomento define dos variantes, aunque su propuesta respeta el trazado C1, porque según Fomento es la que menos afectaría a las ZEPA y LIC de los Montes Obarenes. La alternativa C1.1 se inicia al norte de Quintana María, pasa entre esta localidad y Santolices, para cruzar el río Ebro al norte de Montejo, siguiendo el trazado de la carretera local que une este municipio con Cuezva. Luego vuelve a la opción C1 al sur de Santa María de Garoña. Esta opción evita bordear el meandro del Ebro en Quintana Martín Galíndez. La variante C1.2, bordearía Quintana Martín Galíndez por el sur. Después el itinerario se situaría al sur de las poblaciones de Garoña y Santa María de Garoña, para cruzar los obarenes con un túnel de 5,5 kilómetros. Tras salir del túnel el trayecto se desarrolla por el sur Ayuelas y sigue en dirección sudeste hasta la AP-1, según la alternativa C1.3, por la que se decanta Fomento. La otra opción es llevar la autopista por el norte de Ayuelas y conectar con la AP-1 más cerca de Miranda.

Peajes

El trayecto dispondrá de cinco áreas de peaje, dos troncales -una próxima a Cabañas (en Cantabria) y otro

en Quintana Martín Galíndez-, y tres en los ramales de los tres enlaces -en Cabañas, en Bisjueces y entre Nofuentes y Trespaderne.

Contará la infraestructura con dos áreas de servicio, en las proximidades de Quintana y de Urría, y dos de descanso, en Cubillos del Rojo y Palazuelos de Cuesta Urría. La obra, según las primeras previsiones costará 640 millones de euros.

Noticias relacionadas

Un tramo de pareceres

 5 comentarios

1. No creo que Gobierno Nazi del País Vasco nos vaya a beneficiar nunca. Si es caso jodernos y robarnos lo que pueda. Con el de Cantabria se podría colaborar mucho más de los que se hace, pero la Junta se ha enrocado y todo para el mismo sitio. La verdad que esta autopista, que debiera ser autovía, será un gran impulso para el norte de Burgos pero si se acompaña con medidas complementarias de desarrollo como areas de servicios, pol. industriales, centro de mercancías(Miranda) que favorezcan nuestra regiones y no a los vecinos del norte, que fueron los que construbuyeros a cerrar el Santander-Mediterráneo con la anuencia de los inútiles e ineptos políticos de las corrompida Diputación entre otros.

Joaquín de Lozar - 23/01/2009 · 09:47 h.

2. Eso es lo lamentable...el abandono de la Junta hacia la provincia de Burgos es tal que tenemos que tratar de tirar de Cantabria y el País Vasco...
Burgos no tiene nada que agradecer por estos 25 años de existencia de CyL
Cuanto mejor estaríamos como uniprovinciales como Cantabria y La Rioja

Afiliado de ciudadanos de burgos cibú - 23/01/2009 · 09:31 h.

3. Es evidente que esta autopista se hace en beneficio de Logroño, que favorece a Miranda y dejará conectadas a Villarcayo y Medina... lo cual me alegra enormemente.

Pero viene a demostrar que la autovía directa Valladolid-Santander no tiene un trazado lógico, puesto que si se hubiese subido desde Burgos, esta autopista sería más corta y la autovía Palencia-Santander no existiría, sería suficiente con ramales a Miranda y a Aguilar.

... lógicamente no espero que ni Herrera ni ningún Consejero luche por Miranda, por Burgos o por alguna otra provincia que no sea Valladolid.

Sólo hay que mirar un mapa de carreteras.

H_T_E_S - 23/01/2009 · 09:30 h.

4. ¿ Y qué tenga que venir el presidente de Cantabria a sacarnos las castañas del fuego y a intentar dinamizar esa pobre zona? Manda narices la verdad...Luego algunos dicen que si Cantabria se una a Castilla y demás, pero si viven mucho mejor que nosotros!

Javier Presok - 23/01/2009 · 09:28 h.

5. La autopista no debiera ser de peaje.
Si es de peaje, va a aislar mas aún este territorio ya aislado y empobrecido.
Espero que todos los Ayuntamientos estén a la altura y estén unidos en ésto.
Despues de que hemos servido de base para instalarnos nucleares, minicentrales, parques eólicos, despues de cerrar el Santander Mediterraneo, despues de que nuestras comunicaciones estén como están solo falta que hagan esto a nuestras espaldas.
¿No debiera haber una reunión de todos los alcaldes sobre este tema? ¿Es que se van a estar callados?

CASTILLA - 23/01/2009 · 09:14 h.

© Copyright Diario de Burgos. All Rights Reserved. Prohibida toda reproducción a los efectos del Artículo 32, 1, párrafo segundo, LPI.