



Conectar la Autovía del Sardinero con la de Torrelavega y la N-623 en Camargo y dota a Santander de un acceso directo a Parayas

## El delegado del Gobierno anuncia que próximamente se abre la Ronda de la Bahía entre la S-20 y La Verde (Camargo)

- El nuevo tramo enlaza carreteras por las que circulan diariamente más de 200.000 vehículos
- Camargo se verá liberado de gran parte del tráfico que circula por la N-623 Santander-Burgos.

16 de enero de 2009. El delegado del Gobierno en Cantabria ha manifestado hoy que una parte de la Autovía Ronda de la Bahía entre la Autovía del Sardinero S-20 y la rotonda de La Verde en Herrera de Camargo se abrirá próximamente, con lo que se podrá conectar las dos autovías que entran en Santander y se librerá al centro de Camargo de la mayor parte del tráfico de la nacional N-623 Santander-Burgos. El delegado realizó una visita al tramo, acompañado del alcalde de Camargo, Ángel Duque, miembros de la Corporación y el jefe de la Demarcación de Carreteras de Cantabria, Vicente Revilla.

Agustín Ibáñez señaló que la apertura de este tramo va a suponer un hecho de gran importancia para las cerca de 300.000 personas que habitan en el Arco de la Bahía, especialmente para Santander y Camargo, comparable a lo que pudo suponer la apertura de los accesos de la Meseta en Cantabria hace un año. En este caso la cantidad de tráfico que va a acoger este tramo de la S-30 va a ser significativamente mayor.



El delegado señaló que el tramo de la Ronda de la Bahía entre Peñacastillo y Cacicedo podía haberse inaugurado hace algunas semanas “pero hemos creído conveniente, por criterios técnicos y de eficacia, esperar a unirlo con una parte del segundo tramo entre Cacicedo y Parbayón, de tal manera que conseguiremos unir la Autovía del Sardinero, prácticamente, con la carretera nacional N-623 Santander-Burgos, en el municipio de Camargo. Así vamos a liberar a este ayuntamiento de una parte muy importante del tráfico que soporta, especialmente de los vehículos pesados”.

La apertura de este tramo de la Ronda de la bahía va a suponer una conexión directa entre la S-20 Autovía del Sardinero y la Autovía A-67 de la Meseta, que va a proporcionar a Santander, especialmente a toda la zona norte (El Sardinero, Cueto, Monte, San Román y Peñacastillo) de un nuevo acceso con la zona de Parayas, hacia Bilbao, el Aeropuerto y el puerto de Raos.

Además, todos los conductores que salían de Santander se ahorrarán el trayecto que había que hacer hasta el enlace de Mompía cuando querían dirigirse a Parayas por la Autovía del Sardinero. Por otro lado, también supone un acceso directo a los grandes centros comerciales que existen en la periferia como el del Alisal, Peñacastillo, Nueva Montaña o Maliaño.

Agustín Ibáñez destacó que por medio del enlace de La Verde se va a eliminar casi todo el tráfico de paso de la carretera nacional 623 por la zona urbana de Muriedas, Las Presas y el Primero de Mayo en Santander, que ahora se podrán incorporar a través del mismo a la Ronda de la Bahía y por esta a la Autovía Santander-Torrelavega, a la del Sardinero o a la de Parayas.

También citó los últimos datos del Ministerio de Fomento correspondiente al 2007 que indican que la S-10 entre Santander y Parayas soporta diariamente más de 100.000 vehículos y 90.000 entre Maliaño y Astillero. Además, el tramo de la Autovía Santander Torrelavega, entre Raos y Bezana, contabiliza más de 55.000 vehículos diarios; la Autovía del Sardinero más de 35.000 y la N-623 Santander-Burgos a su paso por



Camargo tiene entre 20.000 y 25.000 vehículos al día, de los que entre 1.500 y 2.000 son camiones.

En este contexto de más de 200.000 vehículos diarios circulando por las vías cercanas se va a abrir el tramo entre Peñacastillo y La Verde de la Ronda de la Bahía, que va a ser sin duda una de las más transitadas y utilizadas de Cantabria, y que a su vez va a servir para despejar las otras.

El delegado destacó la importancia que la S-30 Ronda de la Bahía ha tenido siempre para el Gobierno de Rodríguez Zapatero, que ha considerado esta carretera vital para el desarrollo económico de la región. Recordó que hace cinco años la Ronda de la Bahía no era nada más que un proyecto sin definir y sin presupuesto.

Hay que recordar que el año 2004, cuando llegó al Gobierno de España Rodríguez Zapatero, esta obra había quedado abandonada, sin financiación y sin ninguna posibilidad de llevarse a cabo, ya que ninguna empresa había querido concursar por la autovía de peaje Zurita-Parbayón, que implicaba también la construcción de la Ronda de la Bahía.

En una sola legislatura, el Gobierno de Rodríguez Zapatero licitó, adjudicó e inició las obras de toda la Ronda de la Bahía y se confía en que a finales de 2010 pueda estar completamente en funcionamiento.

Por último señaló que esta obra es de vital importancia para culminar la vertebración del tráfico entre la capital de Cantabria y el Arco de la Bahía y supone una vía de comunicación rápida, cómoda y segura para todos los municipios que se encuentran cercanos a Santander y que se van a beneficiar de una mejor fluidez en los tráficos de entrada y salida.

Con esta nueva infraestructura se disminuye no solo el tiempo de tránsito por esta poblada zona de la región sino que además se gana en seguridad y comodidad.



## EL MINISTERIO DE FOMENTO INVIERTE 142,5 MILLONES DE EUROS EN LA AUTOVÍA RONDA DE LA BAHÍA

### TRAMO PEÑACASTILLO – CACICEDO DE LA AUTOVIA RONDA DE LA BAHÍA DE SANTANDER. S-30

- Presupuesto de las obras: 28.247.294,61 euros
- Plazo de ejecución: 31 de marzo de 2009
- Longitud: 2,05 km.

#### Características Técnicas:

El tramo se inicia pocos antes de cruzar la Autovía A-67 dentro del municipio de Camargo y en la proximidades de la calle San José en Cacicedo.

Se ha construido el Enlace de Cacicedo, el cual proporciona la conexión entre esta Autovía y la A-67.

Posteriormente, se dirige en dirección Norte hasta cruzar la actual carretera Nacional N-611 en la confluencia de ésta con la comarcal CA-310 a la altura de Ojaiz. La N-611 se repone con un paso superior sobre la Autovía, quedando resueltos todos los movimientos de dicha carretera nacional con la CA-310 a través de una glorieta diseñada con este fin.

En ese mismo punto se diseña un semi – enlace con tipología diamante incompleto tipo “pesas”, cubriendo la necesidad de conexión de la Autovía con la N-611 y su entorno.

La autovía continúa hacia el Norte desembocando con la actual S-20 (Bezana Sardinero) mediante un enlace de tipo direccional en el que las calzadas de la Ronda se separan conectándose con las que se corresponden de la Autovía S-20.



Este tramo contiene 12 estructuras de diferente tipología, 9 de ellas de nueva construcción y 2 son ampliaciones de estructuras existentes:

- 6 pasos superiores, 4 sobre la A-67 (Santander Torrelavega); 1 sobre la S-20 (Bezana-Sardinero) y 1 sobre el eje principal de la Ronda de la Bahía.
- 2 pasos bajo la autovía del Ferrocarril Santander – Oviedo y los caminos adyacentes al mismo.
- 1 paso de la N-611 sobre la ronda de la Bahía.
- 1 paso inferior bajo la S-4441 del ramal 3 del Enlace de Cacicedo.
- 2 ampliaciones de estructuras existentes en la A-67 (Santander – Torrelavega).

La sección tipo de la autovía consta de 2 calzadas separadas de 7, m. de ancho, arcenes interiores de 1 m. arcenes exteriores de 2,50 m. y bermas de 0,75 m. El ancho de las medianas varía entre 10 metros (por continuidad con el tramo Parbayón – Cacicedo) y 8 m.

En cuanto al tipo de firmes empleados se ha optado por una solución a base de mezclas bituminosas con subbase de zahorra artificial y capa de rodadura drenante.

También se amplía a un tercer carril la A-67 en el tramo comprendido entre los enlaces de Bezana y el de Cacicedo y entre éste y el enlace de Las Presas, como consecuencia del diseño del enlace nuevo de Cacicedo (Conexión de la Ronda con la A-67)

### TRAMO PARBAYÓN- CACICEDO

- Presupuesto de adjudicación: 67.413.645,19 €.
- Plazo de ejecución: Finales de 2010
- Longitud: 6 km.



### Características técnicas:

El tramo se inicia en la conexión con el tramo San Salvador de Heras - Parbayón, coincidiendo con el enlace con la CA-143, donde se emplea una tipología de diamante con pesas y paso bajo la autovía.

Desde este punto, se dirige en sentido noroeste hacia el Alto de la Morcilla, el cual atraviesa mediante dos túneles paralelos de 685 y 630 metros (calzada derecha e izquierda respectivamente), orientándose desde ese punto en dirección sur - norte, para llegar al Enlace de Revilla, de conexión con la CA-240, y resuelto mediante la ejecución de una tipología de diamante con glorieta de gran radio bajo la autovía.

Tras abandonar el enlace de Revilla, la traza pasa bajo el Alto de las Canteras mediante el Falso Túnel de Piedras Blancas, encontrándose a su salida el enlace de Piedras Blancas (La Verde), que da servicio a diversas carreteras locales del Valle de Camargo, y que tiene una tipología de diamante con glorieta superior de gran radio.

A partir de aquí y hasta las proximidades del enlace con la A-67, se construye una red de caminos paralelos que junto con la reposición de diversos viales aseguran la completa permeabilidad transversal de infraestructura.

En las proximidades del enlace con la A-67 se sitúa la finalización del presente tramo, conectando con el tramo de la Ronda de la Bahía de Santander, Peñacastillo – Cacedo.

A lo largo del trazado se prevén varias estructuras de diferente tipología:

- Un viaducto de 92 m de longitud en la zona del Alto de la Morcilla para salvar la vía de ferrocarril de RENFE.
- Un paso superior a la altura del p.k. 1,640 para salvar la carretera local del Barrio Amedias, que cruza perpendicularmente al recorrido.
- El carril bici de Revilla de Camargo atraviesa perpendicularmente a la autovía mediante un paso inferior en el p.k. 2,122.



- Un viaducto para salvar la glorieta del Enlace de Revilla donde confluyen los cuatro ramales de acceso a la autovía.
- Un paso inferior para salvar un camino de uso agrícola en las proximidades del Enlace de Revilla, en el p.k. 2,643.
- En las inmediaciones de la glorieta del Enlace de Piedras Blancas, en el p.k. 4,700, se realizará una pasarela peatonal para dar servicio a un camino vecinal que cruza perpendicularmente la traza de la autovía.
- Para dar continuidad a las carreteras CA-307 y CA-400, se proyecta un paso superior en el p.k. 4,950.
- La autovía salva la reposición de la carretera CA-306, mediante una estructura en el p.k. 5,570.
- El Puente de la calle San José en Cacicedo, en el p.k. 5,890, permite el paso sobre la autovía de la calle mediante un paso superior de 96 m de longitud.

**TRAMO SAN SALVADOR DE HERAS – PARBAYÓN** de la Autovía Ronda de la Bahía de Santander. El presupuesto base de la licitación asciende a 64.079.602,66 euros y el plazo de ejecución de las obras es de 24 meses.

- Presupuesto de adjudicación: 46.694.806,46 euros
- Plazo de ejecución: Finales de 2010
- Longitud: 4,1 km.

El proyecto incluye dos actuaciones diferentes: La ampliación de las calzadas de la actual Autovía Solares–Santander a 3 carriles entre Solares y San Salvador de Heras y la ejecución del último de los tramos de la Ronda de la Bahía de Santander, entre San Salvador y Parbayón.

Este proyecto conecta con el siguiente tramo de la Ronda de la Bahía (Parbayón – Cacicedo) en las proximidades de la N-623, en Parbayón y permite un itinerario de circunvalación del área periurbana de Santander y un recorrido alternativo a la actual Autovía S-10, así como a la actual carretera N-634 entre Solares y Torrelavega.



### Características Técnicas:

El origen de las obras se sitúa en el enlace de Solares donde la ampliación de calzadas en la N-635 se proyecta como prolongación del tercer carril ya existente al Este de dicho enlace. A la altura del actual enlace de San Salvador de Heras, las calzadas de la N-635 pasan a tener cuatro carriles: dos de ellos son el comienzo de la Ronda de la Bahía y los otros dos carriles penetran en Santander. El proyecto finalizada en el p.k. 5,100 una vez que la Ronda cruza sobre la carretera S-441, en las proximidades de la N-623, donde conecta con el tramo Parbayón-Cacicedo de la Ronda de la Bahía.

El proyecto incluye la construcción de 4,1 km. de nueva autovía y la longitud afectada en la N-635 por la ampliación a 3 carriles es de 6 km. Además se remodelan las conexiones de Autovía la N-635 en los enlaces existentes de Solares y Heras y se crea una nueva vía colectora en la calzada sentido Bilbao mediante la prolongación de dos estructuras existentes de cruce bajo esta autovía.

En el tramo de la Ronda de la Bahía se ejecutan tres nuevos enlaces: San Salvador, Guarnizo y El Astillero, 11 nuevas estructuras (5 viaductos, 2 pasos superiores, 3 pasos inferiores y 1 pasarela peatonal), 2 muros, los elementos necesarios para el drenaje longitudinal y transversal de la traza, la señalización, el balizamiento y las defensas propias de una autovía de estas características.

### **Una obra que se proyectó en 1991 y que el el Gobierno del PP quiso hacer con la de peaje Zurita-Parabayón**

El 25 de octubre de 1991 la Dirección General de Carreteras emitió la Orden de Estudio, por la cual se autorizó la redacción del Estudio Informativo "Autovía Ronda de la Comarca de la Bahía de Santander".





Con fecha 2 de diciembre de 1997, el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes resolvió aprobar el expediente de información pública y definitivamente el Estudio Informativo.

El anterior Gobierno de España a través de su Ministerio de Fomento optó por proyectar un nuevo tramo de autovía que discurriría entre Zurita y Parbayón y que sería de peaje, único tramo de peaje de toda la Autovía del Cantábrico y único tramo de peaje de toda Cantabria.

Según el planteamiento del anterior gobierno del PP, la financiación de las obras de construcción del tramo de peaje Zurita-Parbayón iba a ser asumida por el Estado, mientras que la empresa privada que resultara adjudicataria de la concesión del peaje estaba obligada a hacerse cargo de financiar y ejecutar las obras de construcción de la Autovía Ronda de la Bahía de Santander.

En el primer trimestre del 2004, el Consejo de Ministros presidido por José María Aznar acordó dejar desierto el concurso público convocado para adjudicar la concesión de la Autopista de Peaje Zurita-Parbayón, ya que ninguna empresa tuvo interés en optar al mismo.

Con esta decisión la Autovía Ronda de la Bahía quedaba en una situación de enorme incertidumbre, ya que el Gobierno del PP, al dejar su financiación en manos de la iniciativa privada no había consignado ningún presupuesto para financiar las obras.

Con la llegada del Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero en la primavera de 2004, se recuperó el proyecto de construcción del tramo Solares-Torrelavega de la Autovía del Cantábrico para hacerlo libre de peaje. Al mismo tiempo, se consignó en los Presupuestos Generales del Estado las cantidades necesarias para actualizar los proyectos e iniciar las obras.