



Segundo Cinturón de Vigo

Fomento pone en servicio el tramo Conexión Castrelos-Bouzas con la Autopista Puxeiros-Val Miñor (AG-57)

- El tramo tiene una longitud total de 9,5 km
- El coste de la obra asciende a 122 M €

Madrid, 28 de noviembre de 2005 (Ministerio de Fomento)

El Ministerio de Fomento ha abierto hoy al tráfico el tramo Conexión Castrelos-Bouzas con la Autopista Puxeiros-Val Miñor de la Circunvalación de Vigo, VG-20, en la provincia de Pontevedra. El coste total de las obras ha ascendido a 122 millones de euros. Las obras han sido ejecutadas por la Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por Dragados S.A., Constructora San José S.A. y Construcciones Industriales Cimsa S.A, en 32 meses.

El Segundo Cinturón se desarrolla dentro de la zona urbana de Vigo. Tendrá un gran impacto en la movilidad de la ciudad y su área metropolitana, al suponer una conexión directa del Puerto de Vigo en su Terminal de Bouzas y el suroeste de la ciudad, con la Autopista del Atlántico (AP-9), la autovía Vigo-Tui (A-55) y la Autopista Autonómica (AG-57).

En la zona oeste se ha desarrollado, a lo largo de las últimas décadas, un importante centro industrial en paralelo a la ampliación de la Terminal del Puerto de Vigo en Bouzas. Este centro genera tránsitos de largo recorrido careciendo de una salida inmediata, que interfieren con los tráficoes locales urbanos de la red interior.

La autovía de Circunvalación de Vigo (Segundo Cinturón) viene a amparar y potenciar el desarrollo de la ciudad. Crea un itinerario dotado de gran capacidad y seguridad vial adecuada que, unido a la Autopista



del Atlántico AP-9, y a la Autopista Autonómica (AG-57) Puxeiros-Val Miñor, genera un contorno integral al área urbana de la ciudad de Vigo, y permite a su vez una permeabilidad total con el resto de vías locales y comarcales con las que se cruza.

Características técnicas

El tramo tiene una longitud total de 9.500 metros en el tronco principal. El trazado se inicia en el "Primer Cinturón de Vigo" en su tramo Castrelos-Bouzas para conectar finalmente en la parroquia de Beade con la "Autopista Puxeiros Val-Miñor" (AG-57). Transcurre por áreas industriales, medio periurbano y zonas residenciales (Navia y Comesaña), con orografías que cambian desde suaves lomas a terreno accidentado en las parroquias de Matamá, Valladares y Beade.

Se han construido seis enlaces: los tres primeros (Inicio de obra, Navia y Ricardo Mella) fueron creados para comunicar la nueva vía con la zona industrial y residencial de Navia y S.Andrés de Comesaña; el Enlace de Balsa permite la comunicación con la parroquia de Matamá y con la futura Ronda de Vigo; el enlace de la Universidad conecta con la vía de acceso al Campus Universitario de Vigo; y, finalmente, el último es un intercambiador entre la VG-20 y la Autopista de Baiona AG-57.

La sección tipo del tronco de la autovía está formada por dos calzadas de 7 m de ancho, con dos carriles de 3,5 m y arcenes 1,0 m (interior) y de 2,5 m (exterior). Consta de una mediana de 3,0 m y bermas exteriores de 1,0 m. Esta sección se ve incrementada en los tramos de rampa prolongada con un carril adicional de 3,5 m.

En el tronco existen seis viaductos con longitudes que van desde los 70 metros hasta los 350 metros, correspondientes al Viaducto de Porto. Con el objeto de facilitar el tráfico, la glorieta del Enlace con la vía Castrelos-Bouzas se ha construido, un séptimo viaducto el denominado "Viaducto del Primer Cinturón" de 110 metros de longitud.

Las vías y caminos que cruzan la traza se han mantenido gracias a once pasos superiores, cuatro pasos inferiores y un túnel artificial de 263 metros de longitud.



Medidas medioambientales

Por Resolución de 7 de noviembre de 1994, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental formuló la sobre el Estudio Informativo de la Circunvalación de Vigo y acceso al puerto de Bouzas.

Las medidas correctoras que emanan del análisis ambiental y de las prescripciones de la Declaración de Impacto Ambiental han supuesto una inversión de 2.574.620,00 euros. Cabe destacar las siguientes:

- Acondicionamiento de las áreas a revegetar (taludes y áreas ocupadas), conservación de la tierra vegetal y actuaciones de revegetación.
- Respeto de la riberas de los cauces.
- Sistemas de prevención de vertidos durante la explotación a zonas sensibles.
- Continuidad de itinerarios locales previos.
- Medidas de protección antirruído en zonas habitadas.
- Control y seguimiento arqueológico.
- Control de afección a servicios y a lugares sensibles.
- Control de vertidos y accidentes.
- Programa de vigilancia ambiental.

Se han realizado las reposiciones de los servicios afectados, tales como líneas eléctricas de baja, media y alta tensión, líneas telefónicas, redes de gas, fibra óptica y sistemas de abastecimiento de agua potable, de riegos y de saneamiento. Asimismo, se han trasladado elementos de interés etnográfico afectados por la traza, tales como molinos de agua. Se ha realizado la reposición de un campo de fútbol y se han construido dos depósitos de agua potable para dar solución a la afección a un sistema de manantiales.

Previamente a la ejecución de las obras ha sido preciso desarrollar un complejo expediente expropiatorio que ha supuesto afectar a 66 edificaciones, de ellas 32 son viviendas, así como a un 2.000 parcelas.

En cuanto a la seguridad, uno de los aspectos más significativos es la inclusión de unos sistemas avanzados de control, alumbrado,



Nota de prensa

señalización y ventilación en el túnel artificial de Valladares, que implican la instalación de postes S.O.S., detección de gases nocivos, circuitos cerrados de televisión, semaforización, sistema de corte de tráfico, megafonía y sistemas de alimentación ininterrumpida (S.A.I). Dicha información será transmitida tanto al Centro de Control de Tráfico del Ayuntamiento de Vigo como al Centro de Gestión de Tráfico del Noroeste de la D.G.T.

La intensidad media diaria de vehículos que utilizarán esta vía se estima que superará los 9.000 vehículos, con un porcentaje de pesados superior a un 15 %.