



Fomento pone en servicio el tramo Chiclana de la Frontera-Conil de la Frontera de la A-48, en Cádiz

- El coste para la ejecución de este tramo de 20,7 kilómetros de longitud ha ascendido a 60,5 M €
- También se abren al tráfico 2 kilómetros del tramo Conil de la Frontera-Vejer de la Frontera

Madrid, 27 de junio de 2006 (Ministerio de Fomento)

El Ministerio de Fomento ha puesto hoy en servicio el tramo Chiclana de la Frontera-Conil de la Frontera de la Autovía Costa de La Luz (A-48). El tramo, con una longitud de 20,7 km, discurre entre el final de la Variante de Chiclana (ya en servicio) y el enlace de La Muela perteneciente al tramo contiguo Conil-Vejer.

La obra que se abre al tráfico está contemplada en el Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Andalucía para la financiación y ejecución de obras de carreteras en el Corredor Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras, suscrito en 10 de Marzo de 2003, que dejaba sin efecto el anterior de 15 de enero de 1994 y la "Addenda" al mismo de 12 de diciembre de 1995.

Las obras, cofinanciadas con fondos europeos, han sido ejecutadas por la UTE formada por las empresas Rus-Copisa, siendo su presupuesto vigente de 54.119.196,86 euros, en el cual se han incluido Medidas Ambientales por importe de 3.144.350 euros.

El importe destinado a expropiaciones de aproxima a los 4 millones de euros.



ANEXO

Características técnicas

Las obras discurren por el término municipal de Conil de la Frontera, atravesando los parajes denominados Laguna de La Paja, Pinar de Hierro, Hozanejos, Puerto Hierro y valle del Río Salado.

La sección tipo del tronco de la Autovía está compuesta por dos calzadas, separadas por una mediana de 6 m; cada calzada dispone de dos carriles de 3,5 m, arcenes interiores de 1 m, exteriores de 2,5 m y bermas de 1 m.

La rasante no supera el 3% de pendiente; los radios en planta y los acuerdos verticales son de gran amplitud.

Dadas las características del trazado, la velocidad de circulación será de 120 km/h en la mayor parte del tramo, estando limitada a 100 km/h sólo en las zonas correspondientes a los enlaces y hacia la mitad del tramo por los riesgos derivados de la intensidad del viento.

Para la conexión con las poblaciones próximas se han dispuesto tres enlaces denominados: Hozanejos, Naveros y El Grullo. El primero de ellos en forma de "trompeta" y, los dos restantes, en forma de "diamante" con gloriets. Además se ha previsto la infraestructura viaria para dos áreas de servicio en el centro del tramo y, enfrentadas, en ambos márgenes de la autovía. Además se incorporan y mejoran un total de 17.500 m de nuevos caminos.

Se han construido también 16 estructuras entre las que destaca por su importancia y su longitud el Viaducto del Río Salado, de 245 m de longitud; las 15 estructuras restantes se dividen en 10 pasos superiores y 5 inferiores, de los cuales 11 son para la reposición de caminos y vías pecuarias, 3 son estructuras de paso de ramales de enlace y otra permite la continuidad de la N-340. Los estribos y pilas de estas estructuras disponen de cimentación profunda en su mayoría,



destacando los pilotes del mencionado viaducto, de 33 m de profundidad.

Con independencia de las obras descritas con anterioridad se encuentra en tramitación un Proyecto de Obras Complementarias por importe de 4,3 M. €. La necesidad de estas obras viene motivada, fundamentalmente, por el deslizamiento de la ladera derecha en un tramo de 1,3 km aproximadamente. Así, se ejecutarán amplias bermas a media ladera, se dispondrán tacones de escollera (hormigonada) al pie del talud, se ejecutarán drenes longitudinales y profundos, se dispondrán geotextiles de protección del talud inferior de la excavación del desmonte, etc. También se incluye en este Proyecto de Obras Complementarias la modificación del sistema de riego de Las Lagunetas, al haber sido afectado por las obras el acuífero existente entre los P.K. 8,4 a 9,5 de la traza. Con tal motivo se prevé la recuperación del agua a través de una arqueta dotada de motor suficiente para elevarla a un depósito desde el que se distribuirá mediante tuberías hasta las fincas o pozos afectados.

Medidas ambientales

En cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental, además de las medidas correctoras o preventivas del impacto ambiental habituales en este tipo de obras (plantaciones, extendido de tierra vegetal, siembra e hidrosiembra) la obra incluye otras medidas correctoras como pantallas acústicas, balsas de decantación en los cauces más sensibles, barreras de retención de sedimentos para la protección del sistema hidrológico, pantallas cortavientos, pasos de fauna y refugio para nutrias.

Otro aspecto a destacar es que el trazado del tramo, y parte de las estructuras, ha estado condicionado en gran medida por la existencia de diferentes vías pecuarias, algunas de ellas paralelas a la autovía, como el Cordón del Pozo de Aragón, o ha exigido estructuras relevantes como la pérgola de la Cañada de la Mina.