<u>naugurado el trauno Afailaya del</u>

El tramo tiene una longitud de 35 km y fue iniciado en 1996.

l igual que el tramo Minglanilla - Caudete de las Fuentes, el día 3 de di-ciembre ha quedado

abierto al tráfico este tramo de nueva construcción, de 35 km de longitud y que fue iniciado en 1996. El acto de inauguración fue presi-dido por **D. Rafael Arias-Salga-**

do, Ministro de Fomento, que fue acompañado, entre otros, por el Presidente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, D. José Bono; y el Director General de Carreteras del citado Ministerio, D. Juan Fco. Lazcano, quien hizo una breve exposición a los presentes sobre el conjunto del tramo, sus dificultades y sus características.

Como se sabe, la mayor dificultad del tramo fue la afección a las Hoces del Júcar, si bien el problema quedó resuelto con antelación al susci-tado en el tramo Minglanilla -Caudete de las fuentes.

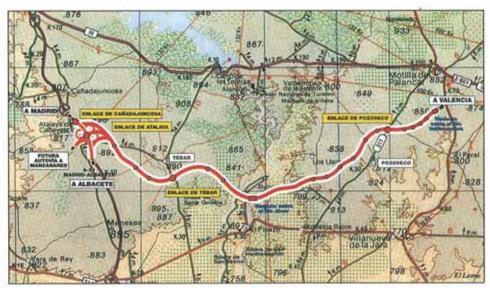
Su trazado atraviesa zonas despobladas, de uso agrícola y,

ocasionalmente, monte bajo. Hay que subrayar que los accidentes más destacados son la planicie de Té-bar y la cuenca del río Júcar.

El radio mínimo de la nueva vía es de 2 000 m y la pendiente máxima del 4%, con carriles para vehículos lentos, en ambos sentidos, en donde el trazado encuentra esa pendiente.

Enlaces

La obra se inicia en el enlace de Cañadajuncosa. A continuación, se destaca el enlace inicial de Atalaya del Cañavate, donde se separan las autovías de Valencia y de Levante y en que los tráficos principales están resueltos con ra-



El tramo, que se inició en 1996, tiene una longitud aproximada de 35 km

males direccionales. Las obras de este enlace se han completado con la construcción de una variante de 1 776 m de longitud para la calzada en sentido Madrid-Albacete de la autovía de Levante.

Además del citado, hay dos enlaces tipo diamante: el de Tébar, con la N-310 y la CU-V-8307, y el de Pozoseco, con la C-311. Los dos enlaces disponen de carril central de espera para efectuar giros.





Se han construido seis viaductos en este tramo.

Estructuras

Además de los enlaces citados, la especial orografía del terreno obligó a la construcción de seis viaductos, destacándose uno de losa de hormigón postesado sobre el río Júcar, de 700 m de longitud con un tablero de 9,32 m de anchura y vanos con una luz máxima de 34 m; y otros dos más sobre el trasvase Tajo - Segura y sobre el río Valdemembra.

Además, se han construido un total de 19 pasos superiores y otros 15 inferiores.

Sección transversal y del firme

La plataforma tiene una anchura total de 33 m y está compuesta de dos carriles de 3,5 m en cada sentido de la circulación, arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m. La mediana es de 10 m.

Por lo que se refiere al firme, sobre 50 cm de suelo seleccionado E3, se extienden 25 cm de zahorra artificial y 25 cm más de mezclas bituminosas; su capa de rodadura es drenante del tipo PA-12.

En lo relativo a las medidas corectoras del impacto ambiental, se destacan los más de 560 000 m² de siembra directa y los 670 000 m²

Ficha técnica

Titular de las obras: Ministerio de Fomento.

Director de las obras: D. Teodoro Abad Ortiz. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Empresa constructora: UTE Atalaya (Ferrovial y Necso).

de hidrosiembras, así como la plantación de 19 000 unidades de plantas y árboles.

El drenaje transversal se ha resuelto con 69 marcos de hormigón armado. El longitudinal, con drenes, colectores y cunetas revestidas.



Se han dispuesto un total de 3 enlaces a lo largo del tramo.

 A. Lecha. Redacción de la revista RUTAS.