

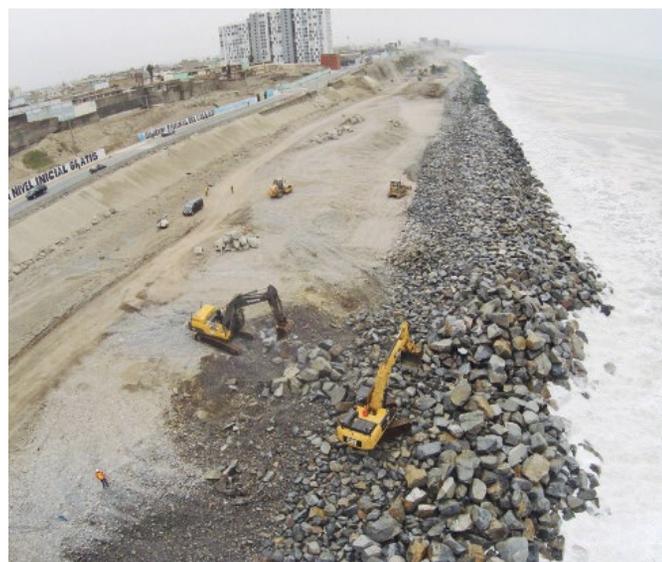


La plataforma está protegida por medio de una defensa marítima formada por un dique de enrocado denominado escollera, el que termina o remata en un muro marino de concreto.



La plataforma donde se ubica la autopista está protegida de la acción del oleaje por medio de una defensa marítima formada por un dique de enrocado denominado escollera, el que termina o remata en un muro marino de concreto. Dicha escollera está compuesta por un núcleo que es un dique constituido por rocas de 300 kg a 700 kg de peso, el mismo que tiene su talud exterior expuesto al mar, protegido por una capa de enrocado más pesado denominado coraza, integrado por rocas de 2.5 a 3.5 Tn de peso. La protección marina se complementa con un muro de concreto, llamado muro marino que separa el enrocado de la coraza con la vereda peatonal, y que se eleva hasta la cota 8 msnm, dos metros más arriba que el tope del enrocado. La protección marina o escollera corre a lo largo de toda la vía.

La vía incluye dos intercambios viales, el primero corresponde a la intersección con la Av. Santa Rosa y el segundo con la Av. Haya de La Torre, los cuales están conformados por rampas de acceso y pasos a desnivel en la intersección con la Av. Costanera. Estos viaductos fueron adaptados al Plan Vial Metropolitano enlazándolos con las vías de entrada y salida del aeropuerto Jorge Chávez, de manera que el intercambio vial Santa Rosa servirá como ruta de salida de dicha terminal hacia Miraflores y lo hará por medio de tres



La escollera está compuesta por un núcleo que es un dique constituido por rocas de 300 kg a 700 kg de peso.



carriles de tránsito vehicular y con un carril que irá hacia La Punta. Mientras, el intercambio de Haya de la Torre valdrá como ruta de salida de Miraflores al aeropuerto, y lo hará por medio de

tres carriles de tránsito vehicular, al que se unirá un carril que viene de La Punta. Adicionalmente el proyecto contempla la construcción de un área recreativa en la zona de la playa Carpayo,