



— Obres Públiques —

52-C-1762

AMPLIACIÓN PASO INFERIOR DEL FERROCARRIL VALENCIA-ZARAGOZA, ACCESO NORTE A SEGORBE DESDE LA CV-200. SEGORBE.



Oficina del Pla

Oficina del Pla

EL PROBLEMA

El acceso a Segorbe desde la carretera de Ain por Almedíjar (CV-20) puede hacerse por el sur utilizando la CV-2160 (antigua N-234) o bien desde el oeste por el antiguo trazado de la CS-V-2301 que atraviesa el casco antiguo de Segorbe y por tanto constituye el camino más corto para alcanzar la CV-200.

Sin embargo dicho acceso pasa a través de un precario paso inferior bajo la vía del ferrocarril Valencia-Zaragoza, de luz 3,93 metros y gálibo vertical 3,78 metros.

Dicho paso inferior presenta problemas tanto de conservación como de funcionalidad, teniendo en cuenta el tráfico que soporta.

Por una parte, el paso inferior actual presenta una luz inferior al ancho de la calzada de la carretera que discurre por él, lo que obliga a pasar con tráfico alternativo, repercutiendo seriamente en el flujo fluido y seguro del tráfico. Por otra, el trazado actual presenta unas precarias condiciones de visibilidad, considerando además su cercanía a dos intersecciones.

Esta situación ha llevado a la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat Valenciana a redactar el Proyecto de Construcción de la obra "Ampliación paso inferior del ferrocarril Valencia-Zaragoza, acceso norte a Segorbe desde la CV-200. Segorbe".

LA SOLUCION PROYECTADA

La obra se inicia en la entrada al casco urbano de la carretera de acceso a Segorbe desde la CV-200, a escasos metros del colegio público Pintor Camarón.

El tronco del proyecto está definido por un único eje, cuya longitud total es de 250 metros. Comienza coincidente con el eje de la plataforma actual, para seguidamente apartarse del antiguo trazado para discurrir en línea recta hasta el nuevo paso inferior bajo el ferrocarril Valencia-Zaragoza, que se sitúa 20 metros al sur del actual.

Una vez salvado éste, se retoma el antiguo trazado mediante una curva amplia. Tras dicha curva, se procede al refuerzo y ampliación de la carretera actual hasta llegar a la intersección con la CV-200.

El trazado en alzado tiene una pendiente ligeramente inferior al 12% condicionado por el gálibo de la vía del Ferrocarril.

El peralte máximo proyectado en el tronco es del 4%, que corresponde al detectado en la conexión de inicio con el nuevo trazado. La transición de este peralte hasta bombeo se ha previsto según lo establecido en la instrucción de carreteras. Con el fin de garantizar el drenaje de la plataforma, se la dota de un bombeo del 2% a partir del punto en que se desvanece el citado peralte inicial; dicho bombeo se mantiene hasta el final del tramo.

La sección tipo del tronco está constituida por una calzada de dos carriles de 3 metros cada uno y arcén y berma a cada lado de 1 y 0,5 m respectivamente.

El proyecto contempla asimismo la reforma de dos intersecciones, la que da acceso al camino que discurre hacia la estación de FF.CC. y la de la CV-200. La primera se soluciona mediante un diseño en "lágrima", mientras que en la segunda se han dispuesto las isletas necesarias para encauzar de modo conveniente todos los movimientos, con espacio de almacenamiento en los giros a izquierda suficiente.

Se aprovecha parte del trazado actual, incluyendo el paso inferior una vez restaurado, como camino de acceso a la propiedad y ciclista/peatonal.

Para el nuevo paso inferior bajo el ferrocarril, se prevé la instalación de un cajón empujado de hormigón armado, que integra las aletas longitudinales anteriores y parte de las posteriores, quedando pendiente tras el empuje sólo su posterior remate in situ. El cajón tiene unas dimensiones interiores de 6 metros de gálibo por 10 metros de luz.

La sección de firme prevista es una 221, con una capa de rodadura de 6 cm, una capa intermedia de 8 cm y una capa de base bituminosa de 11 cm, sobre una base granular de zahorra artificial de 20 cm de espesor. La explanada prevista es tipo E2.

El drenaje de la obra se resuelve mediante cunetas de diversas características, manteniendo los puntos de vertido actuales.

Finalmente, se ha considerado la adecuación paisajística de la zona, mediante plantaciones en taludes y la disposición de una pequeña zona ajardinada cerrando el camino de servicio, así como la disposición de aceras en la zona más próxima al casco urbano, la reposición de servicios afectados, y los dispositivos de balizamiento y defensa correspondientes.

LOS EFECTOS DE LA ACTUACION PROYECTADA

EFFECTOS	SITUACION ACTUAL	SOLUCION PROYECTADA
Seguridad Vial	- El paso inferior supone un estrechamiento en la carretera actual, manteniendo además un deficiente estado de conservación. - La visibilidad es reducida, sobre todo teniendo en cuenta las intersecciones cercanas. - Las intersecciones actuales no presentan las condiciones de seguridad necesarias.	- Las condiciones geométricas y de visibilidad mejoran gracias al nuevo trazado, desapareciendo el actual estrechamiento. - Se reforman las intersecciones, eliminando puntos de conflicto en los mismos.
Tráfico y circulación	- Prestaciones insuficientes del paso actual frente a un tráfico creciente, obligando a un tráfico alternativo. - Incomodidad del trazado actual.	- Mejora de los niveles de servicio. - Eliminación del cuello de botella que supone el paso actual. - Mejora del recorrido. - Permite el acceso de vehículos de gran altura.
Efectos sobre la actividad	- Limitación al crecimiento de actividad entre Segorbe y Castellnovo. - Dificultad de acceso al área del casco urbano más cercana al paso inferior.	- Se mejora la accesibilidad de Segorbe a Castellnovo, con una mejora de las potencialidades económicas de ambos, así como, en particular, la de la zona del Segorbe más cercana al paso inferior.
Efectos Medioambientales	- Inseguridad en la circulación.	- Incremento de la seguridad vial. - Mejora de las prestaciones peatonales y recreativas del entorno de la obra.
Efectos sobre la propiedad	- Los terrenos atravesados son de propiedad privada de aprovechamiento agrícola.	- Los terrenos afectados son sometidos a la expropiación por parte de la C.O.P.U.T.
Coste		656.496,10- Euros

RESUMEN DE CARACTERISTICAS GENERALES

- Título: Ampliación paso inferior del ferrocarril Valencia-Zaragoza, acceso norte a Segorbe desde la CV-200. Segorbe.
- Clave: 53-C-1762
- Tipo de actuación: Ampliación de paso inferior
- Carretera afectada: CV-200
- Términos municipales: Segorbe
- Comarca: Alto Palancia
- Presupuesto de la Obra: 656.496,10- €
- Plazo de ejecución: 10 meses

RESUMEN DE CARACTERISTICAS FUNCIONALES

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Longitud tronco: 247 m• Sección actual: 2 x 3 m• Sección tipo propuesta:<ul style="list-style-type: none">- Nº de carriles: 2- Ancho de berma: 0,5 m- Ancho de calzada: 6 m- Ancho de arcén: 1 m | <ul style="list-style-type: none">• Luz mínima del paso inferior actual: 3,93 m• Luz del nuevo paso inferior: 10 m• Gálibo mínimo del paso inferior actual: 3,78 m• Gálibo del nuevo paso inferior: 6 m• Radio mínimo tronco: 41 m• Pendiente máxima tronco: 11,8 % |
|---|--|

RESUMEN DE CARACTERISTICAS CONSTRUCTIVAS

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Desmante: 18.243 m³• Terraplén: 2.585 m³• Suelo seleccionado: 1.796 m³• Escolleras: 25 m³• Zahorras: 489 m³• Mezclas bituminosas: 1.700 Tn• Hormigones: 792 m³ | <ul style="list-style-type: none">• Explanada: E-2• Sección de firme: 6S20 + 8G20 + 11g25 + 20ZA• Cunetas: 330 m• Tuberías de drenaje: 22 m• Reposición de acequias: 50 m• Barrera de seguridad: 55 m:• Superficie ocupada: 4.829 m² |
|--|---|

RESUMEN GENERAL DE GESTION

- | | |
|------------------------------|-------------------------|
| - Financiación de las obras: | GENERALITAT VALENCIANA |
| - Redacción del Proyecto: | PROYCO INGENIEROS S.L |
| - Dirección del Proyecto: | OFICINA DEL PLAN |
| - Obtención del Suelo: | Ayuntamiento de Segorbe |

ÍNDICE DE PLANOS

1. [Plano de situación \(88 Kb\)](#)

2. [Planta General \(90Kb\)](#)

3. [Sección 1 \(66Kb\)](#)

4. [Sección 2 \(101Kb\)](#)