



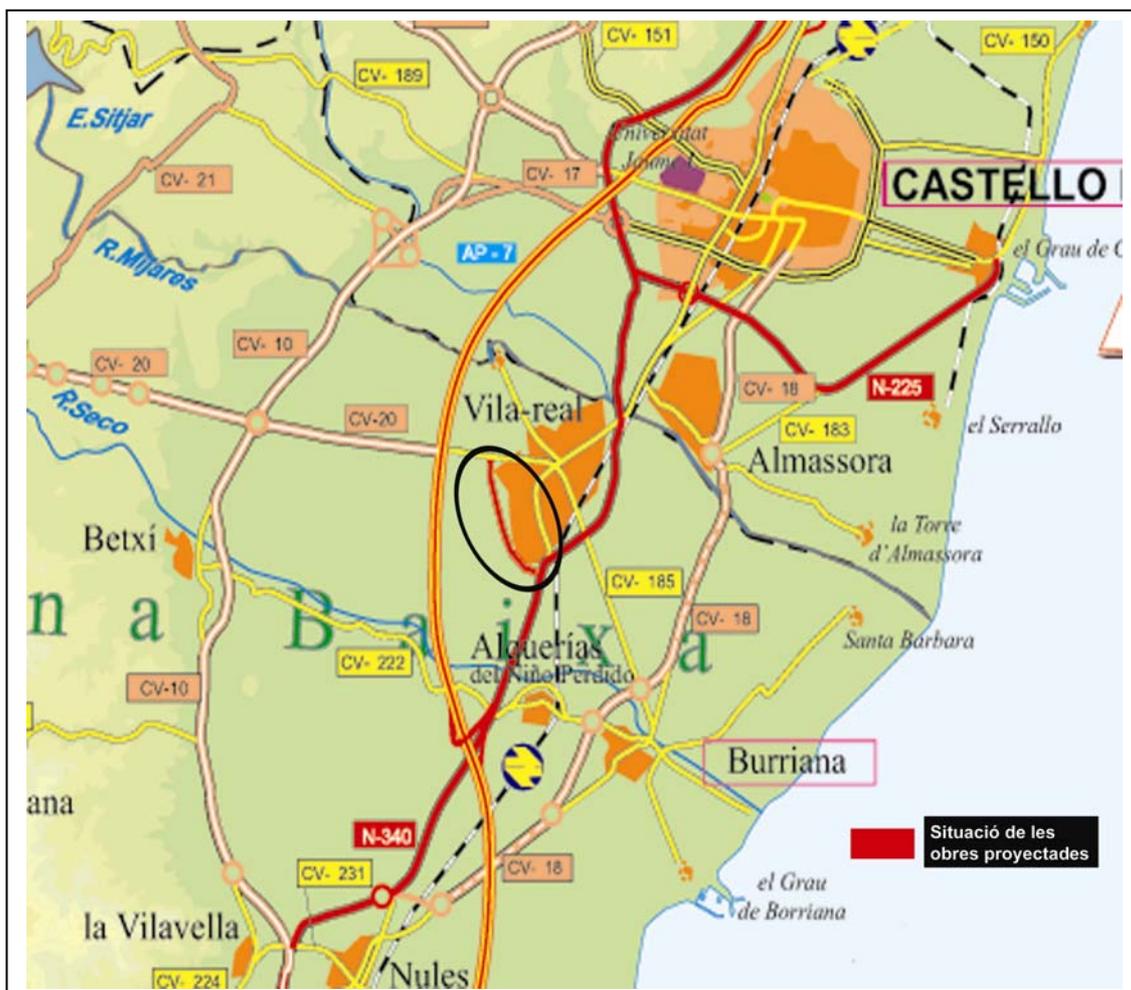
# Obres Públiques

ENERO 2006

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

41-C-1235

## RONDA SUDOESTE DE VILA-REAL



Divisió de Carreteres

Oficina del Pla

## EL PROBLEMA

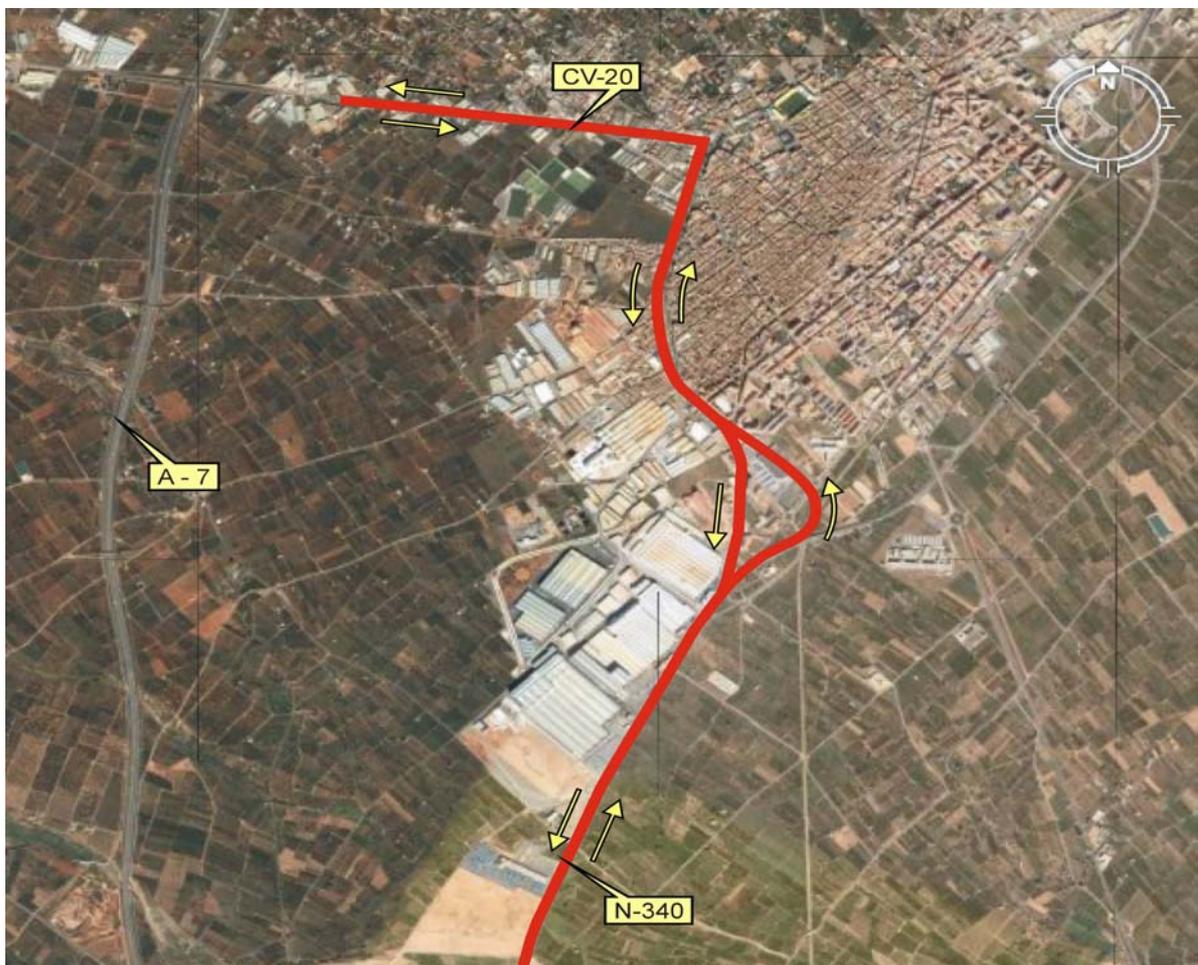
La comarca de La Plana Baixa, en la provincia de Castellón se caracteriza desde mediados del siglo pasado por un gran dinamismo económico, impulsado fundamentalmente por los sectores agrícola (principalmente cítricos) e industrial, con una fuerte preeminencia del sector azulejero y cerámico en general.

Desde el punto de vista de las comunicaciones por carretera, los hitos más importantes en su desarrollo fue la puesta en servicio de la Autopista A-7 en la década de los 70, y el eje vertebrador Almenara – La Jana (CV-10), que actualmente, y a su paso por todo el ámbito de la comarca, está finalizado incluso su desdoblamiento.

Dado que no existe conexión entre la Autopista A-7 y la CV-20 y que el enlace de esta última carretera con la CV-10 queda más al Oeste y es útil a tráfico de más largo recorrido, actualmente, la comunicación entre las carreteras N-340 (desde el Sur) y CV-20 se tiene que realizar necesariamente a través del núcleo urbano de Vila-Real. Dicho tráfico, con un fuerte componente de pesados y una intensidad elevada, genera una problemática de seguridad vial y de contaminación importante en dicha localidad.

En efecto, principalmente a lo largo de la Avenida de Alemania, en la parte Oeste del núcleo urbano, se produce la situación descrita con un tráfico de fuerte componente industrial.

Por otra parte, el tráfico de menor entidad generado por la zona agrícola situada al Oeste del municipio, se canaliza todo él a través de caminos agrícolas que confluyen en el interior del casco urbano, agravando la situación anterior.



## LA SOLUCIÓN PROYECTADA

La solución proyectada consiste en la creación de una ronda de tipo urbano que discurre al sudoeste de la población de Vila-Real.

Su trazado comienza en la carretera CV-20, junto a una gasolinera existente, y bordea el núcleo urbano hasta alcanzar las proximidades de la carretera N-340, en el lado Sur de la población, donde conectará con la misma mediante un enlace tipo pesa de próxima construcción.

Las características de su trazado y de su sección transversal son típicamente urbanas, siendo la velocidad específica del trazado de 60 km/h. La sección transversal está compuesta por una única calzada de dos carriles (uno por sentido), de 7,0 m de anchura total, y arcenes de 0,5 m. En el lado Este se dispondrá una acera de 5,0 m de anchura (salvo en el primer tramo, que por limitaciones de espacio se ha dispuesto de 3,25 m) en la que se integra un carril-bici de 2,0 m.

Todo el trazado de la ronda se ha proyectado teniendo en cuenta el planeamiento urbanístico previsto en el Plan General de Vila-Real, siendo condicionantes fundamentales del trazado la presencia de la Ciudad deportiva de la S.A.D. Vila-Real en el tramo inicial del trazado y la futura presencia de la "Ciudad del Azulejo" en la margen derecha de la ronda.

El trazado en alzado de la ronda se ha proyectado ligeramente elevado sobre los terrenos existentes, con objeto de permitir el drenaje de la zona y no hipotecar su futuro desarrollo urbanístico.

Se proyectan un total de siete intersecciones, salvo la Glorieta 1, todas ellas son con caminos rurales. Son las siguientes:

- Intersección 1: es tipo "T" y permitirá la futura incorporación a la ronda de un vial previsto en el planeamiento urbanístico de Vila-Real.
- Intersección Camí de Miralcamp: es también tipo "T" y resuelve el cruce de la ronda con este camino.
- Glorieta 1: permite la conexión de la ronda con la carretera CV-20. Su radio exterior es de 18,75 m dadas las restricciones de espacio impuestas principalmente por la gasolinera existente.
- Glorieta 2: resuelve la conexión de la ronda con el camino de Betxí. Su radio exterior es de 46 m.
- Glorieta 3: permite la conexión de la ronda con el camino de Artana. Su radio exterior es de 50 m.
- Glorieta 4: resuelve la conexión de la ronda con el camino "La Carretera". Su radio exterior es de 50 m.
- Glorieta 5: permite la conexión de la ronda con los caminos de Les Voltes y Azagador D'Andriá. Su radio exterior es de 50 m.

Las reposiciones de accesos a las propiedades existentes se realizan aprovechando en lo posible los caminos rurales existentes y creando otros nuevos paralelos a la nueva ronda. Las conexiones a la misma se realizan únicamente en las intersecciones descritas.

Dado el carácter urbano de la nueva ronda se ha previsto la iluminación de las intersecciones tipo glorieta.

## LOS EFECTOS DE LA ACTUACIÓN PROYECTADA

EFECTOS	SITUACIÓN ACTUAL	SOLUCIÓN PROYECTADA
<b>Seguridad Vial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Importante flujo de tráfico de tipo industrial por el interior del núcleo urbano de Vila-Real.</li> <li>- Creciente siniestrabilidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con la Ronda Urbana proyectada se disminuirá el tráfico por el interior del casco urbano.</li> <li>- Disminución de la siniestrabilidad.</li> </ul>
<b>Tráfico y circulación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Todo el tráfico que se dirija hacia Onda desde la N-340 se ve obligado a atravesar el núcleo urbano de Vila-Real.</li> <li>- Este tráfico es en gran parte de tipo pesado, inducido por la industria azulejera de la zona.</li> <li>- Importantes retenciones por la semaforización.</li> <li>- Mayores tiempos de recorrido.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor fluidez en el tránsito.</li> <li>- Mejora de la capacidad y mayores niveles de servicio.</li> <li>- Menores tiempos de recorrido.</li> <li>- Eliminación de retenciones.</li> </ul>
<b>Accesibilidad territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las comunicaciones locales entre los diferentes puntos del término municipal se canalizan a través del núcleo urbano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Todos los caminos que, desde el núcleo urbano se dirigen hacia el Oeste, quedan conectados a través de la nueva Ronda Urbana a través de intersecciones tipo Glorieta.</li> <li>- Mejora de la accesibilidad con el entorno.</li> <li>- Facilita el desarrollo urbanístico, residencial e industrial de la zona afectada.</li> </ul>
<b>Problemas Medioambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruidos, humos y molestias en el interior del casco urbano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor integración urbanística del entorno de la Ronda, para vehículos, ciclistas y peatones.</li> </ul>
<b>Efectos sobre la propiedad</b>	----	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ocupación de 17,26 Ha, principalmente de suelo rústico</li> </ul>
<b>Longitud</b>	----	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3.429 m en tronco principal</li> </ul>

## RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS GENERALES

- Título: RONDA SUDOESTE DE VILA-REAL
- Clave: 41-C-1235
- Tipo de actuación: RONDA URBANA DE NUEVA CONSTRUCCIÓN
- Carretera afectada: CV-20
- Términos municipales: VILA-REAL
- Comarca: LA PLANA BAIXA
- Presupuesto de la Obra: 6.668.852,25 €
- Plazo de ejecución: 14 MESES
- Intensidad media diaria IMD (2007): 17.531 vehículos/día
- Porcentaje de vehículos pesados: 17 %

## RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES

- |  |  |
|--|--|
| • Longitud tronco: 3.429 m                   | • Radio mínimo tronco: 251 m   |
| • Longitud vía de servicio: 3.806 m          | • Pendiente máx. tronco: 0,92 %  |
| • Longitud carril bici: 3.306 m              |  |
| • Velocidad específica tronco: 60 Km/h       | • Nº de intersecciones: 7  |
| • Velocidad específica en glorietas: 40 Km/h | • Tipo: 2 tipo "T"<br>5 Glorietas completas  |
| • Sección tipo propuesta:                    |  |
| - Nº de carriles: 2                          | • Obras singulares: Estructura tipo pórtico de hormigón armado para protección de la Sequia Major de D'Alt |
| - Ancho de calzada: 7,0 m                    |  |
| - Ancho de arcén: 0,5 m                      |  |
| - Ancho de carril bici: 2,0 m                |  |

## RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS

- |   |   |
|---|---|
| • Desmonte: 21.329 m <sup>3</sup>                   | • Sección de firme: 132   |
| • Terraplén: 108.717 m <sup>3</sup>                 | • Equipamientos: Señalización horizontal<br>Señalización vertical<br>Balizamiento<br>Iluminación intersecciones<br>Plantaciones |
| • Suelo estabilizado in situ: 17.733 m <sup>3</sup> |   |
| • Suelo cemento: 13.427 m <sup>3</sup>              |   |
| • Riegos: 136.351 m <sup>2</sup>                    |   |
| • Mezclas bituminosas: 21.656 Tn                    |   |
| • Hormigones estructurales: 132 m <sup>3</sup>      |   |
| • Aceros: 19.051 Kg                                 | • Superficie ocupada: 17.256 m <sup>2</sup>   |

## RESUMEN GENERAL DE GESTIÓN

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| - Financiación de las obras: | GENERALITAT VALENCIANA                   |
| - Redacción del Proyecto:    | INGENIERÍA Y SERVICIO DE OBRAS, ISO S.L. |
| - Dirección del Proyecto:    | OFICINA DEL PLAN                         |
| - Obtención del Suelo:       | AYUNTAMIENTO DE VILA-REAL                |
| - Directora del Proyecto:    | Bárbara González Meliá                   |
| - Autor del Proyecto:        | Antonio Tello Corella                    |

## ÍNDICE DE PLANOS

1.- PLANTA DEL ENTORNO (485 kb)

2.- SECCIONES TIPO PRINCIPALES (44 kb)