GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

Obres Públiques

JUNIO-2004	**PROYECTO BÁSICO**	**11-C-1829 (2)**

AUTOVIA DE LA PLANA.
TRAMO: LA POBLA TORNESA-VILANOVA D´ALCOLEA. (CASTELLÓN)

Divisió de Carreteres

Oficina del Plà

OBJETO

El presente Documento tiene por objeto dar a conocer las características del Proyecto Básico de la "Autovía de La Plana. Tramo: La Pobla Tornesa – Vilanova d'Alcolea", de clave 11-C-1829 (2).

EL PROBLEMA

El actual Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana contempla la prolongación hacia el norte de la CV-10, como vía de alta capacidad, llegando hasta el límite norte de la Comunidad Valenciana con sección de autovía.

En la actualidad se encuentra en funcionamiento el eje de la CV-10 desde Almenara hasta La Pobla Tornesa, estando en ejecución la conexión desde Almenara a la A-7 en Sagunto.

La potenciación de este eje, junto con otros ejes transversales, permitirá mejorar el funcionamiento del saturado corredor costero, favorecer la creación de espacios de oportunidad que reequilibren el territorio y mejorar la accesibilidad de las comarcas del interior.

En el tramo objeto del presente Proyecto inciden determinados argumentos que justifican por sí solos su conversión en autovía. Uno de los principales es la futura construcción del aeropuerto de Castellón en las inmediaciones de Vilanova d'Alcolea. Para mejorar el acceso al mismo, se está redactando un proyecto de una nueva carretera entre Torreblanca y Vilanova d'Alcolea-Aeropuerto, la CV-13.

Además se encuentra en ejecución un nuevo eje transversal, la nueva carretera Oropesa – Cabanes, que se apoya en parte, en el corredor actual de la CV-148. Esta carretera, cuyo trazado prosigue hasta La Vall d'Alba, intersecta con la CV-10 al Sur de la población de Cabanes.

El cierre de las conexiones transversales generará un aumento en la intensidad de tráfico en la CV-10, al ser una alternativa del corredor de la N-340 en la comarca de La Plana.

En el encuadre realizado queda de manifiesto la importancia de la carretera CV-10 como vía de alta capacidad a nivel regional y como eje vertebrador a nivel comarcal, justificando sobradamente la necesidad de ejecutar las obras que se contemplan en el presente Proyecto Básico.

La travesía de Cabanes constituye el tramo que penaliza más el usuario de la CV-10 en el segmento que nos ocupa; pues a la preceptiva disminución de velocidad se une la existencia de muchos accesos directos a lo largo de esta travesía.

El control de accesos es completo a lo largo de todo el tramo, salvo contadas excepciones. Pero los accesos localizados están resueltos mediante intersecciones, bien en "Y" con rotondas o mediante glorietas partidas.

LOS EFECTOS DE LA ACTUACION PROYECTADA

EFECTOS	SITUACION ACTUAL	SOLUCION PROYECTADA
Seguridad vial	- Carretera de calzada única con control parcial de accesos a través de intersecciones del tipo glorieta partida. - Trazado formado por largas alineaciones rectas que permiten alcanzar altas velocidades. - La carretera efectúa la travesía de Cabanes.	-Duplicación de calzada, con mediana amplia. - Amplios parámetros geométricos en planta y alzado. - Supresión de la travesía de Cabanes. - Alumbrado en los enlaces. - Supresión de las intersecciones y sustitución por enlaces.
Tráfico y circulación	- La intensidad actual es de 5.000 a 3.000 vehículos diarios, según tramos. - El porcentaje de pesados es de un 10%. - Nivel de servicio C.	- Se prevé un incremento de hasta 20.000 y 22.000 vehículos diarios en el año 2010 debido a la potenciación de este eje viario. - Nivel de servicio A en el año de la puesta en servicio. - Ejecución de vías de servicio paralelas al tronco principal.
Accesibilidad territorial	- La provincia de Castellón precisa de un eje vertebrador interior Norte-Sur, que agilice las conexiones con estas comarcas y que permita la descongestión del corredor viario costero.	- Sustancial mejora de la accesibilidad con Cabanes, Benlloch, Vilanova d'Alcolea, Vall d'Alba... y otras poblaciones de La Plana. - Mejora de los accesos a la futuras instalaciones aeroportuarias de Castellón, en Vilanova d'Alcolea. - Mejora de las comunicaciones con las poblaciones costeras de Oropesa, Torreblanca, Alcossebre, a través de nuevas vías transversales.
Problemas medioambientales	- Entorno ambiental de transición entre la antropizada zona costera e industrial y el interior de la provincia, más despoblado. - Entorno próximo a algunas áreas arqueológicas sensibles como la del Coll de Cabanes (Plà de la Pitja); zonas inundables como las riberas del barranco de la Fuente y del Ravachol; Zonas de interés faunístico (anfibios) como la del Arenal, etc...	- La incidencia medioambiental de las obras es relativamente baja. - Se proyecta el ajardinamiento y la revegetación de amplias áreas adyacentes al trazado y se incluye el Plan Especial de protección de la senda de los Romanos y del Arco de Cabanes. - Se incluye la ejecución de valla de cerramiento cinegética y de pasos canadienses para animales, con dispositivo de escape. - Se ejecutan pantallas acústicas de paneles de aluminio frente al área urbana de El Boqueró. - Se proyectan barreras vegetales y de madera, de altura considerable, para evitar colisiones con las aves.
Efectos sobre la propiedad		- La superficie total a expropiar es de 73 Has aproximadamente. - Se afectan un total de 22 edificaciones, tales como granjas, corrales, casetas de aperos, y otras edificaciones en estado ruinoso.

LA SOLUCION PROYECTADA

Las obras consisten básicamente en la conversión en autovía del tramo de la CV-10 situado entre La Pobla Tornesa y la intersección con la CV-152 de acceso a Benlloch.

Las obras se inician, por el sur, en el enlace de acceso Norte a La Pobla Tornesa. Este enlace I, del tipo "pesa" con dos glorietas inferiores, se encuentra construido con una única calzada pero con la previsión de duplicación que ahora se proyecta. De hecho, se han ejecutado incluso los estribos de la segunda estructura correspondiente a la nueva calzada.

Una vez superado este enlace, la autovía se dirige en sentido noreste, hacia el Coll de Cabanes. En este tramo inicial se aprovecha en lo posible la plataforma de la actual carretera, efectuando la duplicación por su margen derecha y ampliando la mediana hasta los 16,00 m de anchura, para poder minimizar la afección del gasoducto Valencia-Barcelona.

El Coll de Cabanes debe ser rebasado con la ejecución de desmontes de escasa entidad y, nada más superarlo, se proyecta la realización del enlace II. Este segundo enlace se proyecta para entroncar una futura biela de conexión entre la CV-10 y la CV-148, Oropesa-Cabanes, que permitirá una salida más ágil desde La Pobla Tornesa hasta el litoral.

Después de este enlace, la autovía prosigue hasta Cabanes aprovechando la carretera actual como parte de la calzada izquierda y efectuando la duplicación por la margen derecha.

En el cruce de la CV-10 con la CV-148 se proyecta la ejecución del enlace III con el que se inicia la variante de Cabanes. Este enlace consta de una glorieta en cada margen del tronco principal, ambas a nivel del terreno, pasando la Autovía suficientemente elevada, sobre el vial bidireccional que las une.

En este enlace se produce el acceso Sur a Cabanes, permitiendo también los accesos a su polígono industrial y conectando asimismo con La Vall d'Alba y con Oropesa a través de la carretera CV-148, en cada uno de sus sentidos.

El perfil longitudinal de la variante discurre en terraplén, obligado por la presencia de muchos condicionantes. Así, a la elevación del tronco impuesta por el diseño de los enlaces extremos, se une el paso transversal inferior de la Colada del Pou del Bou, el cruce sobre el barranco de Ravachol y sobre la carretera CV-157 a la Vall d'Alba y al Arco de Cabanes, y el paso transversal inferior del Cordel del Arco Romano y de la Carrerasa de Grilla.

La variante finaliza en el enlace IV de acceso Norte a Cabanes; del tipo "pesa" con glorietas de 20,00 m de radio en cada lado y con paso superior del tronco principal.

Desde aquí el tronco de la autovía se sitúa a la derecha de la carretera actual, cuyo uso quedará restringido al de vía de servicio de la margen izquierda; así pues, en esta parte final de 3.000 m de longitud, ambas calzadas son de nueva ejecución en su integridad.

El trazado finaliza en el enlace V situado en las proximidades de la intersección actual con la carretera CV-152. El enlace consiste en una única glorieta de 57,00 m de radio interior sobre la que cruza el tronco de la autovía y en el que todos los movimientos son directos.

En este enlace final se permite el acceso a Benlloch y la futura conexión con el vial de acceso al Aeropuerto de Vilanova d'Alcolea, previsto con doble calzada.

La sección tipo de la autovía está formada por dos calzadas separadas de 7,00 m de anchura con arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,50 m, y bermas laterales de 0,75 m. La mediana es amplia, con una anchura variable entre 12,00 m y 16,00 m.

RESUMEN DE CARACTERISTICAS GENERALES

- **Clave:** 11-C-1829 (2)
- **Denominación:** Autovía de La Plana. Tramo: La Pobla Tornesa – Vilanova d'Alcolea.
- **Tipo de actuación:** Duplicación de calzada.
- **Términos municipales:** La Pobla Tornesa, Cabanes, Benlloch
- **Presupuesto de la Obra:** 40.760.777,74 Euros
- **Intensidad media diaria (años):** 21.612 vehículos (estimación año 2008)
- **Porcentaje de vehículos pesados:** 10%
- **Nivel de servicio:** Nivel "C" (actual); Nivel "A" (año 2008)

RESUMEN DE CARACTERISTICAS FUNCIONALES

- **Longitud tronco:** 11.201 m
- **Longitud ramales:** 9.946 m
- **Longitud caminos y vías de servicio:** 13.155 m
- **Velocidad específica tronco:** 120 Km/h
- **Sección actual:** 7/10
- **Sección tipo propuesta**
  - Ancho calzada: 2 x 7,00 m
  - Arcén exterior: 2,50 m
  - Arcén interior: 1,50 m
  - Mediana: 16,00 – 12,00 m
  - Berma: 0,75 m
- **Radio mínimo** 850 m
- **Pendiente máxima:** 4,55%
- **Número de enlaces:** 5
  - **Tipo:** 2 enlaces tipo "pesa" con dos glorietas inferiores

    2 enlaces de paso superior sobre una glorieta única centrada

    1 enlace tipo "trébol" con dos movimientos inversos

RESUMEN GENERAL DE GESTION

- **Redacción del Proyecto:** AGRUPACIÓN MEDITERRÁNEA DE INGENIERÍA, S.A.
- **Dirección del Proyecto:** C.I.T.
- **Obtención del Suelo:** C.I.T.
- **Financiación de las obras:** GENERALITAT VALENCIANA