



**GENERALITAT VALENCIANA**  
**CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT**

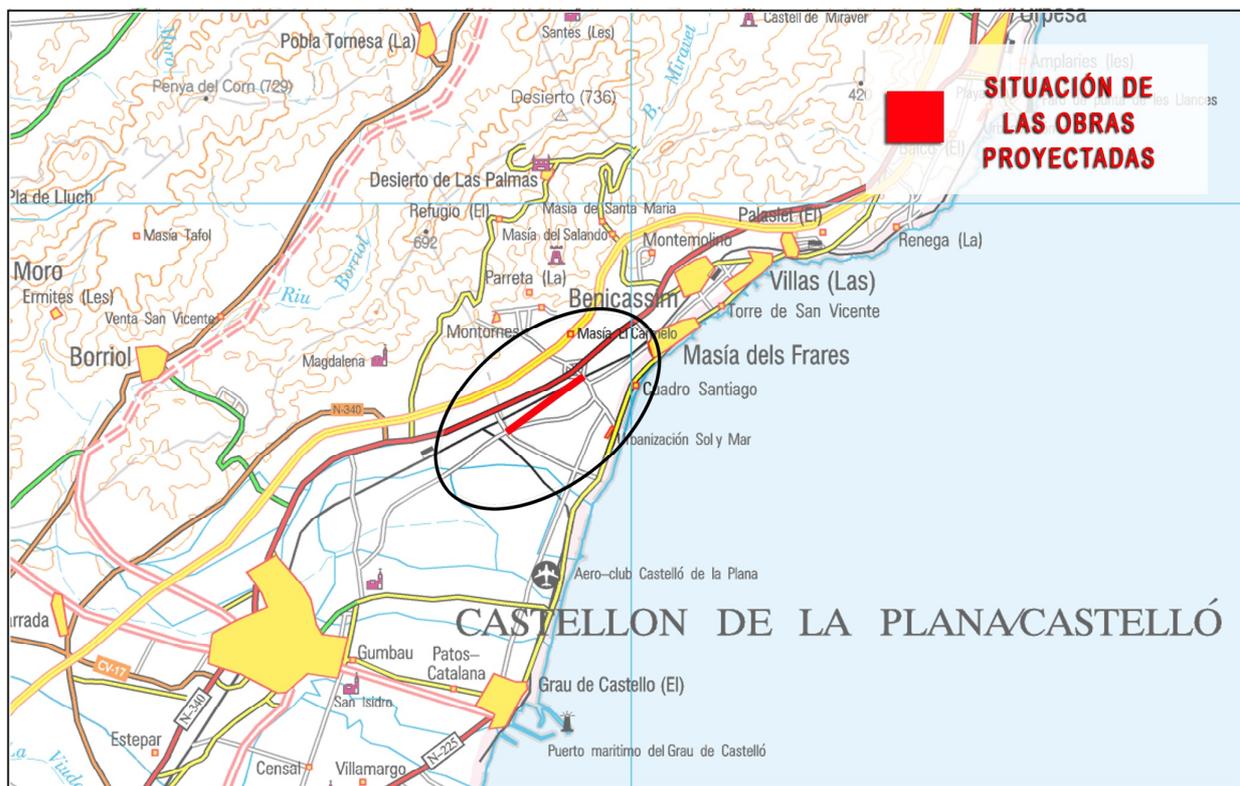
# Obres Públiques

DICIEMBRE 2006

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

2064-C-31

**NUEVO EJE VIARIO DE CONEXIÓN CASTELLÓN-BENICASSIM  
TRAMO ROTONDA LA RATLLA-ANTIGUO F.F.C.C.**



**Divisió de Carreteres**

**Oficina del Pla**

## EL PROBLEMA

La conexión viaria directa entre las poblaciones de Castellón y Benicàssim genera un importante volumen de tráfico con destacadas puntas horarias durante todos los días de la semana; puntas que se acrecientan, incluso, en los meses estivales.

Actualmente, entre Castellón y Benicàssim se utilizan dos itinerarios principales, por la carretera CV-150 y por la carretera N-340. El tráfico por la carretera costera CV-150, entre Las Villas de Benicàssim y el Grao de Castellón, supera los 25.000 vehículos diarios y genera una importante congestión en esta fachada marítima y en la carretera de Castellón al Grao. El tráfico que accede a la carretera N-340 desde Benicàssim, bien a través de la Avenida Mohino, bien a través del tramo construido desde el Camí de la Ratlla, también genera congestión en la glorieta de la intersección con la carretera del Desert de Les Palmes y en la propia N-340 (antiguo trazado).

En síntesis, ambos itinerarios tienen un bajo nivel de servicio, provocando una circulación incómoda, peligrosa y muy lenta. Las únicas alternativas a ambos itinerarios son las que discurren a través de la densa red de caminos agrícolas: Camí de Les Villes, de la Ratlla, del Serradal, de la Travessera, etc..., pero el trazado de todos ellos es totalmente inadecuado para el tráfico que habitualmente lo utiliza como alternativa entre Castellón y Benicàssim.

Así, el objetivo principal de la nueva carretera es el de descongestionar los dos itinerarios principales, abriendo un nuevo eje directo entre Castellón y Benicàssim.

## LA SOLUCION PROYECTADA

En la actualidad existe un vial que conecta Castellón con Benicàssim por el interior a través de la carretera N-340. Dicho vial dispone de dos carriles (uno por sentido) de 3,0 m de ancho con arcenes laterales de 1,0 m. Además, dispone de una zona ajardinada de 2,0 m y un carril bici de 3,0 m por su lado oeste. También recientemente se han iniciado las obras de un nuevo vial de conexión Castellón - Benicàssim, que parte desde la Ronda Norte de Castellón y finaliza en la glorieta de la Ratlla, situada en el vial antes mencionado.

Las obras contenidas en este proyecto consisten básicamente en la ejecución de una nueva calzada paralela a la ya existente, de manera que se consiga separar los sentidos de circulación y sirva de continuación al vial de conexión entre las dos poblaciones en actual ejecución. El trazado se inicia en la glorieta ya existente de la Ratlla y finaliza en la glorieta del antiguo FF.CC. contenida en el proyecto de urbanización de Benicàssim Golf que va a ejecutarse simultáneamente a esta obra. El tráfico con dirección a Castellón circulará por la calzada existente, a la cual se le adecuará debidamente su señalización y trazado.

Por otro lado, el tráfico con dirección a Benicàssim circulará por la nueva calzada. Dicha calzada estará separada de la existente por una mediana ajardinada de 12 m de anchura y su sección tipo será simétrica a la ya existente, con dos carriles de 3,0 m y un arcén de 1,0 m a cada lado. También se dispondrá de un carril bici de 3,0 m en el lado Este separado de la calzada por una zona ajardinada de 2,0 m.

El trazado en planta se caracteriza por ser un tramo recto en casi toda su longitud salvo en el encuentro con las glorietas de la Ratlla, y del antiguo FF.CC. El nuevo eje (denominado Eje 1) tiene una longitud total de 1.373,75 m, mientras que las longitudes de los Ejes 2 y 3 (ejes necesarios para adecuar la actual carretera al nuevo trazado) son de 125,014 m y 121,438 m respectivamente. La velocidad de proyecto de la vía es 80 km/h.

Por lo que respecta al drenaje, debido al desarrollo urbanístico de Benicàssim Golf, en la margen derecha de la plataforma, toda la escorrentía generada en la plataforma y la intersectada por ella es conducida hacia los barrancos de La Ratlla y de La Parreta mediante un colector central, situado en la mediana, que recogerá el drenaje longitudinal y transversal y lo llevará hasta el barranco más próximo aguas abajo. Por ello, las estructuras a construir en el "Nuevo Eje Viario de Conexión Castellón - Benicàssim Tramo Rotonda la Ratlla - Antiguo F.F.C.C." consisten básicamente en dos marcos de hormigón armado: uno de ellos situado en el Barranco de la Ratlla y el otro se situado en el Barranco de la Parreta.

## LOS EFECTOS DE LA ACTUACION PROYECTADA

EFECTOS	SITUACION ACTUAL	SOLUCION PROYECTADA
<b>Seguridad Vial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entre Castellón y Benicàssim los vehiculos utilizan la red de caminos agricolas con trazados inadecuados y acequias próximas a la calzada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La nueva carretera dispone de doble calzada, con control de accesos y alumbrado en todo su trazado, con unas características generales óptimas desde el punto de vista de la seguridad vial.</li> </ul>
<b>Tráfico y circulación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los itinerarios directos entre Castellón y Benicàssim a través de la N-340 y la vía costera CV-150 se encuentran muy saturados, especialmente en horas punta y épocas de vacaciones.</li> <li>- Los tiempos de recorrido son muy elevados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La nueva carretera es un eje directo entre Castellón y Benicàssim, que agilizará enormemente la conexión de ambas poblaciones.</li> <li>- Permite la descongestión de las carreteras N-340 y CV-150.</li> <li>- El tráfico agrícola queda desligado de los caminos de servicio proyectados.</li> <li>- Se proyecta una vía ciclista ininterrumpida y en plataforma independiente, a lo largo de todo el trazado.</li> </ul>
<b>Accesibilidad territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los accesos entre Castellón y Benicàssim se encuentran muy penalizados. Los tiempos de recorrido y la longitud de los itinerarios resultan excesivos. Esta situación se hace extensiva para el acceso a la Estación de Les Palmes y hacia la franja costera.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La conexión del nuevo eje con la Ronda Norte de Castellón permite una óptima distribución del tráfico hacia el casco urbano de Castellón.</li> <li>- Se permite un acceso directo hacia la Estación de Les Palmes.</li> <li>- Se agiliza la conexión transversal hacia la costa a través del camí de la Ratlla y hacia la N-340.</li> <li>- Se mejoran en su conjunto todas las comunicaciones posibles en el área situada entre Castellón y Benicàssim.</li> </ul>
<b>Problemas Medioambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El entorno donde se ubica la carretera se encuentra muy antropizado y en él existen otras infraestructuras lineales: carretera N-340, autopista A-7 y vía férrea Valencia-Barcelona.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se ajardina la mediana central y las bandas longitudinales que flanquean uno de los carriles bici proyectados.</li> <li>- Plantación de especies arbóreas y arbustivas autóctonas y de fácil arraigo.</li> </ul>
<b>Efectos sobre la propiedad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La franja en la que se ha de inscribir la nueva carretera está contemplada en el P.G.O.U. de Benicàssim, aprobado en fecha de 28 de Junio de 1994.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existen actas de cesión de suelo de los terrenos que afectan a Benicàssim Golf de naturaleza urbana.</li> <li>- Los suelos para la ejecución de la glorieta del FF.CC. y el ramal de conexión son de naturaleza no urbana SNU y se encuentran expropiados por la Conselleria de Infraestructuras.</li> </ul>

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS GENERALES

- Título: Nuevo Eje Viario de conexión Castellón – Benicàssim. Tramo Rotonda La Ratlla – Antiguo FF.CC.
- Clave: 2064-C-31
- Tipo de actuación: Desdoblamiento de carretera existente.
- Términos municipales: Benicàssim
- Presupuesto de la Obra: 3.763.006,29 €
- Plazo de ejecución: 15 meses
- Intensidad media diaria IMD: 10.000 – 12.000 vehiculos/día (estimación)
- Porcentaje de vehiculos pesados: 10 – 15 % (estimación)

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS FUNCIONALES

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Longitud tronco:<ul style="list-style-type: none"><li>Eje 1: 1373,75 m</li><li>Eje 2: 125,014 m</li><li>Eje 3: 121,438 m</li></ul></li><li>• Longitud carril bici: 984,72 m</li><li>• Velocidad especifica tronco: 80 Km/h</li><li>• Sección actual: 2 x 3,00 m</li><li>• Sección tipo propuesta:<ul style="list-style-type: none"><li>- Nº de carriles: Dos calzadas de 2 carriles</li><li>- Ancho de calzada: 2 x 6,00 m</li><li>- Ancho de arcén: 1,00 m</li><li>- Ancho de mediana: 12,00 m</li><li>- Ancho de carril bici: 3,00 m</li></ul></li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Pendiente máxima tronco: 2,83 %</li><li>• Número de intersecciones: 2</li><li>• Denominación: Rotonda de la Ratlla / Rotonda del Antiguo FF.CC.</li><li>• Tipo: Glorieta</li><li>• Obras singulares:<ul style="list-style-type: none"><li>- 2 marcos de hormigón armado:<ul style="list-style-type: none"><li>o Barranco La Ratlla: 4 huecos de 6,40 x 1,25 m</li><li>o Barranco La Parreta: 2 huecos de 3,15 x 4,875 m</li></ul></li></ul></li></ul> |
|--|---|

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS CONSTRUCTIVAS

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Desmante: 24.493,09 m<sup>3</sup></li><li>• Terraplén/Pedraplén: 53.198,48 m<sup>3</sup></li><li>• Suelo seleccionado: 31.046,95 m<sup>3</sup></li><li>• Zahorras: 6.267,55 m<sup>3</sup></li><li>• Mezclas bituminosas: 9.427 Tn</li><li>• Mezcla bituminosa discontinua: 22.626 m<sup>2</sup></li><li>• Hormigones: 2.264 m<sup>3</sup></li><li>• Aceros: 200.810 Kg</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Sección de firme: Tipo 121</li><li>• Equipamientos:<ul style="list-style-type: none"><li>56 señales verticales</li><li>11.300 m de señalización horizontal</li><li>360 m de barrera de seguridad</li><li>188 Puntos de luz</li><li>8.771 arbustos</li></ul></li></ul> |
|--|---|

## RESUMEN GENERAL DE GESTION

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Financiación de las obras:</li><li>- Redacción del Proyecto:</li><li>- Dirección del Proyecto:</li><li>- Obtención del Suelo:</li></ul> | <p>GENERALITAT VALENCIANA<br/>Pedro Abel Portoles Prats<br/>Julián Allepuz Salvador (Ayto. Benicàssim)<br/>CIT y Ayuntamiento de Benicàssim</p> |
|---|---|

# ÍNDICE DE PLANOS

1 - PLANO DE CONJUNTO

2.1 - PLANTA GENERAL 1

2.2 - PLANTA GENERAL 2

3.1 - SECCIÓN TIPO 1

3.2 - SECCIÓN TIPO 2

3.3 - SECCIÓN TIPO 3