



## EL PROBLEMA

El presente Documento se redacta con el objeto de dar a conocer las características principales del Proyecto Básico, Estudio de Impacto Ambiental y Estudio de Integración Paisajística del "Acceso Norte al Puerto de Castellón", de clave 2146(2)-31-C.

La Generalitat Valenciana, a través de la Consellería de Infraestructuras y Transporte, consciente del papel que desempeñan las carreteras en la satisfacción de las demandas de movilidad de personas y mercancías y en el reequilibrio del territorio, aumento de la productividad y el crecimiento económico, se plantea la ejecución de un viario estructurante como el que es objeto.

El crecimiento del Puerto y de la ciudad de Castellón en los últimos años, ha propiciado un fuerte incremento de la movilidad metropolitana, llevando a la necesidad de disponer de un viario estructurante de estas relaciones con una jerarquización funcional que permita la especialización de tráficos y una adecuada canalización de los desplazamientos radiales y periféricos. La necesidad de mejorar los accesos a los grandes nodos de transporte, constituye un objetivo estratégico de especial importancia para el desarrollo económico de la región.

Así, el objetivo principal de la nueva autovía de Acceso Norte al Puerto de Castellón es la de reducir los tiempos de recorrido por carretera hasta el Puerto en sus comunicaciones con el norte peninsular y europeo, apoyándose en la red viaria existente y sus mejoras previstas a lo largo del corredor mediterráneo. De esta forma, la nueva infraestructura contribuirá al desarrollo de las fases previstas en el Plan Director del Puerto a la vez que proporcionará la accesibilidad que éste demanda. En definitiva, permitirá alcanzar todo el potencial de desarrollo del Puerto de Castellón.

A la vez que se garantizan unas prestaciones óptimas para el Puerto, el nuevo eje viario dará continuidad a la CS-22, cerrando así una circunvalación a la ciudad de Castellón para el tráfico no portuario, lo que permitirá reducir las intensidades de tráfico transversal que actualmente soportan las rondas urbanas, especialmente en horas punta.

## LA SOLUCION PROYECTADA

El nuevo viario discurrirá íntegramente por el Término Municipal de Castellón de la Plana por su parte Este. Conecta la Autovía CS-22 (ubicada al Sur de la nueva infraestructura) con la N-340 (ubicada al Norte). Se proyectan sendos enlaces con las citadas carreteras de inicio y final de la actuación, además de con la autovía CV-149 Castellón-Benicàssim aproximadamente en la parte intermedia del nuevo trazado.

El futuro Acceso Norte al Puerto se constituirá como un eje viario estructurante que permitirá mejorar las conexiones a los grandes nodos de transporte así como entre las diferentes infraestructuras viarias existentes, como son la N-340, la N-340a (antigua travesía de Castellón), el Eje Viario Castellón-Benicàssim (CV-149), y la Autovía de Acceso Sur al Puerto de Castellón (CS-22). El enlace de conexión previsto con la N-340/N-340a permitirá asimismo un rápido acceso de la nueva carretera hacia y desde la autopista AP-7.

El trazado propuesto, con una longitud total de 4.373 m, comprende la ejecución de una Autovía con una velocidad de proyecto de 120 Km/h de dos calzadas de 7 m separadas por una mediana de anchura 10 m. El nuevo eje viario cruza a distinto nivel, entre otros, el Camino Hondo, el Camino de la Plana, el Camino de la Travessera y el Camino de la Horta, además del encauzamiento del Rio Seco y la línea de FFCC Valencia-Barcelona. Para ello y para la configuración de los enlaces será necesaria la ejecución de un total de 14 Estructuras y 11 muros.

Cabe destacar que en todo momento se ha tratado de minimizar la afección a edificaciones existentes, siendo la alternativa seleccionada en el estudio de soluciones aquella que cumplía esta premisa. Además, tras el Estudio Acústico efectuado en el Estudio de Impacto Ambiental, se concluye que resulta necesario proyectar 4.197 m de pantalla acústica para la protección frente al ruido de las viviendas próximas a la traza.

Por lo que respecta a los enlaces, con la CS-22 se proyecta uno tipo trompeta. Esta tipología de enlace permite la totalidad de movimientos, favoreciendo la geometría a aquellos con mayor flujo. El enlace con la CV-149 se proyecta mediante una glorieta a distinto nivel. Este enlace se ha diseñado para permitir únicamente las relaciones de la CV-149 con el Sur de la nueva autovía. De esta forma, y según el estudio de tráfico, se libera de un importante volumen de tráfico al enlace con la N-340, permitiendo así su correcto funcionamiento. Finalmente el enlace con la N-340 se proyecta igualmente mediante una glorieta a distinto nivel que permite la totalidad de movimientos entre la N-340 y la N-340a con la nueva carretera así como una rápida comunicación con la autopista AP-7.

# LOS EFECTOS DE LA ACTUACION PROYECTADA

EFECTOS	SITUACION ACTUAL	SOLUCION PROYECTADA
<b>Seguridad Vial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El elevado número de nudos y accesos de los recorridos actuales multiplica los puntos de conflicto, repercutiendo este hecho negativamente en la seguridad vial.</li> <li>- Un mayor tramo de recorrido por la N-340, actualmente de calzada única y de deficiente geometría, aumenta considerablemente la peligrosidad del trayecto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La nueva carretera dispone de doble calzada, con control de accesos en todo su trazado, con unas características generales óptimas desde el punto de vista de la seguridad vial.</li> <li>- La geometría de los ramales en planta, alzado y sección transversal y el dimensionamiento de las vías de cambio de velocidad disminuirán notablemente la conflictividad de incorporaciones y salidas a la vía.</li> </ul>
<b>Tráfico y circulación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insuficiente capacidad y bajos niveles de servicio, especialmente en la N-340.</li> <li>- Creciente siniestralidad.</li> <li>- Mayores tiempos de recorrido.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de la capacidad y mayores niveles de servicio.</li> <li>- Disminución de la siniestralidad.</li> <li>- Menores tiempos de recorrido.</li> </ul>
<b>Accesibilidad territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crecientes tiempos de recorrido y peores condiciones de tránsito entre el Puerto de Castellón, en pleno desarrollo, y la zona norte de la Ciudad con respecto a la zona sur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de la circulación (seguridad, confort y tiempos de recorrido).</li> <li>- Mejora de la accesibilidad con el entorno.</li> <li>- Contribución al desarrollo de las fases previstas en el Plan Director del Puerto a la vez que se proporciona la accesibilidad que éste demanda permitiéndole alcanzar todo su potencial de desarrollo.</li> </ul>
<b>Problemas Medioambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actualmente el área donde se ubica la carretera se encuentra dedicada al cultivo no existiendo ninguna zona de protección por la legislación medioambiental vigente. En el entorno donde se ubicará la carretera existen ya otras infraestructuras lineales como la Carretera N-340, la Autopista AP-7, el eje viario Castellón-Benicásim (CV-149) y la línea de ferrocarril Valencia-Barcelona.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se ajardinan todos los taludes, zonas interiores de enlaces y glorietas y mediana.</li> <li>- Plantación de especies arbóreas arbustivas autóctonas y de fácil arraigo.</li> <li>- Instalación de 4.197 m de pantalla acústica.</li> <li>- Reposición de los caminos y accesos a propiedades interceptados por la autovía.</li> <li>- Permeabilidad transversal suficiente mediante 11 obras de drenaje y paso de fauna.</li> <li>- Vallado perimetral de toda la autovía.</li> </ul>
<b>Efectos sobre la propiedad</b>	-----	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La superficie ocupada es de 43,8 Has, en un total de 340 parcelas del término municipal de Castellón de la Plana.</li> <li>- El trazado se ha optimizado para minimizar la afección, quedando tan sólo afectadas 6 viviendas, así como otras edificaciones de menor importancia.</li> </ul>

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS GENERALES

- **Título:** Proyecto Básico, Estudio de Impacto Ambiental y Estudio de Integración Paisajística del Acceso Norte al Puerto de Castellón
- **Clave:** 2146(2)-31-C
- **Tipo de actuación:** Vía con doble calzada, dos carriles por sentido y mediana.
- **Término municipal:** Castellón de la Plana
- **Comarca:** La Plana Alta
- **Presupuesto Base de Licitación:** 33.962.267,76 €
- **Presupuesto de las Expropiaciones:** 4.227.885,04 €
- **Plazo de ejecución:** 24 meses
- **Intensidad media diaria IMD (años):** 13.000 – 18.500 vehículos/día (estimación año 2012)
- **Porcentaje de vehículos pesados:** 17 % (estimación)

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS FUNCIONALES

- |  |   |
|--|---|
| • <b>Longitud tronco:</b> 4.373 m                      | • <b>Radio mínimo tronco:</b> 1.000 m                     |
| • <b>Longitud ramales:</b> 10.230 m                    | • <b>Pendiente máxima tronco:</b> 2,35 %                  |
| • <b>Longitud caminos:</b> 7.030 m                     | • <b>Número de enlaces:</b> 3                             |
| • <b>Velocidad específica tronco:</b> 120 Km/h         | • <b>Denominación:</b> N-340, CV-149 y CS-22              |
| • <b>Velocidad específica en glorietas:</b> 40 Km/h    | • <b>Tipo:</b> Glorieta a distinto nivel y trompeta       |
| • <b>Velocidad específica en ramales:</b> 40 - 80 Km/h |   |
| • <b>Sección tipo propuesta:</b>                       | • <b>Número de intersecciones:</b> 1                      |
| - <b>Ancho de calzada:</b> 2 x 7,00                    | • <b>Denominación:</b> Estación de Servicio               |
| - <b>Ancho de berma:</b> 1,00                          | • <b>Tipo:</b> En "T" sin giros a izquierda               |
| - <b>Ancho de arcén interior:</b> 1,00                 |   |
| - <b>Ancho de arcén exterior:</b> 2,50                 | • <b>Obras singulares:</b> 5 estructuras de Paso superior |
| - <b>Ancho de mediana:</b> 10,00                       | 9 estructuras de Paso inferior                            |
|  | 11 obras de drenaje                                       |
|  | 11 muros  |

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS CONSTRUCTIVAS

- |   |  |
|---|--|
| • <b>Desmante:</b> 87.646 m <sup>3</sup>                              | • <b>Sección de firme:</b> Tipo 122 (49cm) en Tronco-Ramales |
| • <b>Terraplén:</b> 1.279.225 m <sup>3</sup>                          | Tipo 2122 (47cm) en Ramales                                  |
| • <b>Suelo estabilizado:</b> 79.139 m <sup>3</sup> (tronco y ramales) | Tipo 2222 (40cm) en Ramales                                  |
| • <b>Suelo seleccionado:</b> 19.826 m <sup>3</sup> (caminos)          | Tipo 3122 (39cm) en Ramales                                  |
| • <b>Suelocemento:</b> 45.270 m <sup>3</sup> (tronco y ramales)       | Tipo 4211 (50cm) en Caminos                                  |
| • <b>Zahorras:</b> 30.884 m <sup>3</sup>                              | • <b>Equipamientos:</b> 166 árboles                          |
| • <b>Riegos:</b> 946.192 m <sup>2</sup>                               | 43.732 arbustos  |
| • <b>Mezclas bituminosas:</b> 72.822 Tn                               | 219.825 m <sup>2</sup> de hidrosiembra                       |
| • <b>Estructuras:</b> 9.570 m <sup>2</sup>                            | 4.197 m de pantalla acústica                                 |
| • <b>Muros:</b> 980 m   | 8.746 m de vallado perimetral                                |
|   | • <b>Superficie ocupada:</b> 43,8 Has                        |

## RESUMEN GENERAL DE GESTION

- **Financiación de las obras:** GENERALITAT VALENCIANA
- **Redacción del Proyecto:** ASURINSA OFICINA TÉCNICA, S.L.
- **Dirección del Proyecto:** C.I.T.
- **Obtención del Suelo:** C.I.T. y Ayuntamiento de Castellón

## ÍNDICE DE PLANOS

1 - PLANO DE CONJUNTO (1.372 kb)

2 - PLANTA GENERAL (3.089 kb)

3 - SECCIÓN TIPO (330 KB)