

1. ANTECEDENTS DEL PROJECTE

La Diputació Provincial de Castelló en la seua dinàmica de millorar les carreteres de la província, s'ha plantejat l'execució de la Variant de Benlloch, entre la CV-156 i la CV-152, per a millorar el tràfic rodat i així alliberar la població del tràfic de vehicles per dins de Benlloch.

2. BENEFICIS SOCIALS, ECONÒMICS I MEDIAMBIENTALS DEL PROJECTE

Els beneficis socials i econòmics derivats de l'actuació del projecte versen sobre l'augment de la seguretat vial al desviar la major part del tràfic per la nova variant alliberant la població del tràfic rodat per dins del nucli urbà.

Actualment les carreteres CV-156 i CV-152, travessen la població de Benlloch per l'interior del nucli urbà, circulant el tràfic per la travessia generant dificultats i molèsties pel pas de vehicles. Amb la imminent posada en marxa de l'aeroport és previsible un augment significatiu del tràfic que circula per la carretera el que agreujarà la situació existent fins a la data. Açò planteja la necessitat traure el traçat de la CV-156 i la CV-152 per fora del nucli urbà de Benlloch.

El projecte de Variant de Benlloch entre la CV-156 i la CV-152 pretén:

- La disminució del risc de col·lisió entre vehicles que circulen per la travessia al desviar la major part del tràfic per la nova variant.
- Millorar la seguretat viària de la zona al dotar a la variant d'una major amplària de calçades i voreres d'emergència.

A nivell mediambiental, l'execució del projecte encara consistint en la construcció d'una nova variant no tindrà una afecció elevada a causa de la proximitat del nucli urbà de Benlloch i al discórrer la traça per una zona completament antropitzada, sent en la seua totalitat camps de cultiu i granges.

3. LIMITACIONS I CONDICIONANTS

3.1 Establerts per la proposta del projecte

La principal exigència que condiona el projecte és la construcció de la variant de Benlloch, prestant especial atenció al perfecte entroncament amb les carreteres existents. Açò es tradueix en les següents necessitats:

- Construcció de la variant amb una plataforma de 10 metres d'ample, amb 7 metres de calçades i voreres d'emergència de 3 metres.
- S'inclouran els accessos necessaris a les finques limítrofs, quan es talle un camí d'accés a les mateixes, i haurà d'estar restringit l'accés a la nova variant en la resta de l'obra.
- Contemplar les obres de fàbrica necessàries per al complet drenatge longitudinal i transversal de la plataforma.

- Increment de la seguretat viària.

3.2 Condicionants físics i tècnics

Els condicionants físics i tècnics són els següents:

- Reduir el moviment de terres necessari per executar les obres.
- Mantenir els accessos existents.
- Reduir la superfície a expropiar.

4. DESCRIPCIÓ DEL PROJECTE

El projecte consisteix bàsicament en la construcció de la variant de Benlloch, la plataforma tindrà 10 m, amb 7 de calçades i voreres d'emergència de 3 metres, es realitzaran les obres de fabrica necessàries per al complet drenatge de la plataforma de les què la més significativa és la construcció d'un pont, per a salvar el barranc "de la Font", de 3 vans d'11 metres de llum, piles de 5 metres d'altura i tauler prefabricat amb un cantell total de 50 cm per mitjà de bigues en doble T amb encofrat perdut.

4.1. Secció transversal de la plataforma

Ample del paviment: 10 metres, amb dues calçades de 3,5 metres cadascuna i unes voreres d'emergència de 3 metres a cada costat.

Talusos: Per terraplén 3H/2V.

4.2. Sòl

Secció genèrica:

Consta de:

- Capa de rodadura: 6 cm d'espessor de mescla bituminosa en calent tipus AC 16 surf 35/50 SILICI
- Capa intermèdia: 5 cm d'espessor de mescla bituminosa en calent AC22 bin 35/50 CALIZO S.
- Capa de subbase: 30cm de llast artificials.

4.3. Traçat en planta

Se ha projectat un radi mínim per a les revoltes en planta de 350 m.

S'han dissenyat les corbes de concordança horitzontal mitjançant clotoides i circumferències, i s'han utilitzat els peraltes que marca la Instrucció 3.1.-IC

4.4. Traçat en alçat

S'utilitza la corba fixada per la Instrucció de Carreteres 3.1-IC., s'ha variat el paràmetre K entre 15.000 i 25.000.

4.5. Reposicions

Reposició de serveis afectats

En l'annex de reposició de serveis s'han descrit i localitzat tots aquells que venen afectats per les obres, per la qual cosa ací els descriuim d'una forma resumida.

Xarxa de rec agrícola

Es reposarà les instal·lacions de reg afectades en la realització de les obres.

Accessos a camins i finques particulars

Venen afectats tots els accessos existents en la traça de la variant. Tal com es detalla a l'annex corresponent. Per la seva reposició s'ha previst col·locar passos salvacunetes mitjançant tuberia de formigó centrifugat de 50cm de diàmetre interior, recoberta i protegida amb formigó en massa.

Reposició de murs existents

S'afecta a murs de mamposteria de pedra en sec que es troben marcant els límits entre les diferents parcel·les i amb una altura mitja de 1 metre que es projecta reposar amb les mateixes característiques actuals utilitzant la mateixa pedra existent, així com acopis, els bancals agrícoles que queden afectats s'asseguraran amb mur de mamposteria.

4.6. Senyalització

S'inclou en projecte la senyalització, tant horitzontal com vertical de la carretera.

La senyalització horitzontal consistirà en marcar els límits laterals de la mateixa amb una línia blanca reflectant contínua, de 10cm d'amplària, i, pel que fa l'eix, serà de les mateixes característiques que l'anterior quan indique la prohibició d'avançar i blanca reflectant amb traços discontinus de 10cm d'amplària en els trams en què es permeti avançar.

Per la senyalització vertical s'ha utilitzat:

- STOP a l'eixida de camins i accessos.
- Avançament prohibit (R-305)
- Final d'avançament prohibit (R-502)
- CEDA EL PASO (R-1)
- Velocitat màxima (R-301)
- Corba perillosa (P-13a i P13b)
- Velocitat màxima aconsellable (S-7)
- Senyal d'orientació a les interseccions

També s'ha previst el balisament mitjançant barreres de seguretat de tipus doble ona amb terminals en "cua de peix" i abatiments.