



**ESTUDIO DE INTEGRACIÓN
PAISAJÍSTICA DEL
PROYECTO DE AMPLIACIÓN Y
MEJORA DE LA CARRETERA CV-120
DESDE LA MATA HASTA
EL LÍMITE DE LA PROVINCIA**

**PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA
MEMORIA DESCRIPTIVA DE LAS OBRAS**

ÍNDICE

| | |
|-----------------------------------|---|
| 1. LOCALIZACIÓN | 3 |
| 2. ESTADO ACTUAL | 3 |
| 3. OBJETIVOS DEL PROYECTO..... | 4 |
| 4. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS | 4 |

1. LOCALIZACIÓN

El ámbito de actuación se localiza en los términos municipales de La Mata y Olocau del Rey, que son municipios situados al Norte de la provincia de Castellón.

La Mata linda con Teruel por el suroeste. Pertenece a la comarca Els Ports y sus municipios castellanenses colindantes son: Olocau del Rey, Todolella, Cincorres y Portell de Morella. Dispone de un único núcleo de población. Está a una altitud de 826 metros sobre el nivel del mar y tiene una superficie de 15,20 km².

Olocau del Rey linda con Teruel por el norte, oeste y sur. Pertenece a la comarca de Els Ports y sus municipios castellanenses colindantes son: La Mata y Todolella. Dispone de tres núcleos de población: Olocau del rey, Las Lomas y La Riera. Está a una altitud de 1.042 m sobre el nivel del mar y tiene una extensión de 44 km².

El tramo de carretera objeto de mejora, tiene una longitud aproximada de 4,5 km, y sirve de vía de comunicación entre la población de La Mata y las distintas poblaciones y vías principales de la provincia.

2. ESTADO ACTUAL

La carretera CV-120 soporta en la actualidad un tráfico reducido, siendo también reducido el porcentaje de vehículos pesados.

La plataforma existente tiene aproximadamente una anchura de 5,00 m de calzada, con un carril por sentido de circulación y ausencia de arcenes, lo que impide el cruce de vehículos con comodidad. El firme que cuenta con un espesor aproximado de 5 cm de aglomerado asfáltico sobre zahorras, se encuentra envejecido y deteriorado por el uso y las marcas viales han desaparecido. Reviste especial importancia el cruce existente al final del tramo de estudio, el cual une la carretera CV-120 con el puente situado justo en el límite de la provincia. Dicho cruce resulta deficiente desde el punto de vista de la seguridad y la comodidad, por lo que en el proyecto también se propone un nuevo diseño para este enlace.

3. OBJETIVOS DEL PROYECTO

Los objetivos principales del proyecto se centran en:

- Ensanchar la plataforma actual de la carretera hasta una sección 7/7,5
- Mejorar el trazado e intersecciones.
- Adecuación del perfil longitudinal.
- Mejora y sustitución de firmes.
- Adecuación del drenaje longitudinal y transversal a la nueva situación geométrica que se derive de las modificaciones en las dimensiones de la plataforma y del propio trazado.
- Actualizar y sustituir la señalización existente allí donde sea necesario.
- Actualizar y sustituir el sistema de contención de vehículos allí donde sea necesario.
- Integrar al máximo las obras definidas en el entorno.

4. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

CARACTERÍSTICAS GENERALES

Fundamentalmente se pretende ampliar la plataforma existente y mejorar el firme. En cuanto al trazado se mantiene en la mayor parte con rectificaciones puntuales de curvas y se proyecta una variante por el camino inferior a la actual CV-120 que conecta con el puente hacia La Cuba (PK 0+720 hasta PK 1+580 aproximadamente).

TRAZADO Y SECCIONES TIPO

El nuevo trazado de la carretera se ha realizado bajo la premisa de aprovechar siempre que sea posible la traza actual de la misma. Dentro de este aspecto, en los tramos que ha sido factible superponer trazados, se ha preferido por motivos constructivos ampliar la plataforma por un único margen, ya que ampliar por ambos lados implica ejecutar estrechas cuñas (realizando en las mismas: relleno, compactación, afirmado...) lo cual resulta demasiado costoso técnica y económicamente. Con ese fin, se ha buscado la coincidencia de una de las dos aristas exteriores de la plataforma proyectada con la homóloga de la plataforma actual.

Sin embargo, existen tramos en los que ésta no ha sido la principal premisa. Entre estos se encuentran los tramos que la traza discurre sobre obras de paso y obviamente el tramo de la

variante. En el primer caso, para la ampliación de las estructuras de paso (en todos los casos excepto en la estructura existente a la salida de la variante) se ha optado por ejecutar los correspondientes ensanchamientos mediante losas voladas a ambos lados del tablero actual. Dicha solución presenta una mayor sencillez constructiva que la ofrecida por la ampliación mediante ejecución de un cimbrado a un solo lado de la estructura. Es por ello que en estos casos se ha buscado centrar el trazado actual con el existente. Además, también en estos casos se ha procurado disponer una alineación recta en planta dentro del espacio asociado a la estructura de paso, puesto que el cálculo estructural de la ampliación en curva resultaría sensiblemente más complejo.

En cuanto a la variante, tal y como se ha dicho se aprovecha el camino existente que discurre inferior al trazado actual y que bordeando el río Cantavieja conecta con el puente hacia La Cuba.

La inclusión de la variante en el trazado, radica por una parte en la voluntad de mejorar la conexión con las poblaciones situadas al otro lado del río, las cuales únicamente cuentan con el camino de tierra existente, y por otra en la mejor solución técnica que ofrece la variante inferior. En efecto, la traza actual que discurre arriba de la variante está cruzada por tres arroyos cuyas estructuras son de entidad considerable y se encuentran salvando un talud muy pronunciado en el margen izquierdo (en sentido Olocau). De tal forma, la ampliación de la plataforma se traduciría en una compleja actuación de ensanchamiento para dichas estructuras. Sin embargo, puesto que el camino existente hacia La Cuba no presenta esta problemática, se concluye que el trazado más ventajoso en este tramo es el correspondiente a la variante.

El trazado dispuesto en el proyecto también prevé la adecuación de todos los cruces entre los caminos rurales existentes y la carretera. Éstos quedan completamente acondicionados geoméricamente, en planta mediante la aplicación de unos radios de cruce con el eje de la carretera y en alzado mediante la compatibilización de rasantes. Se concluye dicha adecuación mediante el completo afirmado de la zona de intersección.

Dentro de los cruces incluidos en el proyecto, revisten especial importancia los dos asociados a las intersecciones entre la carretera y los dos puentes. El primero está situado en la variante y el segundo al final del trazado que conecta con la provincia de Teruel. En ambos casos se ha optado por diseñar un cruce en "T", si bien debido a la falta de espacio el de la

variante es de tipo simple mientras que el del límite de la provincia gracias a una mayor área de cruce permite desdoblarse los carriles a la llegada al mismo, conformando un cruce de tipo doble.

La sección tipo dispuesta para la mejora, consiste en una plataforma de 7,5 metros de ancho (siete de calzada y una berma de 0,25 metros a ambos lados).

Los valores de los taludes aplicados tanto en desmonte como en terraplén surgen del propio estudio geotécnico llevado a cabo en la zona. A partir de éste se ha optado por aplicar un talud de 1H:2V para desmontes y de 3H:2V para terraplenes.

El drenaje longitudinal se resuelve mediante cunetas triangulares de 0,6 m de ancho y 0,1 de alto, con talud interior de 6H:1V) revestidas de hormigón. Este tipo de cuneta pisable garantiza la seguridad en caso de que algún vehículo exceda su carril y llegue a la cuneta. A través de estas cunetas se recoge el drenaje generado tanto en los márgenes en desmonte adyacentes a la carretera como en la plataforma. La descarga de este drenaje longitudinal se efectúa mediante caños de hormigón armado de diámetro no inferior a 800 mm y dispuestos transversalmente a la traza de la carretera. Estos conductos de nueva instalación junto con los ya existentes conforman la red de drenaje transversal de la carretera, cuyo fin último es conducir el agua drenada hacia el cauce del río Cantavieja que discurre paralelo a la propia carretera.

En la ejecución del firme del nuevo trazado se distinguen dos casos. El que se realiza sobre el firme ya existente y el que se realiza sobre el terreno natural. En este segundo caso se encuentra el tramo de la variante, ya que no está afirmado en la actualidad, y aquellos tramos cuyo nuevo trazado está centrado sobre la carretera actual. El motivo vuelve a ser la dificultad constructiva que supone ejecutar estrechas cuñas a uno y otro lado de la carretera, frente a la practicidad de ampliar por un solo margen. En estos casos se demolerá la capa de firme (si existe) y se aplicará una primera capa de zahorras de 25 cm más de espesor que la dispuesta en las secciones que contengan firme existente.

Por último el acondicionamiento de la carretera también incluye la reposición y nueva instalación de toda la señalización necesaria, tanto horizontal, vertical como de balizamiento.