



DATOS ECONÓMICOS

Expropiaciones

48.172,27 €

Redacción de Proyecto

49.983,24 €

Coordinación de Seguridad y Salud

14.500,00 €

Otros Gastos

4.295,92 €

Ejecución Material

2.735.204,55 €

TOTAL 2.852.155,98 €

Redacción del Proyecto

U.T.E. CIC EXAL, S.L. Y APPLUS NORCONTROL, Empresas

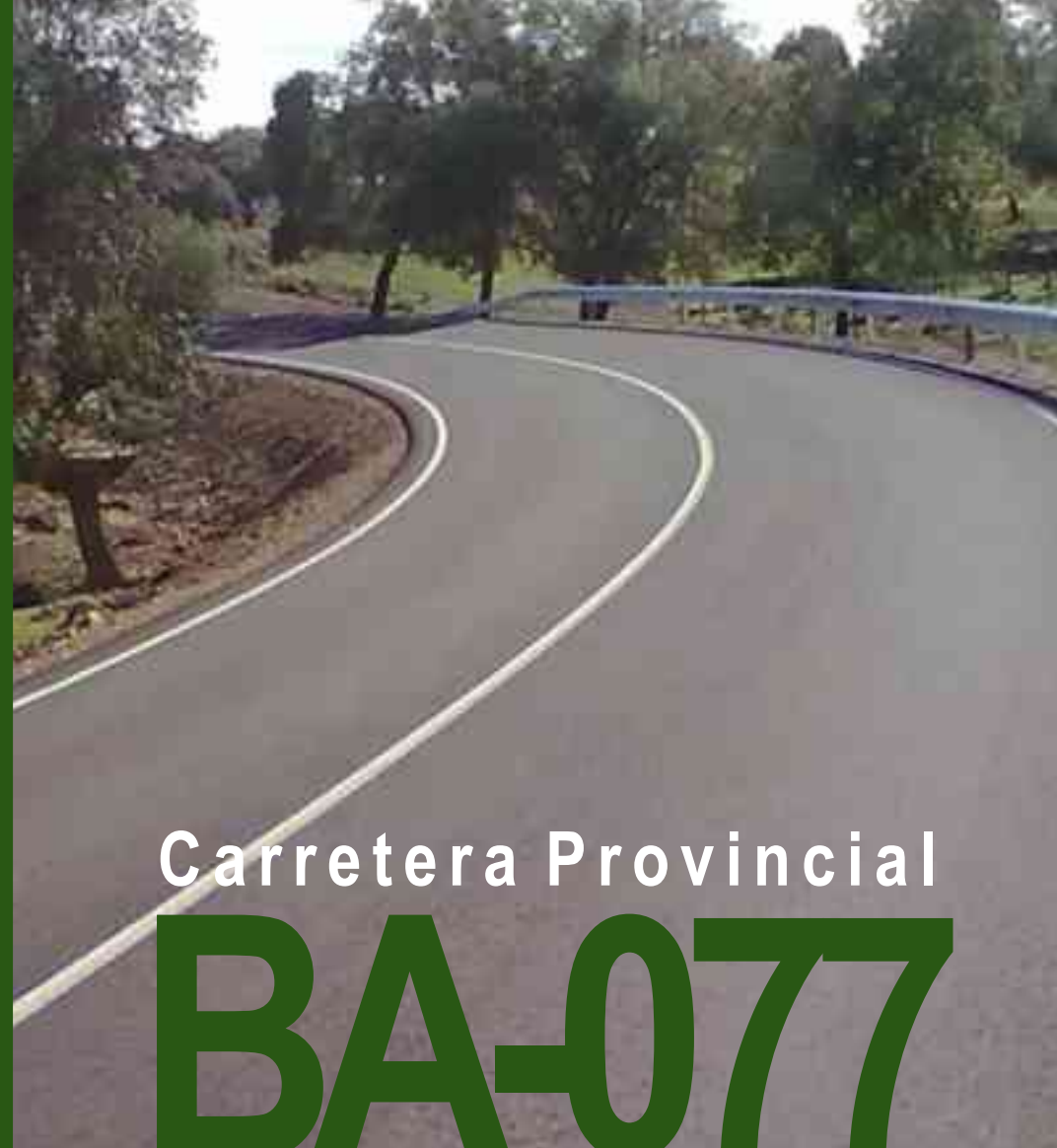
Consultoras de Ingeniería

Dirección de la Obra

Juan Moñino Jiménez

Empresa Constructora

CARIJA S.A.



Carretera Provincial

BA-077

**Helechosa de
los Montes
a N-502**



DIPUTACIÓN DE BADAJOZ

Area de Fomento, Obras
y Asistencia Técnica a Municipios



**DIPUTACIÓN
DE BADAJOZ**

INFORMACIÓN GENERAL

La carretera discurría entre la localidad de Helechosa de los Montes (Badajoz) hasta el estribo derecho de la presa de Cijara, habiendo sido realizada tras la construcción del embalse como un nuevo camino de acceso en 1956 con una longitud de 13.200 metros, siendo un firme flexible realizado con mezcla bituminosa en frío, con un ancho de 4.3 metros de media y presentando numerosas curvas de radio, en ocasiones inferior a 50 metros.

La combinación de sección transversal escasa, así como un deficiente trazado en planta y alzado, dificultaba, cuando no lo impedía, el adelantamiento en gran parte del recorrido, teniendo en cuenta que el firme existente presentaba agotamiento estructural, mordientes,..., debiendo procederse tanto a su saneo puntual, como a su mejora estructural. Dadas las características y condiciones en que se encontraba, el desplazamiento por la vía tenía que realizarse a velocidades reducidas y, en ocasiones, con escasa seguridad vial.

Por todo ello, la Diputación de Badajoz, desde su Área de Fomento, Obras y Asistencia Técnica acomete desde el **II Plan Integral de Carreteras 2006-2013** el proyecto de ejecución del Ensanche y Refuerzo de esta carretera.



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La Carretera Provincial BA-077 Helechosa de los Montes a N-502, tal y como se configura en la actualidad, está conformada por los antiguos Caminos Vecinales que se hicieron durante la construcción de la Presa de Cijara, cuya función era dar acceso a la población de Helechosa de los Montes.

Estos caminos, que inicialmente tenían 4,20 metros de ancho y un firme de macadam de 15 cm. de espesor con doble tratamiento superficial, tuvieron posteriormente un añadido de lechada bituminosa LB-3 para rejuvenecer y mantener el firme, realizando posteriormente actuaciones en la explanada con la que se consiguen arcenes en tierra de 0.50 cm. y consiguiendo así un falso ancho total de carretera de 5.00 metros.

Con la obra de ensanche realizada, se obtiene una plataforma de 7 metros, 6 metros de calzada con 2 carriles de 3,00 metros y 2 arcenes de 0,50 metros, definiendo en el tramo urbano una sección inferior de aproximadamente 6 metros sin arcenes, para adaptarnos a la línea de edificación existente.



Se ha mejorado el trazado, tanto en planta como en alzado, procurando aprovechar al máximo la zona de dominio público, y elevando la rasante con preferencia a la escarificación de la carretera existente. En lo que al trazado de la carretera proyectada se refiere, cumple con las características geométricas previstas en la instrucción de carreteras, siendo los parámetros con los que se trabaja de C-80 en planta, mientras que los parámetros de alzados considerados han sido para una velocidad específica de 70 Km/h, obtenidos por interpolación de los de 80 Km/h y 60 Km/h.

Para la obtención de la citada velocidad de proyecto, como regla general se opta por curvas de radio mínimo de 265 metros, excepto en la travesía urbana y el último kilómetro junto a la Presa del Cijara ante la imposibilidad de poder variar el trazado por los elevados desniveles existentes.

El trazado del tramo interurbano tiene un radio máximo de 1000 metros y mínimo de 50 metros en la zona más sinuosa del mismo.

En relación al trazado en alzado existe una alineación particular que es la recta existente en el puente; esta alineación se ajusta a la existente reforzando el firme, de manera que, la salida del puente se tiene que hacer con un acuerdo muy reducido de $K_v=1000$ y una pendiente fuerte del 5.7% para que el desmonte existente en las inmediaciones no se vea seriamente afectado por la ejecución de la carretera, siendo las pendientes máxima y mínima utilizadas del 5.9% y 0.4% respectivamente.

Por otro lado, en relación con el drenaje se ha optado por renovación de las obras de drenaje transversal existentes mejorando su capacidad hidráulica, sustituyendo las obras de drenaje con diámetro mínimo de 100 cm. por las dificultades de limpieza que plantean obras de fabrica menores, siendo los diámetros desde 100 cm. hasta marcos de 300*200 cm., construyéndose un total de 30 unidades de obra de fabrica.

Se han acondicionado los diecisiete caminos públicos que acceden a la carretera, mediante losa de hormigón o capa de mezcla bituminosa sobre zahorra, según los casos. En cuanto a los accesos privados se han acondicionado todos lo que superan las necesarias condiciones de visibilidad y presentan algún signo de actividad. Cuando se ha creído necesario se ha dispuesto un tubo de drenaje de 0,60 metros para asegurar la continuidad de la cuneta, instalándose en todos los casos la preceptiva señal de STOP.