Juan Antonio Sánchez Martínez, **Subdirector General de Infraestructuras Públicas de la** Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda, **Consellería de** Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana,

CERTIFICO: que la empresa consultora i.v. **Ingenieros Consultores, S.A. ha prestado** satisfactoriamente sus servicios en los trabajos de **"Dirección de obra de la autovía de la plana (CV-10). Tramo Pobla Tornesa-Vilanova d´Alcolea (Aeropuerto) CASTELLON"**, habiéndose realizado como parte de estos trabajos la **"Redacción del** proyecto modificado nº 1 de la autovía de la plana (CV-10). Tramo Pobla Tornesa-Vilanova d´Alcolea (Aeropuerto) CASTELLON" con fecha de Marzo de 2.009.

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS PROYECTADAS Y EJECUTADAS

Principales características de las obras ejecutadas

- Longitud total de autovía construida:	**12.123 m.**
- Longitud tronco autovía CV-10:	**9.990 m.**
- Longitud autovía conexión con aeropuerto:	**2.133 m.**
- Longitud ramales:	**7.578 m.**
- Longitud caminos y vías de servicio:	**14.193 m.**
- Longitud carril – bici:	**9.330 m.**
- Velocidad específica tronco:	**120 Km/hora**
- Ancho de calzada:	**2 x 7,00 m.**
- Ancho arcén exterior:	**2,50 m.**
- Ancho arcén interior:	**1,50 m.**
- Ancho mediana:	**12 m.**
- Ancho bermas:	**0,75 m.**
- Ancho carril – bici:	**2,00 m.**
- Radio mínimo:	**700 m.**
- Pendiente máxima en tronco autovía:	**4 %**
- Fecha de inicio	**04/09/2007**
- Fecha de redacción del proyecto modificado:	**31/03/2009**
- Fecha de terminación de la redacción del proyecto modificado	**31/03/2009**
- Fecha de terminación	**04/02/2011**
- Fecha de terminación del plazo de garantía:	**04/02/2014**
- Presupuesto de obra del Modificado nº 1 (IVA incluido):	**49.198.425,78 €**
- Honorarios totales de la Asistencia Técnica (IVA incluido):	**1.551.350,29 €**

Principales mediciones de las obras ejecutadas

-	Demolición de pavimentos asfálticos	**90.623,00 m3**
-	Excavación de tierra vegetal:	**668.767,80 m3**
-	Excavación de tierras en desmontes:	**374.092,97 m3**
-	Excavación en roca:	**104.776,45 m3**
-	Excavación en zanja y cimentaciones:	**120.221,89 m3**
-	Excavación manual:	**3.172,5 m3**
-	Terraplén con material procedente de la excavación:	**336.523,20 m3**
-	Terraplén con material adecuado de préstamos:	**1.451.487,07 m3**
-	Terraplén con material seleccionado de préstamos:	**204.907,25 m3**
-	Pedraplén con material procedente de préstamos:	**178.119,90 m3**
-	Rellenos con tierras de zanjas para tuberías:	**14.199,02 m3**
-	Rellenos con material filtrante de zanjas para tuberías:	**54.448,44 m3**
-	Rellenos con tierra vegetal:	**308.175,65 m3**
-	Suelo estabilizado "in situ" con cemento:	**145.455,70 m3**
-	Base de firmes con suelo-cemento:	**100.235,72 m3**
-	Base de firmes con zahorra artificial:	**28.982,91 m3**
-	Mezcla asfáltica tipo G-25:	**34.083,30 m3**
-	Mezcla asfáltica tipo S-20:	**30.115,00 m3**
-	Mezcla asfáltica tipo M-10:	**11.906,50 m3**
-	Hormigón armado en cimiento de estructuras:	**3.064,55 m3**
-	Hormigón armado en alzados de estructuras:	**2.301,18 m3**
-	Hormigón armado en losas y tableros de estructuras:	**1.163,79 m3**
-	Acero para armar tipo B500S:	**737.299,93 kg**
-	Viga artesa de 1.30 m de canto y 27.30 m de long.:	**108,00 m**
-	Viga artesa de 1.20 m de canto y 25.50 m de long.:	**211,46 m**
-	Viga artesa de 1.00 m de canto y 22.50 m de long.:	**93,60 m**
-	Viga artesa de 0.80 m de canto y 17.50 m de long.:	**71,60 m**
-	Viga artesa de 1.20 m de canto y 25.50 m de long.:	**211,46 m**
-	Cuneta revestida de hormigón:	**33.979,00 m**
-	Tubo de HA Ø500mm:	**140,00 m**
-	Tubo de HA Ø600mm:	**31,20 m**
-	Tubo de HA Ø800mm:	**961,40 m**
-	Tubo de HA Ø1000mm:	**812,20 m**
-	Tubo de HA Ø1200mm:	**484,40 m**
-	Tubo de HA Ø1500mm:	**529,20 m**
-	Tubo de HA Ø1800mm:	**2.498,60 m**
-	Tubo de acero galvanizado de 4" para gasoducto:	**600 m**
-	Tubo de Polietileno de alta densidad Ø250mm:	**497,00 m**
-	Tubo de Polietileno de media densidad Ø300mm:	**1.600 m**

- Hidrosiembra de taludes: 168.370,00 m2
- Colocación de bordillos: 15.237 m
- Cerramiento con malla cinegética de 2,70 mt de altura: 22.515,00 m

Descripción general

Las obras proyectadas y construidas consisten básicamente en la conversión en autovía del tramo de la CV-10 situado entre La Pobla Tornesa y el enlace con la nueva carretera CV-13, previendo la futura prolongación de la CV-10 como autovía hacia el norte.

Las obras ejecutadas se inician, por el sur, en el enlace de acceso Norte a La Pobla Tornesa. Este enlace I, del tipo "pesa" con dos glorietas inferiores, se encontraba ya construido aunque con una única calzada. Así pues, en este enlace inicial sólo ha sido preciso prolongar la calzada que había sido amortizada en el tramo anterior, ejecutar el tablero de la segunda estructura y modificar los ramales del lado este del enlace, así como repavimentar los ramales y glorieta del lado oeste.

Una vez superado este enlace, la autovía se dirige en sentido noreste, hacia el Coll de Cabanes. En este tramo inicial se ha aprovechado en lo posible la plataforma de la antigua carretera, efectuando la duplicación por su margen derecha y ampliando la mediana en la medida de lo posible para reducir la afección al gaseoducto existente.

Tras rebasar el Coll de Cabanes se ha ejecutado el enlace II, con una tipología de una única glorieta de radio amplio, sobre la que cruza el tronco principal en un tramo de terraplén de considerable altura.

Debido a la proximidad entre los enlace I y II, el tramo comprendido entre los mismos se ha construido con tres carriles por sentido de modo que el tercer carril que se adosa haga las funciones de carril de trenzado de los ramales correspondientes de ambos enlaces colindantes.

Este segundo enlace se ha proyectado para entroncar una futura biela de conexión entre la CV-10 y la CV-148, Oropesa-Cabanes, que permitirá una salida más ágil desde La Pobla Tornesa hasta el litoral.

Después de este enlace, la autovía prosigue hasta Cabanes con una larga alineación recta, lindando con el área industrial de Cabanes y, como en el tramo anterior, aprovechando la carretera antigua como parte de la calzada izquierda y efectuando la duplicación por la margen derecha. En este tramo y hasta el final del trazado, la mediana mantiene una anchura constante de 12,00 m.

En el cruce de la CV-10 con la CV-159 se ha ejecutado el enlace III con el que se inicia la variante de Cabanes. Este enlace consta de una glorieta en cada margen del tronco principal unidas por un vial bidireccional elevado que pasa sobre el tronco de la Autovía.

En este enlace se produce el acceso Sur a Cabanes, permitiendo también los accesos a su polígono industrial y conectando asimismo con La Vall d'Alba y con Oropesa a través de la carretera CV-159 y CV- 148 respectivamente.

El trazado de la variante Oeste de Cabanes tiene una longitud aproximada de 2.500 m y su perfil longitudinal discurre en terraplén con la altura suficiente sobre el terreno, para cruzar la zona inundable del Barranc del Ravatxol pero sin crear una gran barrera visual al casco urbano de Cabanes. El cruce con la carretera CV- 157 a la Vall d'Alba y el Arco de Cabanes se resuelve con un paso superior de esta sobre el tronco de la Autovía.

La variante finaliza en el enlace IV de acceso Norte a Cabanes; del tipo "pesa" una glorieta en cada lado del tronco unidas bidireccionalmente con paso inferior bajo el tronco de la autovía.

En este enlace IV proyectado finaliza la prolongación del tramo de autovía CV-10 que entrará en funcionamiento tras la finalización de las obras, de modo que el tráfico que proceda o se dirija hacia Coves de Vinroma deberá incorporarse o salir de la autovía en este enlace

En el Proyecto Modificado nº 1 se sustituyó el enlace nº V previsto en el proyecto original que consistía en una rotonda a distinto nivel para conectar con la nueva carretera CV-13. La solución adoptada finalmente es la ejecución de un enlace entre las autovías CV10 y CV13 con ramales directos, completado por un conjunto de enlaces y

semienlaces viales que resuelvan la conectividad del entorno, tanto con las autovías como con el aeropuerto de Castellón.

Enlace de autovías

La filosofía de este enlace es que de cada uno de los sentidos de circulación existentes se desprendan ramales directos (de uno ó dos carriles) a buscar las dos alternativas posibles de continuidad.

Los ramales de dos carriles son los que conectan la CV13 con la CV10 en sentido Castellón, mientras que los de conexión CV13 con CV10 en sentido a San Mateo son de un único carril. Estos últimos ramales no son objeto del presente proyecto y se deberán ejecutar en la siguiente fase de prolongación de la Autovía.

Conectividad local.

Para resolver la conectividad del tráfico local se proyectan una serie de actuaciones que de manera global resuelven las distintas posibilidades de este tipo de tráfico sin afectar en la medida de lo posible al tráfico principal de las autovías.

Las principales actuaciones proyectadas son:

- *Rotonda a nivel en la actual CV10,* esta rotonda ubicada al norte de la intersección de esta con la carretera CV-152 y permite conectar la carretera CV-10 en las proximidades de Benlloch con el semienlace de conexión con la CV13, para acceder fundamentalmente al aeropuerto y a la misma carretera CV-13.

- *Semienlace de Conexión con la CV13,* ubicado a la altura del cruce de la CV13 con el Pas de La Fusta, permite la conexión con la CV13 y desde la CV13 únicamente en sentido Torreblanca.

Una vez despegados del tronco de la Autovía los ramales de conexión con la CV-13, en el P.K. 10 +200 se finaliza la ejecución de dicho tronco quedando la calzada de la Autovía preparada para su futura prolongación hacia el norte. Cuando se realice esta

prolongación deberá completarse el enlace entre la CV-10 y CV-13 con la ejecución de los dos ramales de conexión hacia el norte.

También se ha proyectado la modificación o recuperación del trazado de las vías pecuarias afectadas, mediante sendas específicas para paso de ganado, de 4,00 m de anchura y con una plataforma de zahorra compactada. El paso transversal de estas vías con el tronco de la autovía se realiza en general mediante pasos exclusivos realizados con marcos de hormigón armado.

Datos geométricos del trazado

La velocidad específica de proyecto utilizada para la definición geométrica del tronco de la nueva Autovía CV-10 es de 120 Km/h, salvo una parte del tramo entre los enlaces I y II en el cual, con el fin de poder aprovechar la calzada actual de la CV-10 se han aceptado parámetros de diseño en alzado de 100 Km/h.

Movimiento de tierras

La minimización del volumen de terraplén procedente de préstamos que requiere la ejecución de las obras, ha sido considerada de manera primordial en el diseño geométrico de la rasante. Los volúmenes resultantes, que son elevados, son consecuencia de muchos condicionantes presentes a lo largo del trazado, que dificultan enormemente la reducción en la altura de los terraplenes y la obtención de mayores excavaciones de terrenos reutilizables.

Secciones tipo y firmes

La sección tipo de la autovía construida está formada por dos calzadas separadas de 7,00 m de anchura con arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,50 m, y bermas laterales de 0,75 m. La mediana es amplia, en general con una anchura de 12,00 m.

Como excepción a lo anterior y con el fin de reducir en la medida de lo posible la afección al gaseoducto existente, se ha reducido la anchura de la sección tipo del tronco de la autovía entre los enlaces I y II, eliminando las bermas exteriores de 0,75 metros y reduciendo los arcenes exteriores de 2,50 metros a 1,50 metros. Con esta reducción se

la posible ampliación la anchura mínima de la mediana, pasando de los 12,00 metros entre bordes de pavimento a 15,50 metros (entre bordes de calzada se pasa de 15,00 metros a 18,50 metros).

A la vista de los datos de tráfico, de su composición, de la previsión de su crecimiento y de la estimación de la inducción de tráfico que supondrá el tramo de Autovía en Proyecto sobre el entorno viario en que se inscribe, se ha determinado una categoría de tráfico T0, a efectos de dimensionamiento del firme.

También se ha estimado, a efectos de clasificación de la explanada y definición del firme, una clasificación de explanada E3.

Con todo ello, se definen las siguientes estructuras del firme:

- Por lo que respecta al tronco principal de la Autovía se adopta la estructura del firme tipo 032. Para el caso de todos los ramales de los enlaces, glorietas y vías de servicio se ha escogido un firme tipo 132.
- En lo que respecta a los arcenes del tronco de la Autovía, el firme de los arcenes interiores se ha previsto ejecutar con la misma sección que el firme de la calzada, con objeto de que el mismo esté preparado para el caso de una futura ampliación de la autovía a 3 carriles. El arcén exterior se ha previsto ejecutar con una sección de menor resistencia, eliminando la capa de base asfáltica de G-25 y sustituyéndola por una capa de zahorra artificial.

  Como excepción a lo anterior, los arcenes exteriores de anchura reducida a ejecutar entre el enlace I y el II proyectados se realizarán con el mismo firme que la calzada dada la escasa anchura de los mismos.
- Los nuevos caminos de servicio se han ejecutado con anchuras de 4,00 m y 5,00 m dependiendo de su importancia y de su longitud. En general dichos caminos de servicio se han rematado con una capa de zahorra artificial de 25 cm de espesor. Como excepción, el camino de servicio que discurre por la margen derecha de todo el trazado (exceptuando en el tramo de la variante de Cabanes) y que lleva adosado un carril-bici de 2,00 metros de anchura se ha rematado con un firme compuesto de una capa de zahorra artificial de 25 cm de espesor, y una

capa de rodadura asfáltica de 5 cm de espesor. Este mismo firme se adopta para el carril-bici.

Se ha determinado un nivel de servicio A para la Autovía en el año de puesta en servicio de las obras, mientras que con la infraestructura actual se encuentra en un nivel de servicio C.

Drenaje

Las características climáticas de la zona de estudio son las propias del clima mediterráneo litoral. Las precipitaciones constituyen uno de los factores de mayor preocupación en el diseño de las obras proyectadas, ya que se combinan grandes períodos de dominio seco, característicos de la configuración mediterránea, con intensos aguaceros en escasos períodos de tiempo.

Se han determinado un total de 27 cuencas en las que, en la mayoría de los casos, predomina la fase de laderas. Las cuencas con cauces mas definidos corresponden a los barrancos de Ravatxol, Saura y de La Fuente. Los terrenos situados en las inmediaciones de los barrancos de Ravatxol y de La Fuente están clasificados por el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre la prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), como zonas con riesgo de inundación bajo y medio respectivamente.

En base a todo ello se ha efectuado el diseño de las obras de drenaje longitudinal y transversal. Se han definido cinco secciones tipo de cunetas a ejecutar en cada tramo según pendientes y caudales a evacuar. También se han definido las dimensiones de los marcos de drenaje de los barrancos principales, así como de las restantes obras transversales a situar en puntos bajos y para el desagüe de las cunetas.

El período de retorno utilizado para el dimensionamiento de las obras de drenaje transversal es de 100 años; reduciéndose a 25 años para el drenaje longitudinal.

Como excepción a lo anteriormente indicado y siguiendo las recomendaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar, las obras de drenaje transversal de los tres

barrancos invadidos anteriormente se han dimensionado con los caudales asociados a un periodo de retorno de 500 años.

Señalización

Los elementos de la señalización, el balizamiento y las defensas se han proyectado de acuerdo a las instrucciones de carreteras 8.1.I.C "Marcas Viales", 8.2.I.C "Señalización Vertical", y a las "Recomendaciones sobre sistemas de contención de vehículos" O.C. 321/95 T y PJ. Para el diseño de la señalización se ha considerado carretera con sección de autovía y velocidad de 120 Km/h, en el caso del tronco principal.

Se han proyectado diversos pórticos banderolas sobre la calzada, así como carteles de preaviso de las glorietas y de destino en ellas. En algunos casos, se ha recurrido a la reducción de estos carteles, debido a las excesivas dimensiones resultantes, siempre dentro de los parámetros admitidos por la normativa anteriormente citada.

El balizamiento a instalar está constituido por hitos de arista, hitos delimitadores de isleta, captafaros retrorreflectantes, paneles direccionales, losetas reflexivas e hitos kilométricos.

Los sistemas de contención se han resuelto con la instalación de barreras de seguridad tipo BMSNA 4/120 a y BMSNC 2/120 a.

Estructuras

Como parte de las obras ejecutadas se han construido diversos pasos superiores e inferiores para salvar los diferentes cruces que se ocasionan a lo largo del trazado proyectado.

A continuación se hace una breve descripción de las estructuras que componen este proyecto:

- Estructura nº 1.

El paso del desdoblamiento de la CV-10 sobre el ramal bidireccional de conexión de las glorietas del Enlace I, se ha resuelto con una estructura isostática de un vano de 13,40 m. de luz, cuyo tablero de 12,09 m. de ancho, está formado por 19 vigas prefabricadas tipo T invertida con las alas inferiores adosadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas y de 0,55 m. de canto. Entre vigas se efectúa un relleno de hormigón y se

ejecuta una losa superior de hormigón armado "in situ" de 8 cm. de espesor. El canto total del tablero es de 0,63 m.

El tablero se apoya en dos estribos preexistentes de hormigón armado cimentados superficialmente con zapatas. A continuación de los mismos se proyectan aletas de hormigón armado formando 45º para terminar de contener el terraplén.

- *Estructuras nº 2-2´ y 3-3´.*

El Enlace II se resuelve con una glorieta inferior sobre la que pasa la CV-10, esta solución precisa la ejecución de las estructuras 2-2' y 3-3' en los cruces de la Autovía con la glorieta.

Estos pasos se han resuelto con sendas estructuras isostáticas de un vano de 25,50 m. de luz. Los tableros, de 12,00 m. de ancho, están formados por dos vigas tipo U (25-170x120) prefabricadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas de 1,20 m. de canto. Las vigas, con un intereje de 6,00 m; están unidas mediante una losa de compresión de hormigón armado de 0,25 m. de espesor ejecutada mediante placas de encofrado perdido y placas de celosía ambas prefabricadas.

Los tableros se apoyan en dos estribos cerrados, prefabricados de hormigón armado 12,00 m. de longitud y altura máxima de 8,58 m. en las estructuras 2-2' y de 7,33 m. en las estructuras 3-3', cimentados superficialmente con zapatas y plateas para los tirantes, por módulos de 1,25 m. de ancho.

Entre los estribos de cada línea de apoyos se dispone de un muro central prefabricado de hormigón armado para contener las tierras de la mediana. Los estribos se rematan con muros en vuelta y aletas en prolongación, ambos prefabricados de hormigón armado con el fin de terminar de contener al terraplén.

- *Estructura nº 4.*

El paso superior del ramal bidireccional de conexión de las glorietas del Enlace III sobre la CV-10 se ha materializado con la estructura 4.

Este paso se ha resuelto con una estructura isostática de dos vanos de luces 24,99 m. y 26,89 m. El tablero, de 11,50 m. de ancho, está formado por dos vigas tipo U (25-170x130) prefabricadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas de 1,30 m. de canto, por vano. Las vigas, con un interese de 5,75 m; están unidas mediante una losa de compresión de hormigón armado de 0,25 m. de espesor mínimo ejecutada mediante placas de encofrado perdido y placas de celosía ambas prefabricadas.

El tablero apoya sus extremos en dos estribos cerrados ejecutados con muros prefabricados de hormigón armado tipo SM de 1,25 m. de ancho cada uno, con una longitud total de 12,50 m. y altura máxima de aproximadamente nueve metros., cimentados superficialmente mediante zapatas. Sobre los muros prefabricados se realizarán unos cargaderos de hormigón armado para apoyo de las vigas. Los apoyos intermedios del tablero se han ejecutado mediante dos pilas de hormigón armado y fuste circular, de diámetro 1,00 m., con un capitel circular de diámetro 1,70 m. y altura 1,40 m., ejecutadas "in situ"; cuya cimentación es superficial mediante una zapata única, situada en la mediana de la CV- 10. Los estribos se rematan con aletas prefabricadas, formando 30º, ejecutadas con paneles prefabricados de hormigón armado tipo TL y NL de 1,25 m. de ancho, con el fin de contener el terraplén del ramal bidireccional de conexión de las glorietas.

Estructura nº 5.

El paso superior del Camino del Arco de Cabanes sobre la CV-10 se ha definido mediante la estructura nº 5.

Este paso se ha resuelto con una estructura isostática de dos vanos iguales de luz 22,50 m. El tablero, de 11,00 m. de ancho, está formado por dos vigas tipo U (25-170x100) prefabricadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas de 1,00 m. de canto por vano. Las vigas, con un intereje de 5,50 m; están unidas mediante una losa de compresión de hormigón armado de 0,25 m. de espesor mínimo ejecutada mediante placas de encofrado perdido y placas de celosía ambas prefabricadas.

El tablero apoya sus extremos en dos durmientes o cargaderos dispuestos en la coronación de macizos de tierra reforzada, con sus correspondientes aletas. Los cargaderos son de hormigón armado de 1,00 m. de canto, 2,60 de ancho, 11,15 m. de longitud y 2,33 m. de altura. A cada lado del durmiente se dispone en la dirección de las vigas aletas para que se desarrolle el cono de tierras, también se disponen de losas de transición para evitar la aparición de asientos diferenciales en la unión con el terraplén.

Los apoyos intermedios del tablero se han ejecutado mediante dos pilas de hormigón armado y fuste circular, de diámetro 1,00 m., con un capitel circular de diámetro 1,70 m. y altura 1,40 m., ejecutadas "in situ"; cuya cimentación es superficial mediante una zapata única, situada en la mediana de la CV-10

Estructuras nº 6-6'

Los pasos superiores de la CV-10 sobre la biela direccional que une las dos glorietas del Enlace IV se han llevado a cabo mediante las estructuras 6-6'.

Estos pasos se han resuelto con dos estructuras isostáticas de un vano de 17,00 m. de luz. Los tableros, de 12,00 m. de ancho, están formados por dos vigas tipo U (170x80) prefabricadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas de 0,80 m. de canto. Las vigas, con un intereje de 6,00 m; están unidas mediante una losa de compresión de hormigón armado de 0,25 m. de espesor mínimo ejecutada mediante placas de encofrado perdido y placas de celosía ambas prefabricadas.

Los tableros apoyan sus extremos en dos durmientes o cargaderos dispuestos en la coronación de macizos de tierra reforzada, con sus correspondientes aletas. Los cargaderos son de hormigón armado de 1,00 m. de canto, 2,25 de ancho, 12,00 m. de longitud y de altura variable. A cada lado del durmiente se dispone en la dirección de las vigas aletas para que se desarrolle el cono de tierras, también se disponen de losas de transición para evitar la aparición de asientos diferenciales en la unión con el terraplén.

Estructura nº 7.

El Enlace V se plantea con dos glorietas y un ramal bidireccional de conexión, sobre el que pasa el eje de la CV-13, para ello se proyecta la estructura 7.

Estos pasos se han resuelto con una estructura articulada compuesta de módulos prefabricados de hormigón armado de 1,25 m. de ancho. La longitud total de la estructura es de 47,50 m., con una luz neta de 15,00 m. y una altura libre de 7,00 m. Cada módulo está constituido por dos elementos prefabricados idénticos adosados y apoyados sobre una cimentación superficial consistente en dos zapatas corridas de hormigón armado de 1,00 m. de canto, 3,00 m. de ancho y 47,50 m. de longitud.

Paso fauna P.K. 2+686.

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es permitir el paso de la fauna a través de la autovía.

Esta estructura esta compuesta por un marco prefabricado con dimensiones interiores: 3,00 m. de anchura y 2,00 m. de altura. La estructura tiene una longitud de 71,50 m. y en las bocas de acceso se dispondrán de impostas y aletas a 30º, de dimensiones variables de acuerdo con la caída de tierras que contienen.

Colada del Pou del Bou P.K. 5+900.

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es dar continuidad a la vía pecuaria a través de la autovía.

Esta estructura esta compuesta por un marco prefabricado con dimensiones interiores: 6,00 m. de anchura y 3,50 m. de altura. La estructura tiene una longitud de 43,50 m. y en las embocaduras exteriores se dispondrán de impostas y aletas a 30º, de dimensiones variables ciñéndose su altura con la caída de tierras que contienen.

Cordel del Arco Romano P.K. 6+702

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es dar continuidad a la vía pecuaria a través de la autovía.

Esta estructura esta compuesta por un marco prefabricado con dimensiones interiores: 4,00 m. de anchura y 2,50 m. de altura. El marco tiene una longitud de 42,00 m. y en las embocaduras exteriores se dispondrán de impostas y aletas a 30º, de dimensiones variables ciñéndose su altura con la caída de tierras que contienen.

Vereda camino viejo de Castellón. Enlace IV.

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es dar continuidad a la vía pecuaria a través de la autovía y los ramales del Enlace IV.

Esta estructura esta compuesta por un marco prefabricado con dimensiones interiores: 4,00 m. de anchura y 2,50 m. de altura. El marco tiene una longitud total de 73,50 m. y en las embocaduras exteriores se dispondrán de impostas y aletas a 30º, de dimensiones variables ciñéndose su altura con la caída de tierras que contienen.

Vereda de El Ventorrillo. Enlace V.

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es dar continuidad a la vía pecuaria a través de la de los ramales de conexión con el Aeropuerto y la carretera CV-10 actual..

Esta estructura esta compuesta por tres tramos de marcos prefabricados, dos de ellos con dimensiones interiores: 4,00 m. de anchura y 2,50 m. de altura y un tercero con dimensiones de 6,00 m. de anchura y 3,50 m. de altura, que suman una longitud total de 48,00 m. y en las embocaduras exteriores cada uno de ellos se dispondrán de impostas y aletas a 30º, de dimensiones variables ciñéndose su altura con la caída de tierras que contienen.

El contrato se realizó con el cumplimiento de todos los requisitos exigidos por el Servicio Territorial de Carreteras de Castellón (Generalitat Valenciana), por lo cual no hubo declaratoria alguna de incumplimiento, imposición de multas o sanciones, así como tampoco se llevó a cabo proceso de efectividad de garantías.

En Valencia, a 20 de noviembre de 2014

GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

Fdo.: Juan Antonio Sánchez Martinez

=FOLIO HABILITADO PARA LEGALIZACIONES POR EL ILUSTRE COLEGIO NOTARIAL DE VALENCIA=
=PAGE ATTACHED FOR AUTHENTICATION BY THE OFFICIAL NOTARIES' SOCIETY OF VALENCIA=

Este folio ha quedado unido con el sello de este Ilustre Colegio Notarial a la Certificación expedida por
This page has been attached bearing the stamp of this Official Notaries' Society, to the certification issued by
D. JUAN ANTONIO SANCHEZ MARTINEZ
DIRECCION GRAL. OBRAS PUBLICAS CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y M.AMBIENTE

el día **20/11/2014**
on

APOSTILLE
(Convention de La Haye du 5 octobre 1961)

1. **País:** ESPAÑA
Country / Pays :

El presente documento público
This public document / Le présent acte public

2. **ha sido firmado por** D. JUAN ANTONIO SANCHEZ MARTINEZ
has been signed by
a été signé par

3. **quien actúa en calidad de** SUBDIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS PUBLICAS
acting in the capacity of
agissant en qualité de

4. **y está revestido del sello / timbre de** GENERALITAT VALENCIANA
bears the seal / stamp of
est revêtu du sceau / timbre de

Certificado
Certified / Attesté

5. **en** VALENCIA at / à	6. **el día** 21/11/2014 the / le
7. **por** EL DECANO DEL COLEGIO NOTARIAL DE VALENCIA by / par	
8. **bajo el número** N9101/2014/023019 No sous no	
9. **Sello / timbre:** Seal / stamp: Sceau / timbre:	10. **Firma:** Signature: Signature :

0,15 SELLO DE LEGITIMACIONES Y LEGALIZACIONES
COLEGIO NOTARIAL DE VALENCIA DECANATO
NIHIL PRIUS FIDE
A201918441

D. Simeón Ribelles Durá
Secretario

La Apostilla certifica únicamente la autenticidad de la firma, la calidad en que el signatario del documento haya actuado y, en su caso, la identidad del sello o timbre del que el documento público esté revestido.

Esta Apostilla no certifica el contenido del documento para el cual se expidió.

[No es válido el uso de esta Apostilla en España]

[Esta Apostilla se puede verificar en la dirección siguiente: https://eregister.justicia.es]
Código de verificación de la Apostilla: NA:Q95c-DNC3-ByEY-OkSb

---

This Apostille only certifies the authenticity of the signature and the capacity of the person who has signed the public document, and, where appropriate, the identity of the seal or stamp which the public document bears.

This Apostille does not certify the content of the document for which it was issued.

[This Apostille is not valid for use anywhere within Spain]

[To verify the issuance of this Apostille, see https://eregister.justicia.es]
Verification Code of the Apostille: NA:Q95c-DNC3-ByEY-OkSb

Cette Apostille atteste uniquement la véracité de la signature, la qualité en laquelle le signataire de l'acte a agi et, le cas échéant, l'identité du sceau ou timbre dont cet acte public est revêtu.

Cette Apostille ne certifie pas le contenu de l'acte pour lequel elle a été émise.

[L'utilisation de cette Apostille n'est pas valable en / au Espagne.]

[Cette Apostille peut être vérifiée à l'adresse suivante https://eregister.justicia.es]
Code de verification de l'Apostille: NA:Q95c-DNC3-ByEY-OkSb

SR6833650