



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL JÚCAR O. A.

ACTUACIÓN EN PROYECTO

ADAPTACIÓN AL RIESGO DE INUNDACIÓN DEL BCO. BARXETA. FASE I
08.499.0076/2111

UNIDAD COMPETENTE: DIRECCIÓN TÉCNICA

UBICACIÓN

Término municipal	CARCAIXENT
Provincia	VALENCIA

OBJETO

Definir las actuaciones necesarias para poder ejecutar las obras en el ámbito de Carcaixent, y proteger a la población y los bienes frente al riesgo de inundaciones en zona urbana para T100, y en zona agrícola para T25-T50.

La actuación implica la construcción de un cauce de alivio del barranco de Barxeta hasta el río Júcar, para la conexión del nuevo cauce del Barxeta con el río Júcar.

La conexión con el cauce de alivio hasta el río Júcar y el cierre mediante estructura de protección permitirá independizar el nuevo Barxeta del viejo, de forma que el nuevo cauce recogerá los caudales de la cuenca alta del Barxeta así como los flujos desbordados del río Júcar, mientras que el Barxeta viejo recogerá los flujos procedentes de los barrancos de Carcaixent y del propio núcleo urbano.

Criterios de diseño:

- Barxeta “nuevo” para conducir caudales del Barxeta, Princeps y flujos desbordados del Júcar hasta el río Júcar aguas arriba del puente del ferrocarril en Carcaixent.
- Barxeta “viejo” para conducir caudales Pau, Gaianes, San Antonio y Venancio.
- Secciones prismáticas en tierras – taludes 3H:1V.
- La actuación incluye una mota por la margen derecha independizando ambos flujos.
- La actuación incluye la reposición del camino del Alborgí sobre el cauce de alivio.
- La actuación incluye el cierre mediante compuertas antirretorno de los cruces con acequias de riego.

DESCRIPCIÓN

1. Mota de protección

Se proyecta una mota de protección de 954m de longitud, con altura variable de 2,5 a 3 m de altura, con un ancho de coronación de 4,5 m y taludes 3H:1V en el lado inundable y 2H:1V en el lado seco, estando empotrada en el terreno natural entre 1 m y 0,5 m. La mota discurre desde la plataforma de la línea de alta velocidad hasta la carretera CV-41.

La coronación de la mota descende desde la cota máxima +22,10 m.s.n.m. hasta la cota +21,85 m.s.n.m., de este modo en el punto más desfavorable, donde el agua alcanza su máxima altura, se tiene un resguardo de 0,85m para 100 años de periodo de retorno (periodo de retorno de diseño) y de 0,25 m para 500 años de periodo de retorno.

El núcleo de la mota está compuesto por material compactado obtenido del emplazamiento y del entorno de las obras, una capa exterior de tierra vegetal en los laterales de 0,3 m y en coronación una capa de zahorra artificial de 0,25m, esto permite:

- Reducir distancia de transporte
- Minimizar generación de residuos
- Aprovechamiento de materiales de excavación de obras del entorno.

No obstante, el contenido de finos de este material no hace viable su empleo sin medidas adicionales, por ello se prevé la separación de la capa exterior y el núcleo con una geomalla 3D que envuelve toda la sección para controlar la erosión. Además, se coloca un georrevestimiento de arcilla bentonítica, con función separadora e impermeable, 0,25m por debajo de la geomalla y solo en el lado inundable. Para minimizar los asentos se prevé una geomalla uniaxial de refuerzo en la base.

Como medidas de integración ambiental de la mota se prevé:

- Plantación en los taludes de zonas arbustivas compuesta por:
 - 40% Nerium oleander
 - 30 % Tamariz sp.
 - 20% Crataegus monogyma
 - 5% Myrtos Communis
 - 5% Pistacia Lentiscus
- Plantación de Celtis Australis a pie de talud en el lado tierra.
- Bancos de madera sobre la mota.

2. Encauzamiento del Barranco de Barxeta

La ejecución del encauzamiento se divide en dos Proyectos de Construcción:

- Fase 1, entre P.K. 0+000 y P.K. 775, Proyecto de Construcción “Adaptación al riesgo de inundación del Bco. Barxeta. Fase I.”
- Fase 2, entre P.K. 775 y P.K. 2+574, Proyecto de Construcción: “Adaptación al riesgo de inundación del Bco. Barxeta. Fase II.”

Por tanto, en el presente proyecto se ejecutarán las obras de la Fase I.

El cauce se diseña mediante secciones prismáticas en tierra con taludes 3H:1V, con ancho en la base de 30 m y altura variable entre 3,1 y 4,4 m para adaptarse a la cota del terreno existente. En el tramo aguas arriba se produce una adaptación de anchos de 80 a 30 m en una longitud de 150 m, tras recibir las aguas conducidas por el muro para canalización.

El caudal de diseño es de 189 m³/s, correspondiente a un periodo de retorno de 25 años del barranco de Barxeta. De esta forma, se garantiza la protección de toda la zona, rural y urbana, para 25 años, mientras que para periodos de retorno entre 25 y 100 años se permite el desbordamiento en la zona rural sin afectar a la zona urbana.

3. Camí de l'Alborgí

El proyecto incluye la reposición del camí de l'Alborgí sobre el cauce de alivio, a la altura del P.K. 0+304 del eje del cauce proyectado. El paso sobre éste se resuelve mediante una estructura constituida de 5 marcos prefabricados de dimensiones interiores de 7,0x 3,0 m.

La sección tipo del camino tiene 5 m de anchura en coronación y taludes 3H:2V.

El camí de l'Alborgí se inicia en el vial de servicio en margen izquierda del cauce y cruza sobre éste en el P.K. 0+304, según se ha comentado. A continuación, discurre por la margen derecha del Barxeta y se va levantando la rasante hasta encontrarse con la cota de coronación de la mota de protección. Finalmente, tras cruzar a nivel la mota, la rasante vuelve a bajar para enlazar con el paso existente bajo las líneas de AVE y ferrocarril del camí de l'Alborgí.

El trazado en alzado se ha resuelto según los condicionantes de cota en el vial de servicio, sobre la estructura de paso, en la mota de protección y en el paso bajo el AVE y ferrocarril existentes del camí de l'Alborgí.

4. Carretera CV-5440

Se proyecta la reposición de la CV-5440 afectada por las obras, manteniendo la sección existente.

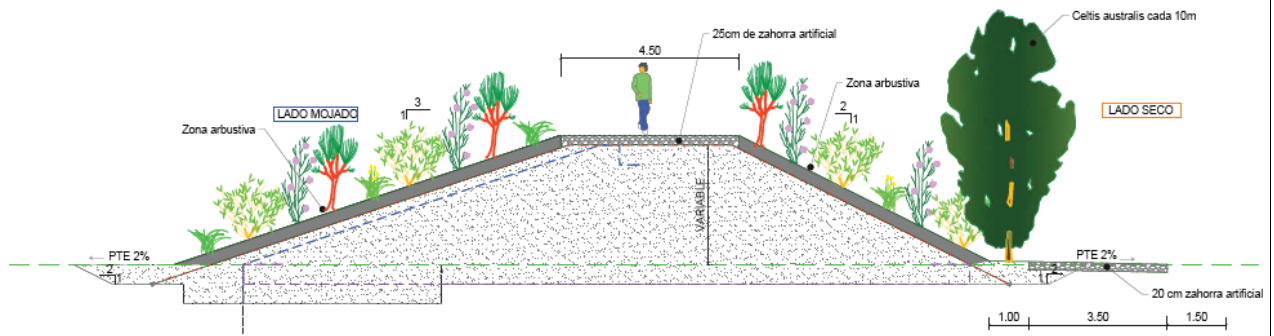
INVERSIÓN TOTAL ESTIMADA

4.200.000 €

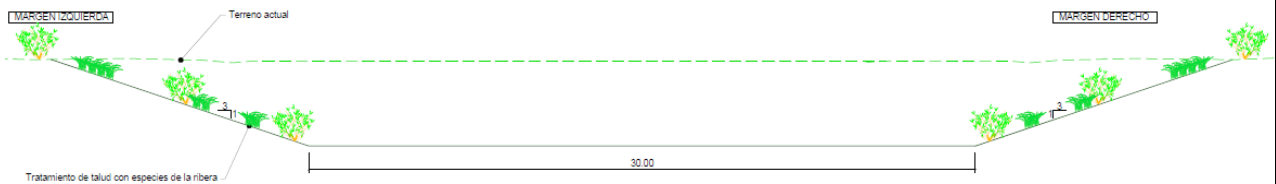
REPORTAJE FOTOGRÁFICO



Obras previstas en adaptación al riesgo de inundación del Barxeta, fases I y II



Sección tipo mota de protección



Sección tipo barranco Barxeta Fase I

