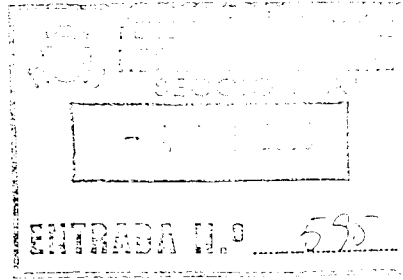




GOBIERNO DE CANARIAS
Consejo de Gobierno



GOBIERNO DE CANARIAS
CONSEJO DE GOBIERNO
RESIDENCIA
GENERAL

- 4 ABR. 2000

SAN SEBASTIÁN DE TENERIFE
SECRETARÍA DE AYUDA
SOCIAL

N.º:

PE-42

Excmo. Sr.:

En relación a la Pregunta con ruego de RESPUESTA ESCRITA formulada por el Sr. Diputado D. Julio Cruz Hernández, del Grupo Parlamentario Socialista Canario, sobre

"ACTUACIONES PREVISTAS EN LA CARRETERA TF-711, LA GOMERA"

recibida la información de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, tengo el honor de trasladar a V.E. la contestación del Gobierno, cuyo contenido es el siguiente:

"Las obras a que se refiere la pregunta parecen ser las correspondientes al Proyecto de "ENSANCHE, MEJORA DE TRAZADO Y FIRME DE LA CARRETERA TF-711 DE SAN SEBASTIÁN DE LA GOMERA A VALLEHERMOSO, P.K. 20-000 AL 40-500", redactado en abril de 1998

Las obras están incluidas en el Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias en materia de Carreteras, suscrito el 16 de abril de 1987, correspondiendo a la denominación en el propio Convenio, de "HERMIGUA - VALLEHERMOSO", con una asignación de 1.400.000.000 pesetas

El 2 de marzo de 1999, la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias (CUMAC) emite la correspondiente Declaración de Impacto con la calificación de "Poco Significativo"

El 16 de marzo de 1999 es aprobada definitivamente el Proyecto de Construcción

El 7 de mayo de 1999 se remitió el Proyecto al Ministerio de Fomento para su correspondiente licitación

El 3 de septiembre de 1999 se envió al Ministerio de Fomento el Pliego de Prescripciones Técnicas que ha de regir la Asistencia Técnica a la Dirección de las Obras



GOBIERNO DE CANARIAS
Consejería de Presidencia

En el Proyecto de construcción, cuya copia de la memoria se adjunta, se realiza un estudio de alternativas de la travesía de Hermigua, comenzándose la mejora de trazado en el P.K. 22+300 con la rectificación de la intersección del acceso a la Playa de Hermigua, ampliando el ángulo de incidencia. A partir de ese punto se mejora el trazado, conservando el que existe actualmente, pero pasando de 30 curvas en la actualidad a 17, con radios entre 68 y 35 metros.

En la travesía de Agulo se desplaza la calzada unos tres metros hacia el barranco, permitiendo ampliar las aceras.

En el P.K. 26+140, ante la imposibilidad de ejecución de muros y de desmontar, se ejecuta un voladizo con contrapeso en la calzada actual.

Entre los 26.200 km y a la boca del túnel se amplía el mirador con aparcamiento a ambos lados. Para el tramo entre el túnel de Agulo y Las Rosas, el más complicado, se diseñan 5 miradores con gran cantidad de muros, previéndose un desmonte de 15.000 m³ junto a la presa de La Atalaya.

Se adjunta fotocopia de la Descripción de las Obras, de la Memoria del Proyecto citado.

El presupuesto de ejecución por contrata es de 2.252.463.477 pesetas y el plazo de ejecución de 30 meses.

Lo que comunico a V.E. a los efectos previstos en el artículo 166.1 del Reglamento del Parlamento.

Santa Cruz de Tenerife, 30 de marzo de 2000.

EL CONSEJERO DE PRESIDENCIA,

Julia Bonis Álvarez

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL PARLAMENTO DE CANARIAS.

manteniendo siempre los criterios de homogeneidad aceptar la existencia de curvas inferiores a dicho radio, manteniendo el mínimo habitual en 35-40 m y el mínimo absoluto en 27 m, mantenido en dos o tres curvas en todo el trayecto. En las dos curvas a la salida de Hermigua, en la travesía de Las Rosas (con el objetivo de salvar un bello palmeral) y en los túneles, donde inevitablemente se debe mantener el trazado actual, se ha tenido que mantener curvas de radio 20 m. Esta mejora general se ha realizado incluyendo en todo el trazado curvas de transición, que en muchos casos forman curvas con elotoides en punta y curvas enlazadas por elotoides sin recta intermedia. Esta medida, que reduce el valor del radio de la curva circular supone una mejora muy importante en relación al trazado actual, ya que carece de estas curvas de transición.

El objetivo de encajar el trazado con curvas de transición eliminando las longitudes de curvas y rectas de las sucesivas curvas enlazadas, analizando por otro lado los desmontes y terraplenes que cada modificación de parámetros y situación de elementos de trazado provocaba al desplazarse de la plataforma actual, se puede considerar "artesanía de trazado". Además, cualquier modificación de un elemento tenía repercusión en varios elementos anteriores y posteriores.

La solución final cumple los objetivos marcados en el Pliego, definiendo un trazado homogéneo y que supone una importante mejora de calidad del trazado, con un aumento de las condiciones de seguridad y comodidad del recorrido y al mismo tiempo permite una mejora en las condiciones de conservación de la carretera, asegurando el funcionamiento normal, la no alteración del firme y, en su caso, se reducirá la frecuencia y consecuencia de los desperdicios.

Las medidas adoptadas para acondicionar las plataformas abandonadas utilizándolas como zonas de plantación y miradores, así como las mejoras de las travessías y paradas de guagua constituyen completar una serie de actuaciones indispensables, sobre todo en estas carreteras de importante valor paisajístico.

Al analizar la travesía de Hermigua, se llegó a la conclusión de que no era posible tratarla como el resto de la carretera. Plantear una ampliación sistemática y una rectificación de la vía, dotándola de carácter de carretera era totalmente contraproducente. En el Estudio de Alternativas de la Variante de Hermigua, englobada dentro de la misma asistencia técnica contratada al presente equipo redactor, se han planteado varias posibles soluciones, unas se apoyaban en la plataforma actual, realizando trazados por la ladera opuesta del barranco que forma el cauce, otras se apoyaban en la plataforma actual utilizándola en ocasiones para el tráfico, discurrendo en el resto de ocasiones en las cercanías de la vía y utilizando la carretera actual para tráfico interno. En dicho estudio se hace una propuesta, sin embargo

se debe seguir su tramitación completa, necesaria para desarrollar con más profundidad la solución que finalmente se seleccione.

El casco de Agulo se sitúa tangente a la TP-711. En esta situación da vida al casco, permite ubicar los aparcamientos junto a ella y mantener el casco como casi peatonal. Sin embargo la problemática de la travesía es la estrechez de la acera más cercana al casco, mientras que en el lado opuesto existe un paseo peatonal que prácticamente no se utiliza. Se ha proyectado desplazar la calzada unos tres metros hacia el barranco, permitiendo ampliar la acera, lo que significa un aumento de la seguridad de los peatones y una mayor eficiencia general. Se mantiene toda la zona de aparcamientos, siendo necesario desplazar únicamente la pequeña caseta donde se almacena el gas.

6.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

En el Anexo nº 3 de la presente Memoria se hace una descripción detallada de las actuaciones a lo largo de la carretera, justificando el trazado, obras de drenaje, muros, desmontes, ampliaciones, etc. En el presente apartado se hace una breve descripción del proyecto, destacando las actuaciones más importantes.

El comienzo del proyecto se ha marcado en el PK 18+71,3 de la carretera, antes del barrio de El Convento. Aunque el Plano marcaba el punto de inicio en el PK 23+000, se detectó que el proyecto anterior terminaba en la curva del 18+71,3. A pesar de los inconvenientes que esto suponía, no se encontró razonable dejar un pequeño tramo sin tratar por problemas de solape entre diferentes estudios.

Tal como se ha definido en el apartado anterior se ha realizado un estudio de Alternativas de la travesía de Hermigua. En él se describen varias soluciones al problemática trazado actual, que condiciona el tráfico de paso y el funcionamiento interno de la villa. Como cualquiera de las posibles soluciones implica un cambio radical de la vía, se ha optado por realizar una actuación mínima sobre la zona de travesía: se hace un refuerzo de firme que mejore el estado deficiente actual, debido en gran parte a la implantación de la red de saneamiento, se coloca el muro de defensa a lo largo de todo el trazado que lo necesita, y se señala de manera adecuada. También se acomete la ampliación y recortado de aceras y zonas peatonales, pavimentación de aparcamientos y ensanches y el levantado de tapas de pozos de registro e imbornales necesarios al realizar el refuerzo de firme.

La mejora de trazado se realiza a partir del PK 22+300. En este punto se acomete la rectificación de la intersección del acceso a la Playa de Hermigua. Actualmente su incidencia oblicua dificulta los movimientos Agulo - Playa y Playa - Agulo. La solución

adoptada consiste en ampliar el ángulo de incidencia con una doble curva de los últimos 60 m del camino de la playa y dotar de los necesarios sobreeanchos para el giro de los vehículos. Este aumento de plataforma implica la necesidad de realizar unos muros de contención que permitan absorber el desnivel de unos 11 m. en el punto más desfavorable. Se ha optado por definir tres alineaciones de muros de cuatro metros de altura máxima que, unido de banales permitan salvar el desnivel. Se han diseñado prolongando los muros de los banales existentes, que configuran los dos primeros niveles, siendo el tercer nivel el que limita la plataforma. Entre las sucesivas alineaciones de muros se marca una distancia mínima de dos metros que permita disponer de una plataforma de plantación. La actuación se completa con la prolongación de la obra de drenaje, escarificado y plantación sobre la plataforma abandonada, señalización y murete de defensa.

A partir de este punto se produce el acondicionamiento, ensanche y mejora de firme. En el primer tramo en el que se asciende por la ladera sobre la Playa Santa Catalina desde la cota 14 hasta la 145 se realiza la mejora de las dos curvas de 18°. En la actualidad estas curvas se describen con dos radios enlazados de valer 13 y 15 m la primera y 14 m la segunda, ambas sin sobreeanchos. Se ha diseñado la mejora de ambas curvas con 20 m de radio gracias a un cambio de las alineaciones anteriores. Esto supone la ejecución de muros, que son mayores en el caso de la segunda curva (PK 21+220) alcanzando los ocho metros de altura. Se han incluido las correspondientes curvas de transición y sobreeanchos, con lo que se mejora sensiblemente este tramo. La ampliación de la curva del 22+94° afecta al Mirador de la Punta (cota 117), ya que según los criterios de diseño de estos miradores se ha previsto una línea de aparcamientos para no afectar a la calzada, esto supone trasladar la línea palmiera, previéndose trasplantar un poco más al exterior dentro del mismo terreno. Por otra lado se amplía ligeramente gracias a un desmante en la curva. En la parte superior de este tramo, y gracias a la rectificación de trazado, se proyecta un nuevo mirador en la plataforma abandonada. Esta alineado con el mirador de la Punta y por encima de éste (cota 145), pudiendo en un futuro pensarse en una conexión entre ambos.

Entre este punto y Agulo se hace una homogeneización de trazado. De las treinta curvas que tiene actualmente el trazado se ha pasado a diecisiete con radios que oscilan entre los 10 y 35 m con sus correspondientes curvas de transición y sobreeanchos. Se han diseñado tres miradores y unas siete zonas de plantación, todos ellos aprovechando la plataforma abandonada. En el barranco de Lepe se proyecta una estructura nueva, mediante un pórtico de planta curva que sustituye el actual tablero que, además de su estrechez, presenta problemas de apoyo. Este se desmonta para dar mayor limpieza visual al nuevo puente, manteniéndose parcialmente los estribos de piedra. En el barranco de La Vica se transforma la plataforma actual en un mirador sobre el salto de agua, realizándose un muro para el paso de la nueva plataforma. Se realizan medidas de estabilidad de taludes

entre los PK 23+800 y 23+900 con mallas y barreras dinámicas. Se mejora, como el resto de la carretera, el drenaje longitudinal, se coloca murete de contención en toda la traza, junto con la señalización y balizamiento. Existen tuberías de riego y tendidos aéreos que está previsto reponer. Se hace una mejora sustancial del acceso en el barranco de Lepe, junto a la estructura. Se diseña una intersección que permita los giros con la suficiente visibilidad, dado que se encuentra en una curva. No tiene tráfico importante, pero su mantenimiento en el estado en el que se encuentra podría provocar situaciones de peligro.

En la travesía junto al casco de Aguiló se hace una mejora significativa. Al estar situada tangente a la TF-711 da vida al casco sin afectar a su funcionamiento interno, permite ubicar los aparcamientos junto a ella y mantener el casco como casi peatonal. Sin embargo la problemática de la travesía es la estrechez de la acera más cercana al casco, mientras que en el lado opuesto existe un paseo peatonal que prácticamente no se utiliza. Se ha proyectado desplazar la calzada unos tres metros hacia el barranco, permitiendo ampliar la acera, lo que significa un aumento de la seguridad de los peatones y una mayor eficiencia general. Se mantiene toda la zona de aparcamientos, siendo necesario desplazar únicamente la pequeña caseta donde se almacena el gas. Se han previsto dos paradas de guagua para el sentido Hernilguia - Valldehermos separadas de la calzada, para que dejen de afectar al tráfico de paso.

Entre Aguiló y el túnel, además de la ampliación general de la calzada se ha mejorado notablemente la curva de 180° del PK 25+440 sustituyéndose los tres radios consecutivos de valores 120, 111 y 80 por un único radio de 27 m con sus detalles y sobreechacos. Esto supone una ampliación hacia el barranco con unos pequeños muros, pero sobre todo se mejora también la visibilidad al disponer de una zona de plantación en el interior de la curva, que ahora tiene un muro que limita grandemente la visión. En la plataforma exterior se prevé un aparcamiento que puede ser utilizado para tener una vista sobre el barranco y el salto de agua. El resto del tramo sufre una importante homogeneización de sus elementos de trazado, reduciéndose el número de curvas y mejorando y uniformando sus radios. En el PK 26+140 se encontraban serias dificultades para ampliar la plataforma. La sección actual, de apenas seis metros tiene a la izquierda un talud vertical de más de quince metros hasta una primera plataforma y luego una pared de más de ciento cincuenta metros, y a la derecha un muro que tiene veinte. Ante lo inconveniente de reducir la primera plataforma, que sirve de contención para posibles desprendimientos, y el coste que supone realizar un muro de veinte metros se ha diseñado una estructura en voladizo con contrapeso en la plataforma actual y apoyo en la cabeza del muro existente. Esto permite realizar la ampliación de la calzada por un coste sensiblemente inferior a lo que supondría realizar el muro. Entre el 26+200 y la boca del túnel se ha previsto una importante actuación. Este tramo se está utilizando actualmente como mirador, más o menos organizado, para

disfrutar de la bella vista sobre Agulo. Es habitual encontrarse varias guaguas y vehículos privados con turistas disfrutando del paisaje. Sin embargo las condiciones de seguridad son bastante deficientes. La salida del túnel presenta una curva muy cerrada sin visibilidad, además los vehículos en sentido Vallehermoso - Hermigua tienen que cruzar la calzada para poder aparcar, y finalmente la plataforma existente no permite el tránsito de peatones cuando hay vehículos aparcados. Todo ello ha llevado a diseñar un mirador más amplio que permita además mejorar la curva de salida del túnel. Se elimina la doble curva actual ampliando notablemente la plataforma gracias a la ejecución unos importantes muros sobre los bancales actuales. Con ello se consigue una zona de aparcamiento en ambas márgenes, tener zona peatonal y un ensanche junto a la boquilla. Además se evita el cruce de peatones en la boca del túnel ya que se diseñan muretes en la prolongación de la boquilla.

El tramo entre el túnel de Agulo y Las Rosas es, con diferencia, el más complicado del trazado. La pendiente de la ladera del Barranco de la Piedra Gorda o de Las Rosas, y las inherentes barranqueras que se suceden hacen que el trazado actual sea una plataforma estrecha con una pendiente media superior al 8% y con innumerables curvas con radios inferiores a 20 m, siendo muchas de varios centros por sus sucesivas rectificaciones. Al dejar a decidir finalmente el trazado ha sido una labor ingente de sucesivos ensayos y variaciones. La solución finalmente adoptada permite reducir las sesenta curvas circulares que tiene la carretera actualmente a treinta y seis (un 40% menos) con un cambio significativo de uniformidad ya que se han ajustado al máximo los parámetros de clottedes para eliminar o reducir las longitudes de alineaciones rectas o circulares, según las recomendaciones de la Instrucción, aunque no sea obligatoria en estas obras de mantenimiento. Los valores de los nuevos radios oscilan entre 55 y 27 m, estando la mayoría entre 35 y 40 m. Se han diseñado cinco miradores, dos de ellos de grandes anchos y grandes zonas arboladas en barranqueras en las que se ha abandonado la plataforma actual. En estos puntos se ha previsto realizar puentes hasta el cauce y cuyas bases lleguen hasta 1,5 m por debajo del firme, con lo cual elimina cualquier peligro de construcción y se permite el paso de los acarrees y desprendimientos, ya que se excava la plataforma actual en el cruce del barranco, dejándolo libre. Esto reducirá en gran parte las obras de conservación. En los tramos donde se amplía la obra de drenaje transversal en toda la longitud de la obra se ha optado por mantener la obra actual y el nuevo tramo realizará mediante una alcantarilla registrable A1-A2-A3 hasta el cauce manteniendo la alineación de la clave del conducto. Con ello no se incumple lo dictado por la Instrucción de Drenaje transversal referente a la longitud de estas obras de drenaje transversal para asegurar su mantenimiento. A lo largo de este tramo se realizan gran cantidad de muros de altura importante. El desmante más significativo se realiza en el PK 28+800 junto a la presa de la Ataraya para evitar la peligrosa curva actual. Se ha previsto un desmante de unos 15,70 m, dejando una amplia plataforma que se deberá acondicionar para un mirador.

disponiéndose una zona ajardinada y aparcamientos. También está previsto, como en el resto de desmontes elevados, un cunetón de pie para la recogida de la caída de piedras. La rectificación de esta curva obliga a aumentar, aún más, la pendiente longitudinal. Al ser este tramo una de las zonas con mayores problemas de inestabilidad de taludes se han identificado y proyectado sistemas de estabilización en los PK 27+000, 27+400, 27+520, 27+940, 28+150 y 28+600 a 28+650. Los sistemas empleados son barreras dinámicas, mallas de alambre galvanizado de triple torsión y redes de cable. Se han previsto también muretes de contención de finos para evitar el aterramiento de la cuneta y calzada. La mejora del drenaje longitudinal, señalización, balizamiento y murete de defensa contribuirán al cambio radical de uno de los tramos más conflictivos de la TF-711. Se deberán acometer algunas reposiciones, entre las que destaca la conducción de agua entre Las Rosas y Agüero que permitirá asegurar el abastecimiento de Agüero y Lepe ante los problemas de estabilidad de la presa de La Palmita.

Entre el PK 28+800 y el 31+100 tiene características de cuasi-travesía. La orografía es más suave y el trazado actual es sensiblemente más adecuado. Se realizan ligeras mejoras de trazado siendo las más significativas la rectificación de la peligrosa curva doble del PK 29+220, la mejora de la intersección de La Palmita, la mejora de la curva sobre el barranco de Las Rosas y finalmente la curva en la divisoria del Cepo. En el primer punto se rectifican tres curvas en S, donde se han producido accidentes por su escasa visibilidad, mediante una curva doble aumentando el desmante de la ladera pero sin rectificar el cauce del barranco. La plataforma abandonada se mantiene para ubicar la parada de guaguas, e incluso posibilitar la mejora del acceso al núcleo de viviendas que tiene un acceso inadecuado en el PK 29+370. La problemática de la intersección de La Palmita es la falta de visibilidad en el nudo para el movimiento La Palmita - Vallehermoso. Se proyecta rectificar el ángulo de la intersección y desmontar el talud entre ambas para permitir disponer de visibilidad adecuada incluso para el gran número de guaguas que la utilizan por ser acceso al Parque Nacional. A sucesión de curvas entre el 31+000 y 31+300 se ha condicionado al mantenimiento de un conjunto singular de palmeras de gran parte en este último tramo. Se ha enlazado una sucesión de tres curvas de radio 25 y una final de radio de radio 28 que salva el barranco principal con un nuevo panton y realizando un desmante posterior permite salvar todas las palmeras menos una, que se deberá trasplantar a las inmediaciones. La rectificación de la curva del paso del barranco permite mejorar el acceso del camino que conduce a la Presa de Las Rosas y al núcleo de viviendas, además se consigue disponer de espacio para desarrollar la parada de guaguas, que en la actualidad se sitúa en un punto muy comprometido. La curva del PK 31+100 es bastante peligrosa, su trazado está encajado con un doble radio 18+12 y sus taludes en desmante cuasi-verticales impiden disponer de un mínimo de visibilidad, carece del sobreancho necesario. Se ha previsto mejorar su trazado con una curva de radio 27, para lo cual es necesario rectificar la

curva anterior. Además de inscribir los sobreanchos se ha previsto un cunetón de caída de piedras. La plataforma abandonada se utiliza como mirador, desmontando la cuña intermedia, donde se realiza una plantación. Este apartadero sirve para encauzar el acceso a un camino de tierra hacia la cumbre del Cepo. Este es el punto alto del trazado, cuya cota es la 624 aproximadamente.

A partir de este punto se entra en un tramo de suave pendiente orientado al norte en una ladera que cae hacia el océano denominada Banda de la Tora. El trazado en planta se rectifica ligeramente, buscando sobre todo la uniformidad y evitando las cinco curvas cerradas de los PK 31+810, 32+060, 32+420, 32+600 y 32+720 intercaladas en la zona de mejor trazado. Esto implica un peligro evidente. Estas curvas que tienen valores en el eje entre 15 y 22 son mejoradas con radios de 40, 27, 40, 35 y 35. El mantener la segunda con el radio mínimo se justifica por ser la que presenta mayores dificultades y estar inscrita en una sucesión de curvas de pequeños radios. En cualquier caso se ha mejorado su visibilidad mediante gracias al cunetón de caída de piedras y el pequeño acceso en la curva se acondiciona en la plataforma que se abandona con la rectificación de la curva. En este tramo se realizan cuatro miradores aprovechando estas plataformas abandonadas, tres orientados al norte y el último que dispone de una vista impresionante sobre el Roque Cano y la zona de Simancas y Tamargada. También se acometen trabajos de estabilización de las laderas en el PK 31+950, 32+000 y 32+360. En la segunda zona se diseña una solución mediante red de cable y en las otras mediante malla de alambre galvanizado de triple hilera reforzada con cable de acero. Se acondiciona el acceso del PK 32+620 que conduce a un apartadero irregular que ambos municipios están utilizando descargando al mar en el verano largo.

A partir de este punto se acomete un descenso progresivo hacia el túnel de Vallehermoso atravesando las zonas de Simancas, Tamargada y Palmarejo. Las pendientes alcanzan el 6% máxima con tramos superiores al 8%. El trazado, no tan malo como el del barranco de la Ladera Abierta, tiene algunos tramos como el comprendido entre los PK 33+700 y 35+400 en el que se han tenido que enlazar curvas de radio 35 m. Son dignas de mención las mejoras de los tramos 33+000 a 33+340 y 36+000 al 36+200. En la primera se han evitado la sucesión de seis curvas rectificándolas en simplemente dos. Además estas seis curvas se sustituyen después de una recta larga. A pesar de los importantes muros que implica la curvatura se ha encontrado más que razonable pues implica una mejora significativa. Además se consigue un amplio mirador en un emplazamiento privilegiada. La otra zona digna de mención es la rectificación de la curva del paso del barranco de Las Carretas. La sucesión de siete curvas en apenas 200 m se sustituye por dos. La plataforma sobre el barranco de la calzada abandonada se utiliza para permitir un cambio de sentido momentáneo, tanto por lo que significa en una carretera como esta, como por permitir los

movimiento del acceso hacia los núcleos del barranco y a la playa de Tamargada. La curva de acceso al túnel también es mejorada.

El tramo entre el túnel y Vallehermoso se encuentra en gran parte condicionado por el Monumento Natural del Roque Cano. En general se ha realizado la ampliación de la plataforma mediante muros. Se ha refileado el talud, en la mayoría de los casos para ampliar la cuneta, pero tanto las ampliaciones de plataforma como las rectificaciones de las curvas se han realizado gracias a muros, que en el caso de las barranqueras de las PK 37+700, 37+950, 38+100 y 38+800 son importantes. En todos estos casos se ha abandonado totalmente la plataforma actual y se ha colocado una nueva obra de drenaje transversal mucho más importante de la actual. Tal como se ha descrito en párrafos precedentes se excava la obra de drenaje existente para permitir el discurrir de los acarres y arrastres de las piedras desprendidas con las lluvias. El resto de la plataforma abandonada recibe una plantación que mejorará sensiblemente el tratamiento de la carretera. Las peligrosas curvas que se producen tras el túnel, al cruzar el barranco de La Culata se mejoran ostensiblemente. En apenas 200 m se han contabilizado unos diez radios diferentes tras las sucesivas mejoras. Se ha previsto el trazado con tres únicos radios, aunque esto significa muros importantes. Se ha conseguido encajarlo sin afectar a dos cascos que existen en este punto, uno a cada lado de la vía. Otro punto singular es la actuación en la curva del mirador del PK 39+300. Este mirador carece de una zona adecuada de aparcamiento que le permita ser utilizado sin peligro, ya que carece de visibilidad. La mejora de las curvas actuales, se consigue inevitablemente con una rectificación de las tres, que están enlazadas. Para no afectar al mirador se ha previsto realizar un desmonte de la ladera, lo que permitirá disponer, en la zona de plataforma abandonada de un aparcamiento a ambos lados de la calzada, uno para cada sentido. Tanto por los sobreechidos, como por el cunetón que amortiguara la posible caída de piedras se dispondrá de una visibilidad suficiente para no comprometer la utilización de los aparcamientos. Se ha considerado que la realización de este desmonte, aunque apreciable, no debe afectar a la protección que merece el Roque Cano, dejándose el razonamiento en el Estudio de Impacto del presente proyecto.

Tras mejorar la curva sobre el barranco del Valle, prolongando el pontón que lo canaliza, se entra en Vallehermoso, donde se acondiciona la calzada hasta la plaza, mejorando las aceras existentes.