

EL PROBLEMA

Actualmente, la CV-81 discurre por el interior de la población de la Cañada, circulando el tráfico por la travesía generando grandes dificultades al paso de vehículos al encontrarse canalizado a través de varias glorietas y diversas medidas limitadoras del tráfico.

Existe una intersección en T, a la salida de la población de la Cañada (dirección Ontinyent), de la carretera CV-81 con la CV-807. La intersección dispone de carriles centrales de almacenamiento situados sobre la CV-81, que regulan los giros a izquierdas hacia la CV-807.

A lo largo de la CV-81, entre los tramos anterior y posterior a la población de la Cañada, existen numerosos accesos directos a la calzada desde las propiedades colindantes con la carretera.

También cabe citar la existencia de dos vías pecuarias que llegan hasta la CV-81 procedentes de la Sierra del Águila, situada al Norte de la Cañada. Las vías pecuarias son las siguientes son Cordel del Cascante y Vereda del Camino de las Fuentes.

LA SOLUCION PROYECTADA

La variante de la Cañada proyectada pretende eliminar de esta población el tráfico que actualmente la atraviesa. Para ello se diseña un tramo de nueva carretera de 4 km de longitud que bordea la Cañada, alejándose unos 100 m por su lado norte. Los otros 4 km de carretera que se integran en este proyecto corresponden a los tramos anterior y posterior al descrito, y en ellos el trazado en planta se mantiene por donde actualmente discurre la CV-81. Cabe destacar que la actual carretera presenta un cambio de rasante de visibilidad insuficiente para su nueva funcionalidad, por lo que se proyecta una mejora en el parámetro de dicho acuerdo vertical.

Para el acceso a la población de la Cañada se diseñan dos enlaces, uno al oeste de la misma y el otro al este, que además sustituirá a la actual intersección de la carretera de Biar. Ambos enlaces se proyectan con tipología de diamante con rotondas, lo que permite todos los movimientos de entrada y salida y conexiones con los caminos rurales.

El trazado en variante discurre íntegramente en terraplén por razones de drenaje y para evitar la posible inundabilidad de la carretera.

Los parámetros de diseño empleados permitirán en un futuro la duplicación de la calzada para transformarla en autovía. Con ese motivo la sección transversal también se ha proyectado para evitar futuras obras complicadas de desdoblamiento.

El factor medioambiental más importante que ha sido necesario tener en cuenta es el ruido. En ese sentido se propone la utilización de pantallas acústicas que amortigüen el ruido, sobre todo en aquellas zonas en las que el trazado está más cerca de la población.

LOS EFECTOS DE LA ACTUACION PROYECTADA

EFECTOS	SITUACION ACTUAL	SOLUCION PROYECTADA
Seguridad Vial	<ul style="list-style-type: none"> - Tráfico atraviesa la población de Cañada - Intersecciones a nivel de tipo glorietas e intersecciones en T - Numerosos accesos directos a la carretera - Deficiente visibilidad en alzado por acuerdos verticales de parámetros pequeños y longitudes cortas 	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de variante de población - Construcción de enlaces en sustitución de las intersecciones a nivel - Construcción de pasos inferiores entre enlaces que permite mayor comunicación entre - Control total de accesos - Mejora de la rasante
Tráfico y circulación	<ul style="list-style-type: none"> - Importante siniestralidad - Intersecciones con puntos de cruce peligrosos - Mayores tiempos de recorrido 	<ul style="list-style-type: none"> - Eliminación de puntos peligrosos por intersecciones y paso por la travesía - Disminución de los tiempos de recorrido
Accesibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> - Altos tiempos de recorrido - Deficientes condiciones de tránsito y comunicación en el entorno de la carretera 	<ul style="list-style-type: none"> - Mejora de la circulación (seguridad, confort y tiempos de recorrido). - Mejora de la accesibilidad con el entorno
Problemas Medioambientales	<ul style="list-style-type: none"> - Contaminación acústica y ambiental por el tráfico de la travesía - Afección a vías pecuarias 	<ul style="list-style-type: none"> - Traslado del tráfico por la variante, disminuyendo los niveles acústicos en la población - Instalación de pantallas acústicas en zonas más próximas a núcleos urbanos - Integración visual y ambiental de la franja de borde y de los elementos de conexión - Reposición de las vías pecuarias
Longitud	8.637 m en tronco principal	8.637 m en tronco principal

RESUMEN DE CARACTERISTICAS GENERALES

- Título: P.B. Variante norte de cañada, de la carretera CV-81
- Clave: 41-A-1756(2)
- Tipo de actuación: Variante de población de nuevo trazado
- Carretera afectada: CV-81 entre los pppk 31+500 a 40+000
- Términos municipales: Villena, Cañada, Camp de Mirra y Beneixama
- Comarca: L'Alt Vinalopó
- Presupuesto de la Obra: 20.749.033,77 €
- Intensidad media diaria IMD (2010):
 - Tramo Villena-Cañada: 8.150 vehículos/día
 - Tramo Cañada-Beneixama: 6.159 vehículos/día
- Porcentaje de vehículos pesados: 17 %

RESUMEN DE CARACTERISTICAS FUNCIONALES

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Longitud tronco: 8.637 m• Velocidad especifica tronco: 120 Km/h• Sección actual: 2 x 3,50 m• Sección tipo propuesta:
Tramo sobre calzada actual<ul style="list-style-type: none">- Nº de carriles: 2- Ancho de berma: 1,00 m- Ancho de calzada: 3,50 m- Ancho de arcén: 1,5 mTramo en variante (de nueva ejecución)<ul style="list-style-type: none">- Nº de carriles: 2- Ancho de berma: 1,00 m- Ancho de calzada: 3,50 m- Ancho de arcén: 2,00 m | <ul style="list-style-type: none">• Radio mínimo tronco: 700 m• Pendiente máxima tronco: 3,038 %• Acuerdo cóncavo mínimo: 6.700• Acuerdo convexo mínimo: 15.500• Número de enlaces: 3<ul style="list-style-type: none">- Enlace 1: Sustituye a actual glorieta de acceso Villena. Trébol parcial con glorietas y paso superior- Enlace 2: Acceso Oeste a Cañada. Diamante con glorietas y paso inferior- Enlace 3: Acceso Este a Cañada. Diamante con glorietas y paso inferior• Obras singulares: 6 estructuras<ul style="list-style-type: none">- 1 paso superior en enlace 1- 2 pasos inferiores en enlaces 2 y 3- 2 pasos inferiores para tráfico- 1 pasos inferior para drenaje |
|--|--|

RESUMEN DE CARACTERISTICAS CONSTRUCTIVAS

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Desmante: 107.186 m³• Terraplén: 425.886 m³• Explanada: E2<ul style="list-style-type: none">- 25 cm S-EST1: 49.406 m³- 25 cm S-EST2: 47.209 m³ | <ul style="list-style-type: none">• Sección de firme:<ul style="list-style-type: none">- 122 en tronco- 222 en ramales• Equipamientos:
Señalización horizontal, señalización vertical y balizamiento, iluminación de enlaces, plantaciones y pantallas para la protección acústica |
|---|--|

RESUMEN GENERAL DE GESTION

- | | |
|------------------------------|--|
| - Financiación de las obras: | GENERALITAT VALENCIANA |
| - Redacción del Proyecto: | TECNICA Y PROYECTOS S.A. |
| - Dirección del Proyecto: | OFICINA DEL PLAN |
| - Obtención del Suelo: | CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT |

ÍNDICE DE PLANOS Y FOTOS

1 - PLANO DE CONJUNTO

2.- PLANTA GENERAL

3.- SECCIÓN TIPO