



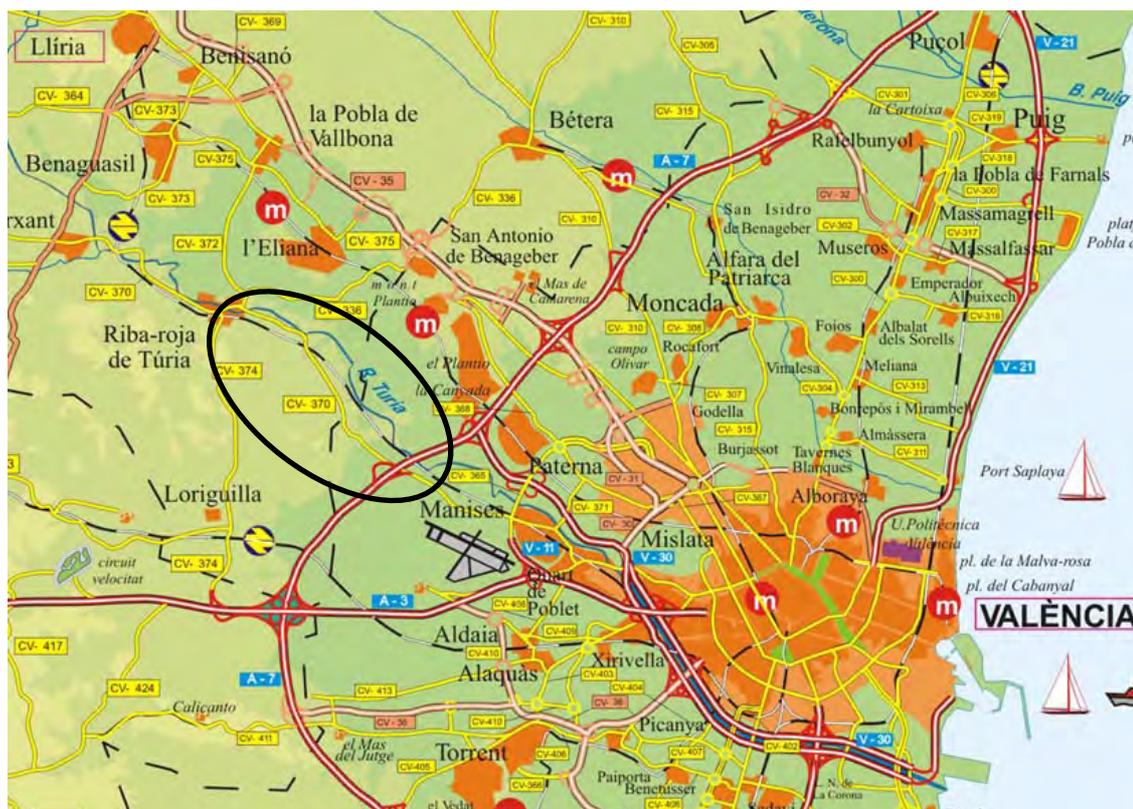
## Obres Públiques

MAYO 2006

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

51-V-1965

**VÍA PARQUE DEL TURIA.  
MANISES – RIBA-ROJA. CV-370 (VP-6116)**



Divisió de Carreteres

## OBJETO

El presente documento tiene por objeto dar a conocer las características del Proyecto de Construcción "Vía Parque del Turia. Manises-Riba-roja", que ha sido recientemente sometido a exposición pública. Este Proyecto se engloba dentro del protocolo de colaboración firmado el 13 de noviembre de 2002 entre la Generalitat y la Diputación de Valencia, y tiene por objetivo mejorar la seguridad vial, la accesibilidad, la capacidad y funcionalidad de la carretera. En septiembre de 2005 se finalizó el proyecto «Duplicación de calzada. Vía de Alta capacidad tramo By-pass – Riba-roja de Túria.» A solicitud de la Conselleria de Territori i Habitatge se ha adaptado el proyecto al desarrollo del Parque Fluvial del Túria, adaptación que se recoge en este Proyecto de Construcción.

## EL PROBLEMA

La carretera CV-370, que sigue el curso del río Turia por su ribera sur, une con la ciudad de Valencia diversos municipios de un importante dinamismo y un notable desarrollo: Vilamarxant, Riba-roja de Túria y Manises; lo que genera un tráfico importante de vehículos, que ha ido en aumento en los últimos años. En la actualidad, esta carretera presenta una elevada intensidad de tráfico (IMD 18.000 vh/día) con un alto porcentaje de vehículos pesados.

Este aumento del uso de la carretera hace inadecuadas las características del trazado actual —sinuoso, estrecho y con desniveles importantes— para el tráfico que lo utiliza, lo que supone un riesgo para la seguridad vial de los usuarios. La existencia además de diferentes urbanizaciones en el entorno de la carretera implica un incremento de dicho riesgo, al haberse generado con el tiempo distintos accesos a la vía que, en la actualidad, se realizan de forma incontrolada.

Adicionalmente a estos condicionantes, que justifican por sí solos la mejora de esta carretera, es necesario considerar que las características de ésta son, asimismo, insuficientes para el desarrollo del proyecto de Parque fluvial del río Turia, tanto en lo referente a las condiciones de comodidad y seguridad vial requeridas como en lo relativo a la necesaria integración paisajística.

<b>EFFECTOS</b>	<b>SITUACION ACTUAL</b>	<b>SOLUCION PROYECTADA</b>
<b>Descripción</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trazado inadecuado para las exigencias del tráfico, con velocidades de recorrido puntualmente bajas.</li> <li>- Insuficiente capacidad de la carretera para el tráfico actual y para el previsto.</li> <li>- Inseguridad del tráfico debido a los accesos incontrolados desde las urbanizaciones cercanas.</li> <li>- Mala comunicación de los núcleos urbanos con el resto de la red de carreteras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de trazado con sección de dos calzadas de dos carriles cada una, con el consecuente aumento de la velocidad en todo el recorrido.</li> <li>- Mejora de la capacidad por el aumento de la sección.</li> <li>- Control de los accesos, a través de caminos de servicio e implantación de intersecciones giratorias.</li> <li>- Mejora de la conexión de los núcleos urbanos y productivos con el resto de la red principal de carreteras.</li> </ul>
<b>Longitud</b>	5,85 km en tronco principal	5,70 km en tronco principal
<b>Coste (P.C.A.)</b>	----	35.488.261,04 €.
<b>Efectos Medioambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inadaptación a los criterios paisajísticos del futuro Parque Natural del Turia.</li> <li>- Entorno de la carretera peligroso para peatones y ciclistas.</li> <li>- Deficiente integración visual, ambiental y urbana.</li> <li>- Insuficiente permeabilidad transversal de las cuencas vertientes al Turia desde el margen derecho.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptación de la intervención a los criterios y al diseño del futuro Parque Natural del Turia.</li> <li>- Mayor integración urbanística del entorno de la carretera, para vehículos, ciclistas y peatones con la creación de vías de servicio, y un recorrido ciclista independiente, desde el inicio de la intervención hasta el final. Consideración de los recorridos peatonales hasta las paradas del transporte público.</li> <li>- Mayor integración visual y ambiental de la franja de borde y de los elementos de conexión.</li> <li>- Mejora de permeabilidad transversal hidrológica mediante la ampliación de las obras de drenaje transversal existentes.</li> </ul>
<b>Efectos sobre el tráfico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insuficiente capacidad y velocidad condicionada por el trazado.</li> <li>- Creciente siniestralidad.</li> <li>- Mayores tiempos de recorrido.</li> <li>- Peligrosidad por la intensidad de tráfico y accesos incontrolados a las propiedades colindantes y a las urbanizaciones próximas a la carretera.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de la capacidad y de los niveles de servicio.</li> <li>- Tránsito agrícola por vías de servicio bien acondicionadas.</li> <li>- Reducción del tiempo de recorrido.</li> <li>- Eliminación de cruces e incorporaciones peligrosos.</li> </ul>
<b>Efectos sobre la propiedad</b>	-----	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ocupación de 44.44 Ha de rústica y de 2.26 Ha de suelo urbano.</li> </ul>
<b>Efectos sobre la actividad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mala comunicación de los centros productivos de los municipios afectados con la red de carreteras de largo recorrido, especialmente con la autovía A-7 (By pass).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de la circulación (seguridad, confort y tiempos de recorrido).</li> <li>- Mejora de la accesibilidad desde las zonas productivas a la red de carreteras de largo recorrido, en especial la conexión con la A-7.</li> </ul>

## ***LA SOLUCION PROYECTADA***

La solución consiste en el desdoblamiento de la calzada, desde el nuevo enlace de la CV-370 con la A-7 —lado oeste del By-pass—, hasta la glorieta de acceso a Ribarroja de Túria, final del tramo. Para el desdoblamiento se ha seguido un trazado que, tratando de ajustarse y aprovechar en lo posible el actual, correspondiera tanto en planta como en alzado a los parámetros adecuados a las condiciones de comodidad y seguridad exigibles para las velocidades consideradas.

Además de la ampliación de la glorieta de acceso a Ribarroja de Túria —obligada por la nueva sección de la carretera— se han proyectado en el eje principal 5 nuevas glorietas, de radios interiores entre 24.5 y 33.5 m, que servirán para regular el control de accesos a la vía.

La sección transversal del nuevo eje principal contempla dos calzadas de 7.00 m de anchura, cada una con dos carriles de 3.50 m; el arcén exterior proyectado es de 2.50 m y el interior de 1.50 m; la berma es de 0.50 m. Las glorietas se han proyectado de dos carriles de 4.00 m cada uno, arcenes interior y exterior de 0.50 m y berma de 0.50 m. La mediana es de 3.00 m, excepto en algunos tramos; tres de las glorietas contempladas en el proyecto actúan como puertas de acceso al Parque Natural del Turia, por lo que —a fin de potenciar su integración paisajística, y también como reclamo para el usuario de la vía— se ha adoptado una sección con mediana de 20 m en los tramos de la vía contiguos a dos de dichas glorietas. En el caso de la tercera, por limitación de propiedades colindantes, no se ha podido dar el mismo tratamiento, proyectándose en su lugar áreas vegetadas anexas a esta glorieta.

Se ha dotado a todo el recorrido de un itinerario ciclista y de las vías de servicio necesarias para resolver los accesos a las propiedades. Estas vías cuentan con carriles de ancho 3.00/3.50 m, arcenes y bermas de 0.50 m.

Se han adoptado, asimismo, todas las medidas necesarias para la integración paisajística de la vía en su entorno y en el proyecto de Parque fluvial del Turia, así como para la protección acústica y visual de las zonas urbanas colindantes con la carretera.

Se ha considerado en la redacción del proyecto las paradas para transporte público en autobús, separándolas de la calzada principal, con la consiguiente mejora en la seguridad vial respecto a la situación actual.

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS GENERALES

- Clave: 51-V-1965
- Denominación: "Vía Parque del Turia. Manises-Riba-roja."
- Tipo de actuación: Desdoblamiento y mejora de trazado de la calzada actual.
- Términos municipales: Manises y Riba-roja de Túria (*L'Horta y El Camp de Túria*).
- Presupuesto Base de Licitación (IVA excluido): 22.749.124,71 €.
- Presupuesto de expropiaciones: 7.619.194,00 €.
- Presupuesto instalación reposición EMIVASA: 1.480.082,38 €.
- Intensidad media diaria prevista IMD (2009): 29.798 vehículos.

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS FUNCIONALES

• Longitud tronco principal: 5701,5 m	• Radio mínimo tronco: 450 m
• Longitud ramales y enlaces: 809,5 m	• Pendiente máxima tronco: 5,0 %
• Longitud glorietas E. principal: 1430,0 m	• Número glorietas: 10 en total, 6 en el Eje Principal.
• Longitud vías de servicio y caminos: 8363,6 m	• Radio interior mínimo glorietas eje principal: 24,50 m.
• Longitud carril bici: 5843,0 m	• Radio interior máximo glorietas eje principal: 33,50 m.
• Velocidad específica tronco: 90 Km/h	• Obras singulares:
• Velocidad específica en glorietas: 40 Km/h	Estructuras paso superior 3
• Velocidad específica en vía de servicio y ramales: 70 Km/h	Estructuras paso inferior 2
• Sección actual: 2 x 3,50 m	Pasarela 1
• Sección tipo propuesta:	Paso de fauna 1
- Nº de carriles: 2 x 2	Hinca de tubos 1
- Ancho de berma: 0,50 m.	Obras de drenaje 35
- Ancho de calzada: 7,00 m.	
- Ancho de arcén exterior: 2,50 m.	
- Ancho de arcén interior: 1,50 m.	
- Ancho de mediana: 3,00 – 20,00 m.	
- Ancho de carril bici: 2,50 m.	

## RESUMEN DE CARACTERISTICAS CONSTRUCTIVAS

• Plazo de ejecución: 24 meses	• Sección de firme:
• Excavaciones: 502.172 m <sup>3</sup>	Vía principal: sección 121 Vías de servicio: sección 3121
• Terraplén: 142.231 m <sup>3</sup>	3 cm M-10 6 cm S-12
• Suelo seleccionado en zanjas: 48.556 m <sup>3</sup>	5 cm S-20 10 cm S-25
• Zahorras: 99.097 m <sup>3</sup>	22 cm G-25 40 cm ZA
• Riegos: 733.392 m <sup>2</sup>	25 cm ZA
• Mezclas bituminosas: 129.155 t	• Equipamientos:
• Hormigones: 16.342 m <sup>3</sup>	(Señalización horizontal, vertical y balizamiento, elementos de seguridad vial, iluminación, plantaciones, cerramientos...)
• Vigas prefabricadas de hormigón: 332 m	• Superficie ocupada: 467.002 m <sup>2</sup> (444.383 m <sup>2</sup> rústico y 22.619 m <sup>2</sup> urbano).
• Acero para armar: 699.634 kg	• Nº de fincas ocupadas: 204
• Acero estructural en perfiles: 58.010 kg	
• Longitud de tubos de hormigón: 9.761 m	
• Barrera de seguridad mixta de madera: 7.181 m	

## RESUMEN GENERAL DE GESTION

- Redacción del Proyecto:	INARTEC S.L.
- Dirección del Proyecto:	DIPUTACIÓN DE VALENCIA.
- Obtención del Suelo:	DIPUTACIÓN DE VALENCIA.
- Financiación de las obras:	GENERALITAT VALENCIANA.

# PLANOS