



GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRASTRUCTURES I TRANSPORT

Obres Públiques

OCTUBRE 2005

PROYECTO BÁSICO

41-V-1803(2))

VARIANTE DE LA CARRETERA CV-50. TRAMO: LLOMBAI-TURIS



Divisió de Carreteres

Oficina del Pla

EL PROBLEMA

Actualmente el inicio de la CV-50 se localiza en Tavernes de la Valldigna , terminando en la población de Llíria. El tramo objeto del proyecto se corresponde con la carretera actual entre el p.k. 44 a la salida de Llombai y el p.k. 63 a la salida de Turís en dirección a Chiva y Llíria.

A lo largo de este tramo, la CV-50 parte de la población de Llombai en dirección a Real de Montroi, entre ambas poblaciones la carretera debe atravesar un paraje conocido como “ Els estrets del riu Magre”, una zona bastante abrupta y encajonada en el valle que forma dicho río. Superada dicha zona, atraviesa las poblaciones de Real de Montroi y Montroy continuando en dirección Noroeste hacia Turís, tramo en el que se localizan las denominadas “ Peñas Rojas”, enclave, que supone otro hito orográfico destacado, y que por tanto condiciona notablemente el trazado de la carretera actual, atravesándose este macizo con una sucesión de curvas de radio reducido y elevada pendiente. Finalmente se alcanza la población de Turís, discurriendo a través de la variante realizada en su día.

El trazado actual de la CV-50 presenta en esta zona múltiples carencias.

En planta cuenta con un gran número de alineaciones circulares con radios reducidos que en algunos casos alcanzan los 70 u 80 m sin transiciones entre rectas y curvas circulares. Asimismo el trazado en alzado cuenta con una sucesión de pendientes puntuales excesivas unidas mediante el empleo de acuerdos verticales de escaso parámetro y desarrollo, y por tanto con visibilidad limitada.

La sección de la plataforma en la mayor parte del recorrido es de 7 m, salvo en un tramo en que no dispone de arcén y dicha sección queda reducida hasta los 5,50 m En algunas zonas donde se ha realizado acondicionamientos recientes se alcanzan los 10 m.

Existen múltiples conexiones de entrada y salida a la carretera desde propiedades colindantes, sin ningún tipo de ordenación ni control de accesos, careciendo en muchos casos de una distancia de visibilidad mínima.

Todos estos aspectos inciden de una forma clara en la velocidad de recorrido y en la seguridad vial, motivando la escasa IMD actual en comparación con otras carreteras del entorno.

LA SOLUCION PROYECTADA

La carretera proyectada se clasifica como una autovía AV-120 de aproximadamente 20 km de longitud cuyo trazado discurre entre las localidades de Llombai y Turís.

El inicio del proyecto se sitúa en el pk 1+180, justo después del cruce del río Magro al norte del núcleo urbano de Llombai, en este punto se localiza el enlace 1 que conecta la carretera proyectada con la actual CV-50.

Tras este enlace, se discurre próximo a la ladera del macizo de “Los Cerros” con objeto de buscar un punto adecuado para el cruce de esta estribación montañosa, optando por llevar el trazado por el mismo collado por donde ahora discurre la carretera CV-422. Este paso se ha diseñado mediante el empleo de un falso túnel de 170 m de longitud.

Seguidamente la traza discurre sensiblemente paralela a la carretera CV-422, empleando una sucesión de curvas hasta alcanzar la Rambla del Algodar, cuyo cruce se proyecta mediante un viaducto de 72 m de longitud.

A continuación, se atraviesa la carretera CV-435 donde se ubica el enlace 2 que permite el acceso a la población de Real de Montroi en dirección este y a Dos Aguas en dirección oeste.

Posteriormente se salva el cruce con el río Magro mediante un viaducto de 320 m aprovechando las terrazas del propio río permitiendo así reducir la longitud de dicha obra.

Una vez cruzado el Río Magro se alcanza de nuevo la actual carretera CV-50 donde se proyecta el enlace 3. El cual permite la conexión con las poblaciones de Montroy, Montserrat y Real de Montroi, y posibilita el acceso a varias urbanizaciones de la zona.

A continuación el trazado continua en dirección Norte hasta que una vez salvadas las formaciones montañosas existentes, gira en dirección oeste hacia la población de Turís.

Se alcanza así la carretera CV-415 donde se proyecta el enlace 4 que permite, hacia el oeste el acceso a la población de Turís y a su polígono industrial, y hacia el este la conexión con las poblaciones de Montserrat y Picassent.

Finalmente, por medio de una curva a derechas se entronca con la actual CV-50 en el tramo que discurre entre Turís y Chiva, tramo que tiene previsto su desdoblamiento futuro en autovía.

LOS EFECTOS DE LA ACTUACION PROYECTADA

EFFECTOS	SITUACION ACTUAL	SOLUCION PROYECTADA
Seguridad Vial	- Importantes afecciones al entorno urbano de las poblaciones de Real de Montroi y Montroy por las que cruza la carretera. - Trazado en planta con radios reducidos y sin transiciones entre rectas y curvas. - Trazado en alzado con pendientes excesivas en algunos puntos y con acuerdos verticales de parámetros pequeños y longitudes cortas. - Sección insuficiente de un carril por sentido. - Presencia de numerosos accesos a propiedades colindantes o desde caminos rurales sin visibilidad.	- Construcción de la variante con sección tipo autovía AV-120. - Todas las intersecciones se solucionan con tipología de enlace. - El trazado de la variante no afecta al entorno urbano de las poblaciones de Real de Montroi y Montroy. - Los accesos a propiedades colindantes y a caminos rurales se realizan a través de enlaces. - Diseño del trazado en planta y en alzado conforme a la Instrucción de Carreteras, Norma 3.1-IC.
Tráfico y circulación	- Mayores tiempos de recorrido lo que motiva que la IMD sea muy baja en comparación con otras carreteras del entorno. - Enlaces con puntos de cruce peligrosos y sin visibilidad.	- Menores tiempos de recorrido. - Eliminación de puntos peligrosos en los enlaces. - Mejora de la visibilidad en todo el tramo.
Accesibilidad territorial	- Crecientes tiempos de recorrido y en peores condiciones de tránsito entre las poblaciones de la zona en pleno desarrollo urbanístico de carácter residencial e industrial.	- Mejora de la circulación (seguridad, confort y tiempos de recorrido). - Mejora de la accesibilidad con el entorno. - Facilitación del desarrollo urbanístico residencial e industrial de la zona afectada.
Problemas Medioambientales	- Deficiente integración visual, ambiental y urbana.	- Mayor integración visual y ambiental de la franja de borde y de los elementos de conexión.
Efectos sobre la propiedad	----	- Ocupación de las siguientes superficies de rústica por municipios: - 509.600,69 m² en Llombai - 123.267,22 m² en Real de Montroi - 490.098,35 m² en Montroy - 66.916,07 m² en Monserrat - 399.037,65 m² en Turís
Longitud	19.000 m en tronco principal	19.910 m en tronco principal

RESUMEN DE CARACTERISTICAS GENERALES

- Título: Proyecto Básico de la Variante de la Carretera CV-50. Tramo Llombai-Turís
- Clave: 41-V-1803(2)
- Tipo de actuación: Nuevo trazado
- Carretera afectada: CV-50 entre los pppk 44 y 63
- Términos municipales: Llombai-Real de Montroi-Montroy-Monserrat-Turís
- Comarca: La Ribera Alta
- Presupuesto de licitación: 88.251.286,23 €
- Intensidad media diaria IMD (2007):

Tramo enlace Llombai-enlace CV-435	4.849 vehículos/día
Tramo enlace CV-435-enlace CV-50	3.364 vehículos/día
Tramo enlace CV-50-enlace CV-415	2.522 vehículos/día
- Porcentaje de vehículos pesados: 17,5%

RESUMEN DE CARACTERISTICAS FUNCIONALES

- | | |
|---|--|
| • Longitud tronco: 19.910 m | • Radio mínimo tronco: 700 m |
| • Velocidad específica tronco: 120 Km/h | • Pendiente máxima tronco: 4 % |
| • Sección actual: Variable de 5,5 a 7 m
10 m en tramos acondicionados | • Número de enlaces: 4 |
| • Sección tipo propuesta: <ul style="list-style-type: none">- Nº de carriles: 4- Ancho de berma: 1 m- Ancho de carril: 3,5 m- Ancho de arcén: Interior 1,5 m
Exterior 2,5 m- Ancho de mediana: Variable de 13 a 7 m | • Denominación: Enlace 1-conexión con la CV-50
Enlace 2-conexión con la CV-435
Enlace 3-conexión con la CV-50
Enlace 4-Conexión con la CV-415 |
| | • Tipo: Enlace 1-Glorietas tipo pesa y paso superior
Enlace 2-Glorietas tipo pesa y paso inferior
Enlace 3-Glorietas tipo pesa y paso inferior
Enlace 4-Glorietas tipo pesa y paso superior |
| | • Obras singulares: 20 estructuras <ul style="list-style-type: none">- 1 falso túnel de 170 m- 2 viaductos de 70 y 320 m- 8 pasos inferiores tipo marco- 9 pasos superiores |

RESUMEN DE CARACTERISTICAS CONSTRUCTIVAS

- | | |
|---|---|
| • Desmonte: 4.086.227,2 m³ | • Sección de firme: 132-Tronco
232-Ramales y glorieta |
| • Terraplén: 2.111.830,8 m³ | • Equipamientos: Señalización horizontal, vertical y balizamiento, alumbrado, plantaciones y sistemas de ayuda a la conducción. |
| • Suelo adecuado: 383.512,8 m³ | • Superficie ocupada: 1.588.919,92 m² |
| • Suelo estabilizado in situ S-EST3: 222.244 m³ | |

RESUMEN GENERAL DE GESTION

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

ÍNDICE DE PLANOS Y FOTOS

1 - PLANO DE CONJUNTO (258 kb)
2.- SECCIÓN TIPO (290 KB)