



**Obres Públiques**

**NOVIEMBRE 2008**

**PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN**

**2007-V-52**

**VARIANTE NORTE DE BÉTERA**



**Divisió de Carreteres**

**Oficina del Pla**

## EL PROBLEMA

La carretera CV-310 (VP-6044) forma parte de la Red Local de la Diputación Provincial de Valencia y constituye el acceso principal desde Valencia a los municipios de Bétera, Náquera, Serra y Olocau.

En el casco urbano de Bétera confluyen tres carreteras de elevada intensidad de tráfico: la CV-310, que procedente de Valencia discurre hacia Náquera y Serra, la CV-336 hacia San Antonio de Benagéber y la CV-333 hacia Olocau. Los vehículos que acceden por dichas vías interurbanas con intención de continuar su trayecto, deben **atravesar Bétera sin** que dispongan de **alternativa posible**. Todo ello suscita las habituales dificultades propias de las travesías: interferencia con el tráfico de agitación del municipio, largas retenciones, ruidos, emisión de gases, posibles atropellos, etc.

En la actualidad, el tramo de carretera afectado presenta una sección transversal insuficiente y un trazado antiguo que atraviesa la población de Bétera por calles estrechas, lo que dificulta principalmente el paso de los vehículos pesados, ocasionando situaciones comprometidas y molestias a la población, agravadas por la elevada intensidad circulatoria de vehículos ligeros y pesados que se produce diariamente.



Para dar solución a tal problemática se plantea la "Variante Norte de Bétera" con la que se evita circular por la travesía, y con la que se establecen conexiones con las distintas carreteras de acceso al casco urbano desde Valencia, Náquera y Olocau, y con los viales de acceso a los Polígonos Industriales "L'Horta Vella" y "El Pla".

La actuación se encuentra incluida en el convenio de colaboración entre la Generalitat Valenciana y la Diputación Provincial de Valencia para el desarrollo de la red viaria de titularidad provincial.

## LA SOLUCIÓN PROYECTADA

La Variante Norte de Bétera discurre desde el sureste al norte del núcleo urbano, conectando las carreteras CV-310 procedente de Valencia, la CV-310 hacia Náquera y Serra y la CV-333 hacia Olocau. La solución proyectada evitará el paso por la travesía actual, distribuyendo el tráfico mediante glorietas a nivel entre las vías mencionadas y los villaes de acceso a los Polígonos Industriales de "L'Horta Vella" y "El Pla". Actuará también como ronda urbana para los vehículos que desde la propia población deseen desplazarse entre puntos extremos de la misma.



El trazado de la Variante Norte de Bétera tiene una **longitud aproximada de 5.600 m**, a lo largo de los cuales se localizan 5 glorietas que, junto a las vías de servicio laterales, proporcionan el **control total de accesos** a la carretera.

Las conexiones previstas son:

- Glorieta 1: Conexión con la carretera CV-310, acceso sur al casco urbano.
- Glorieta 2: Conexión con el Polígono Industrial "L'Horta Vella".
- Glorieta 3: Conexión con el Polígono Industrial "El Pla".
- Glorieta 4: Conexión con la carretera CV-310, acceso norte al casco urbano.
- Glorieta 5: Remodelación de la glorieta existente en la carretera CV-333.

La actuación contempla la ejecución de 4 puentes de vigas: sobre las vías del ferrocarril de FGV, de 98 m de longitud en tres vanos; sobre el Barranco del Carraixet, de 163 m en cinco vanos, y dos más sobre el Barranco del Cerezo, de 62 y 66 m en dos vanos respectivamente. Se ha recurrido a cimentación profunda en las pilas sobre los barrancos del Carraixet y del Cerezo.

La sección tipo está constituida por 7 m de calzada, arcenes de 1,50 m y bermas de 0,50 m. Se completa a lo largo de la margen izquierda con un carril bici (plataforma peatonal para la movilidad no motorizada) de 2,30 m de anchura, segregado de la calzada mediante un elemento separador de 0,70 m.

# LOS EFECTOS DE LA ACTUACIÓN PROYECTADA

EFECTOS	SITUACIÓN ACTUAL	SOLUCIÓN PROYECTADA
<b>Seguridad Vial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sección transversal insuficiente.</li> <li>- Trazado por calles estrechas del casco urbano que dificulta el paso de los vehículos pesados.</li> <li>- Intersecciones semaforizadas que producen largas retenciones.</li> <li>- Giros a izquierda permitidos que generan largas retenciones.</li> <li>- Posibilidad de atropellos, dada la elevada intensidad circulatoria en un entorno urbano.</li> <li>- Mala integración de la carretera en un entorno de creciente desarrollo urbanístico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sección transversal de gran capacidad: carriles de 3.5 m, arcenes de 1.50 m y bermas de 0.50 m.</li> <li>- No discurre por el casco urbano.</li> <li>- Se contempla control total de accesos a través de vías de servicio laterales y de las 5 glorietas de conexión con las carreteras de acceso al casco urbano de Bétera y a los polígonos industriales "L'Horta Vella" y "El Pla".</li> <li>- La sección tipo incluye en la margen izquierda un carril bici segregado de la calzada.</li> <li>- Se contempla el alumbrado de las 5 glorietas y de los 4 puentes proyectados.</li> </ul>
<b>Tráfico y circulación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insuficiente capacidad y bajos niveles de servicio.</li> <li>- Creciente siniestralidad asociada al paso de vehículos por zona urbana.</li> <li>- Mayores tiempos de recorrido.</li> <li>- Intersecciones con cruces peligrosos. de trayectorias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de la capacidad y mayores niveles de servicio.</li> <li>- Disminución de la siniestralidad.</li> <li>- Menores tiempos de recorrido.</li> <li>- Eliminación de puntos peligrosos en las conexiones.</li> </ul>
<b>Accesibilidad territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crecientes tiempos de recorrido y en peores condiciones de tránsito hacia Bétera, en pleno desarrollo urbanístico de carácter residencial e industrial.</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 con el entorno: otras poblaciones, polígonos industriales, propiedades privadas.</li> <li>- Incremento de las posibilidades de desarrollo urbanístico residencial e industrial de la zona afectada.</li> </ul>
<b>Problemas Medioambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trazado agresivo para peatones y ciclistas.</li> <li>- Ruido y emisiones de gases en el casco urbano.</li> <li>- Deficiente integración visual, ambiental y urbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor integración urbanística del entorno de la carretera para vehículos, ciclistas y peatones.</li> <li>- Disminución del ruido y emisiones de gases en el casco urbano.</li> <li>- Mayor integración visual y ambiental de la franja de borde y de los elementos de conexión.</li> </ul>
<b>Efectos sobre la propiedad</b>	-----	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expropiación de 26,04 Ha.</li> <li>- Afección a 208 parcelas, terrenos predominantemente de naranjos.</li> </ul>

## RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS GENERALES

- Título: Variante Norte de Bétera CV-310(VP-6044) de Godella a Torres-Torres
- Clave: 52-V-2007
- Tipo de actuación: Variante de población
- Carretera afectada: CV-310
- Términos municipales: Bétera
- Comarca: Camp de Túria
- Presupuesto de la Obra: 12.460.776,25 (IVA no incluido)
- Plazo de ejecución: 18 meses
- Intensidad media diaria IMD (2007): 12.000 vehiculos/dia
- Porcentaje de vehiculos pesados: 10,25 %

## RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES

<ul style="list-style-type: none"><li>• Longitud tronco: 5641 m</li><li>• Longitud vía de servicio: 4.095 m</li><li>• Longitud carril bici: 5641 m</li><li>• Velocidad especifica tronco: 80 Km/h</li><li>• Velocidad especifica en glorietas: 40 Km/h</li><li>• Velocidad especifica en vía de servicio: 60 Km/h</li><li>• Sección actual: 2 x( 3,50) m + arcenes anchura variable</li><li>• Sección tipo propuesta:<ul style="list-style-type: none"><li>- Nº de carriles: 2</li><li>- Ancho de berma: 0,5 m</li><li>- Ancho de calzada: 7 m</li><li>- Ancho de arcén: 1,5 m</li><li>- Ancho de separador carril bici: 0,70 m</li><li>- Ancho de carril bici: 2,30 m</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Radio mínimo tronco: Tramo 1(Glorieta 1 – Glorieta 4): 1.000 m Tramo 2(Glorieta 4 – Glorieta 5): 475 m</li><li>• Pendiente máxima tronco: Tramo 1(Glorieta 1 – Glorieta 4): 3,05 % Tramo 2(Glorieta 4 – Glorieta 5): 1,97 %</li><li>• Número de intersecciones: 5</li><li>• Tipo: Glorieta</li><li>• Denominación:<ul style="list-style-type: none"><li>- Glorieta 1: Conexión con la carretera CV-310, acceso sur al casco urbano.</li><li>- Glorieta 2: Conexión con el Polígono Industrial "L'Horta Vella".</li><li>- Glorieta 3: Conexión con el Polígono Industrial "El Pla".</li><li>- Glorieta 4: Conexión con la carretera CV-310, acceso norte al casco urbano.</li><li>- Glorieta 5: Remodelación de la glorieta existente en la carretera CV-333.</li></ul></li><li>• Obras singulares: 4 puentes de vigas<ul style="list-style-type: none"><li>- sobre las vías de FGV (98 m, 3 vanos)</li><li>- sobre el Barranco del Carraixet (163 m, 5 vanos)</li><li>- sobre el Barranco del Cerezo (62 m, 2 vanos).</li><li>- sobre el Barranco del Cerezo (66 m, 2 vanos).</li></ul>Cimentación profunda en las pilas sobre los barrancos.</li></ul>
--	---

## RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS

<ul style="list-style-type: none"><li>• Desmante: 16.818 m<sup>3</sup></li><li>• Terraplén: 295.250 m<sup>3</sup></li><li>• Suelo seleccionado: 91.008 m<sup>3</sup></li><li>• Zahorras: 48.576 m<sup>3</sup></li><li>• Riegos: 299.542 m<sup>2</sup></li><li>• Mezclas bituminosas: 57.405 t</li><li>• Hormigones: 17.015 m<sup>3</sup></li><li>• Aceros: 1.055.602 Kg</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sección de firme: 55 cm sobre suelo adecuado 75 cm sobre suelo tolerable</li><li>• Equipamientos:<ul style="list-style-type: none"><li>- Señalización horizontal y vertical.</li><li>- Balizamiento.</li><li>- Iluminación de glorietas y puentes.</li><li>- Plantaciones.</li></ul></li><li>• Superficie ocupada: 271.000 m<sup>2</sup></li></ul>
---	--

## RESUMEN GENERAL DE GESTIÓN

- Financiación de las obras:	GENERALITAT VALENCIANA
- Redacción del Proyecto:	IDOM INGENIERÍA Y ARQUITECTURA S.A.
- Dirección del Proyecto:	DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VALENCIA

## ÍNDICE DE PLANOS Y FOTOS

1 - PLANO DE CONJUNTO (2,33 Mb)
2.- PLANTA GENERAL Hoja 1 de 2 (4,22 Mb) PLANTA GENERAL Hoja 2 de 2 (3,62 Mb)
3.- SECCIONES TIPO (2,83 MB)