



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA

ANEXO 3. DESVÍOS DE TRÁFICO

AUTOR: Fernández Morocho, Rubén

Tutor: Llopis Camps, Carlos

CURSO ACADÉMICO: 2023/2024



Contenido

1. Antecedentes	4
2. Corte completo al tráfico de la CV-378.....	4
3. Corte de carril de uno de los sentidos de la CV-378	6
3.1. Corte de uno de los sentidos de forma permanente	6
3.2. Corte de un carril dando tráfico alternativo a uno y otro sentido	7
4. Corte previsto	8



1. Antecedentes

El estribo norte de la estructura de la CV-378 que cruza sobre las vías del ferrocarril es un estribo flotante que transmite sus cargas a un cono de tierras que rodea el estribo. Tanto para la construcción de la solución ejecutada en el año 2019 (que prevé el corte del terraplén ejecutando un muro por bataches), como para la de la solución alternativa (que prevé un recalce del estribo por medio de micropilotes), resulta necesaria la limitación de las cargas en el paso superior. En el caso de la solución alternativa, además es necesario el corte total o parcial del tráfico para poder ejecutar los micropilotes desde el tablero.

Con el fin de minimizar las cargas que transmita el tránsito de vehículos de la CV-378 a su estribo norte y por lo tanto al terraplén que se va a excavar para la ejecución del muro de contención, se propone en este anejo una serie de medidas que suponen cortes totales o parciales de esta carretera en el ámbito de la actuación.

La CV-378 en el ámbito de la actuación es una carretera perteneciente a la red de carreteras de la Diputación Provincial de Valencia. Para la afección al tráfico de esta carretera, así como para trabajar en su entorno, será necesario obtener autorización por parte del Área de Carreteras del Diputación de Valencia.

En conversaciones mantenidas con los técnicos del Área de Carreteras de la Diputación de Valencia durante la redacción del Proyecto, se traslada la necesidad de mantener abierto el tráfico en el paso superior, al menos en uno de los dos sentidos, salvo que no exista ninguna otra alternativa para la ejecución de las obras.

Se exponen a continuación las diferentes alternativas de afección al tráfico de la CV-378 para la ejecución de las obras.

2. Corte completo al tráfico de la CV-378

La solución que resulta óptima para la ejecución de la obra es el corte por completo al tráfico de la CV-378 entre las rotondas existentes a ambos márgenes de la obra como se muestra en la siguiente imagen.

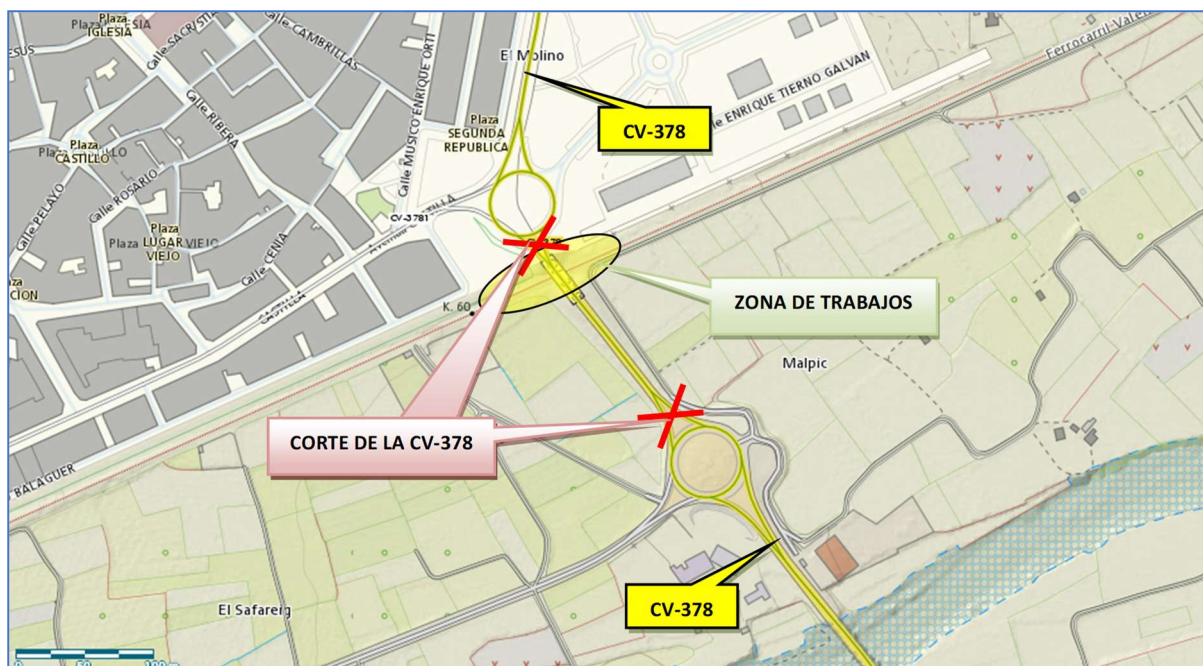


Ilustración 1. Corte de tráfico en el tramo de CV-378. Fuente: propia

La CV-378 discurre de sur a norte iniciándose en la A-3 a la altura de su PK 332 y finalizando en la CV-50 al norte del casco urbano de Ceste. Esta carretera comunica la A-3 con el Casco urbano de Ceste, con la CV-50 hacia el norte y con la CV-383, que parte de Ceste en dirección a Loriguilla.

En caso de ejecutarse este corte los vehículos que procedentes de la A-3 quieran acceder al casco urbano de Ceste podrán hacerlo por el Oeste del mismo. Para ello emplearán el vial existente al sur del casco urbano de Ceste que discurre desde la CV-378 hasta la CV-50. Desde este punto puede accederse al Oeste del casco urbano de la población. Los vehículos que pretendan seguir la CV-50 hacia el norte, podrán hacerlo de igual forma por este vial. Por último, los vehículos que desde la A-3 se dirijan a la CV-383, podrán hacerlo bordeando el casco urbano de Ceste por su Noroeste. Los itinerarios en sentido opuesto son igualmente posibles en las mismas condiciones.

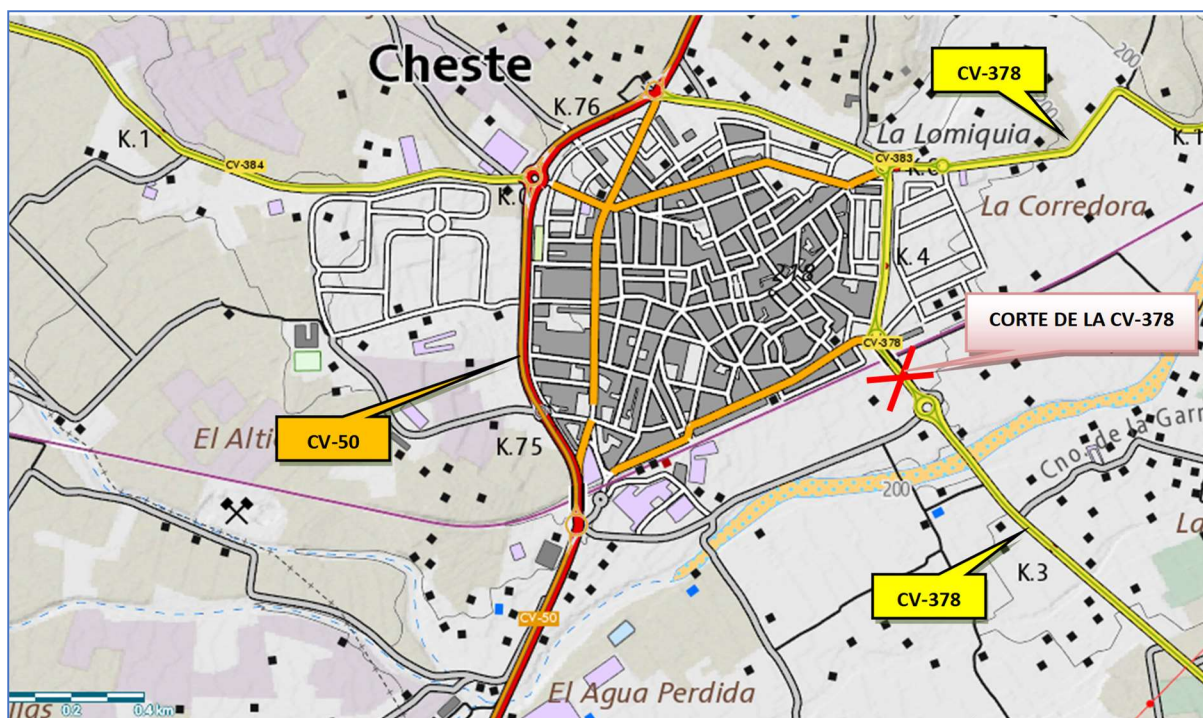


Ilustración 2. Recorridos alternativos. Fuente: propia

Esta solución supondría la colocación de carteles en las intersecciones para definir los itinerarios alternativos para el tránsito de los vehículos. La duración estimada del corte sería de un mes.

3. Corte de carril de uno de los sentidos de la CV-378

La segunda solución consiste en cortar únicamente uno de los dos carriles de la CV-378 durante el tiempo en que se esté trabajando en el espacio ocupado por dicho carril, bien sea para la ejecución del muro por bataches o para la ejecución de los micropilotes

Por lo tanto, los trabajos se realizarían en dos fases. En una primera fase se cortaría el carril de sentido decreciente (salida del casco urbano de Ceste). Esta primera fase tendría una duración estimada de dos semanas. En una segunda fase se cortaría al tráfico el carril creciente (entrada al casco urbano de Ceste) de la CV-378. La duración de las actuaciones de esta segunda fase sería de otras dos semanas.

Dentro de esta alternativa pueden estudiarse dos opciones.

3.1. Corte de uno de los sentidos de forma permanente

En este caso se cortaría en primer lugar el carril de salida de Ceste hacia la A-3 durante dos semanas. La salida del casco urbano hacia la A-3 se realizará desde el Oeste del núcleo de la población y



empleando la ronda sur del municipio. Sí se permitirá el acceso al casco urbano desde el sur de la CV-378.

Una vez finalizados los trabajos en este lateral del tablero, se procedería a la reapertura del mismo e inicio de los trabajos en el otro lateral. Para ello se cortaría el carril para el sentido contrario, es decir, de entrada al casco urbano desde el sur. Sí se permitiría en este caso la salida de vehículos del pueblo empleando la estructura. Este corte tendrá una duración estimada de otras dos semanas.

En los dos casos, se limitará el tonelaje de los vehículos que circulen sobre la estructura con un máximo de 3,5 Toneladas.

Existe en este caso una solución intermedia que consiste en, cortando en cada fase uno de los dos carriles, mantener siempre un mismo sentido abierto para el tránsito de vehículos en la estructura. Resulta en este caso más interesante mantener el tráfico de salida del municipio (CV-378 hacia el sur) y cortar el de entrada desde el sur. La rotonda norte de la CV-378 es una rotonda urbana, mientras que la sur está en un ámbito menos urbano. Si se corta la CV-378 para entrar al casco urbano no quedará otra alternativa para los vehículos que emplear la ronda sur de Cheste hasta la CV-50 desde donde podrán realizar cualquier movimiento. Si el corte se realizará en sentido contrario afectaría a la rotonda urbana que tiene un tráfico mucho mayor, creando una mayor incertidumbre a los usuarios de la misma que deberían emplear las calles del pueblo para llegar a su destino.

3.2. Corte de un carril dando tráfico alternativo a uno y otro sentido

Existe una última opción que consiste en dar tráfico alternativo a ambos sentidos de circulación durante la ejecución de los trabajos. En la primera fase, durante la ejecución de los trabajos en el lateral oeste del tablero, los vehículos emplearían el carril este (el de entrada al casco urbano desde el sur). Se dará tráfico alternativo en este carril para uno y otro sentido. En la segunda fase se cortará el carril de salida del casco urbano mientras se ejecuten las obras en el otro lateral del tablero. Igualmente en este caso también se dará tráfico alternativo a ambos sentidos de circulación de la CV-378.

Igual que en el caso anterior, se limitará el tonelaje de los vehículos que circulen sobre la estructura con un máximo de 3,5 Toneladas.

Puesto que la duración prevista para este desvío es de un mes, no resulta viable la colocación de banderas que den tráfico alternativo. Se ha optado por tanto por el empleo de semáforos. La señalización del desvío se realizará según lo establecido en la Norma 8.3 IC Señalización de Obras, según lo previsto en el ejemplo 1.8 de "Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas".



La proximidad de la estructura a la rotonda de acceso al casco urbano de Cheste (al norte de la actuación). Hará necesario la demolición de la isleta deflectora existente de la CV-378 para el paso del tráfico. Una vez concluido el desvío del tráfico, se ejecutará de nuevo la isleta en las condiciones en las que se encontraba de forma previa a su afección.

De nuevo la proximidad de la glorieta dificulta la señalización a colocar según lo previsto en la Norma 8.3 IC Señalización de Obras.

4. Corte previsto

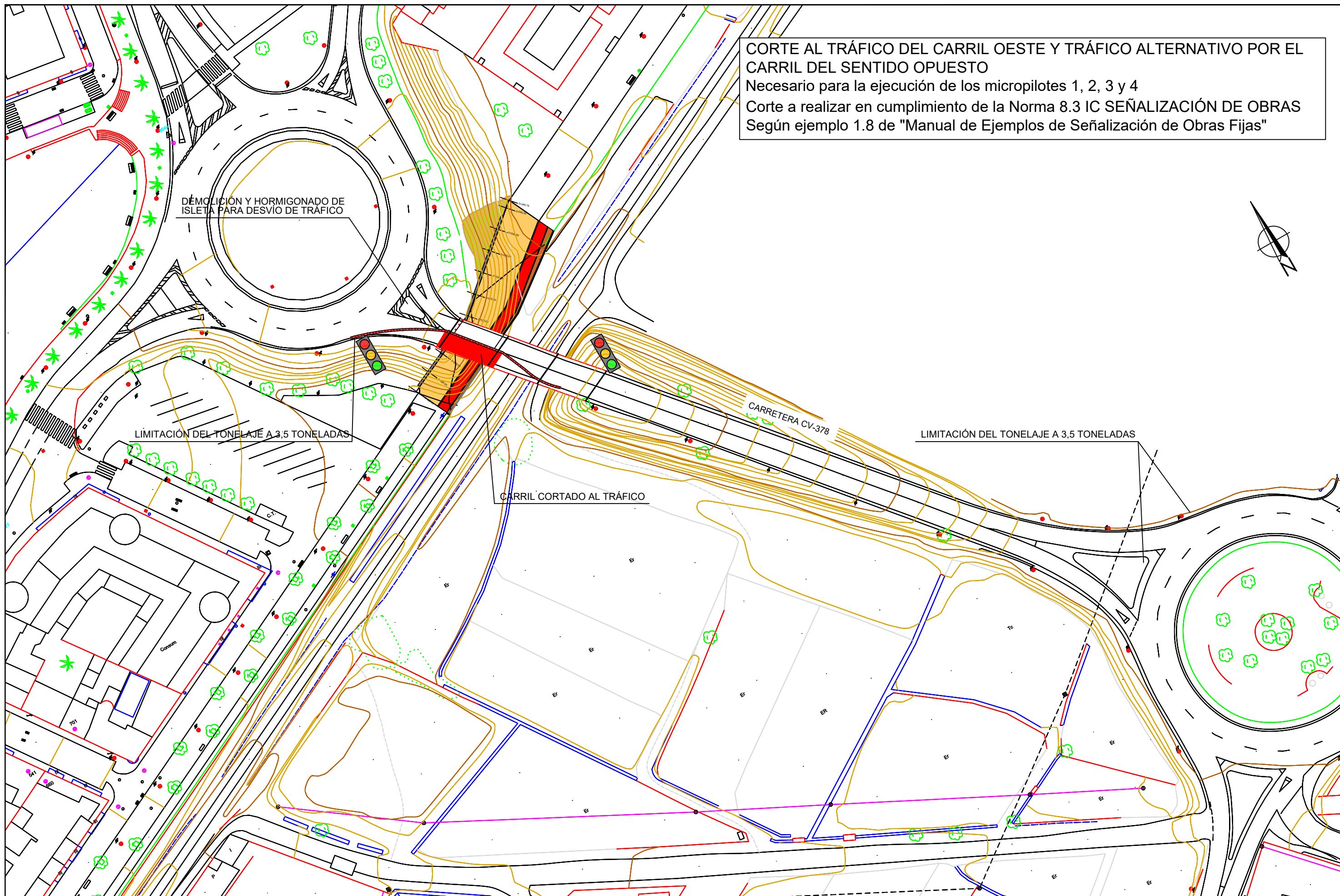
Puesto que esta última opción de dar tráfico alternativo a ambos sentidos de la CV-378 y limitar el tonelaje en el ámbito de la obra resulta la económicamente más costosa, se prevé la ejecución de las obras en esta casuística, según los planos que se adjuntan como Apéndice al presente Anejo.

En caso de que finalmente por parte del Área de Carreteras de la Diputación de Valencia se autorizase alguna de las otras alternativas descritas en este anejo, está podría ser ejecutada suponiendo un ahorro presupuestario con respecto a la previsto en el Documento 6 Mediciones y Presupuesto en este concepto.

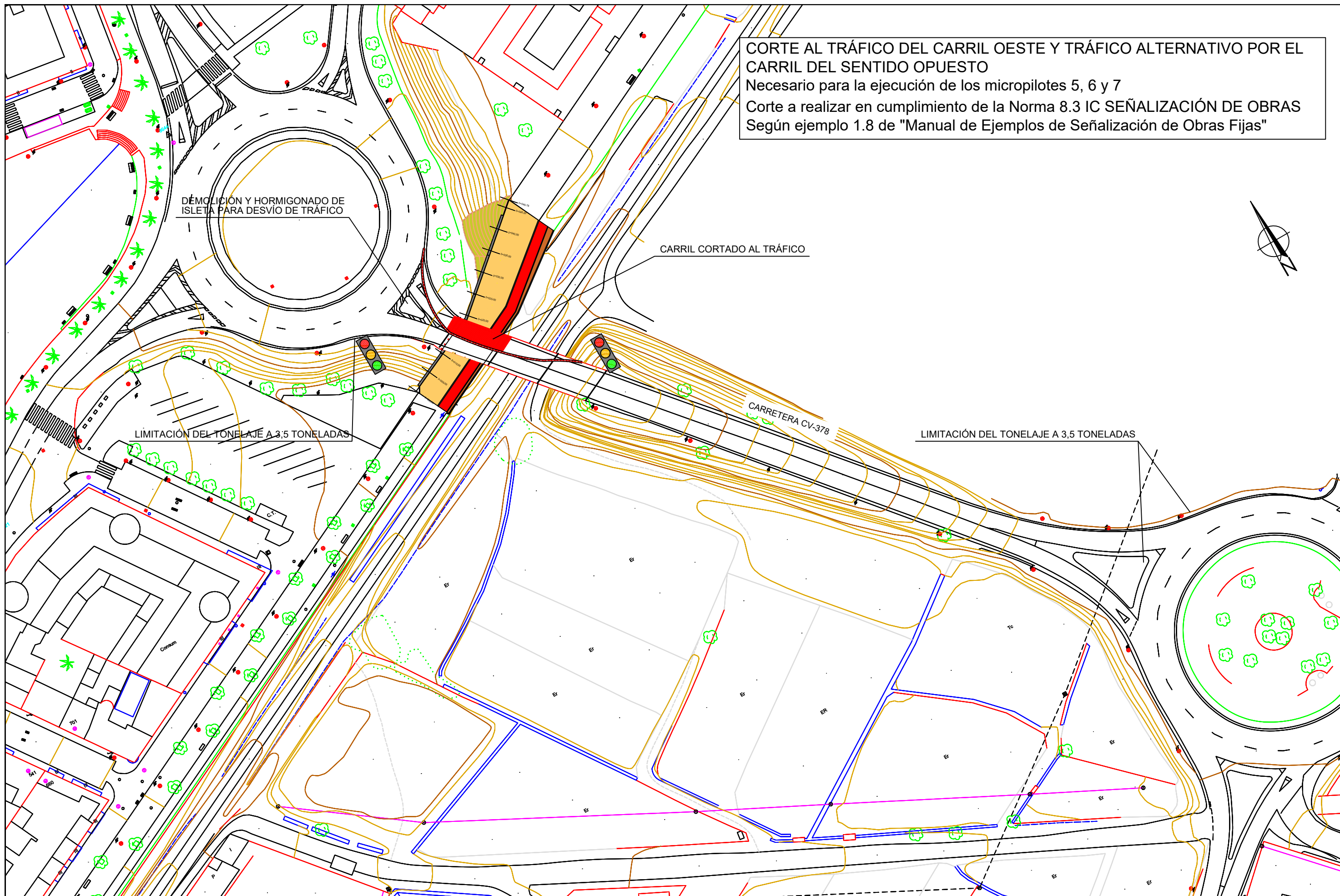
Se aportan a continuación los planos del corte de tráfico previsto.

Valencia, en septiembre de 2024

Rubén Fernández Morocho



CORTE AL TRÁFICO DEL CARRIL OESTE Y TRÁFICO ALTERNATIVO POR EL CARRIL DEL SENTIDO OPUESTO
Necesario para la ejecución de los micropilotes 1, 2, 3 y 4
Corte a realizar en cumplimiento de la Norma 8.3 IC SEÑALIZACIÓN DE OBRAS
Según ejemplo 1.8 de "Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas"



CORTE AL TRÁFICO DEL CARRIL OESTE Y TRÁFICO ALTERNATIVO POR EL CARRIL DEL SENTIDO OPUESTO
Necesario para la ejecución de los micropilotes 5, 6 y 7
Corte a realizar en cumplimiento de la Norma 8.3 IC SEÑALIZACIÓN DE OBRAS
Según ejemplo 1.8 de "Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas"