

Variante Romaní - Silla



Detalle de una de las estructuras construidas en la Variante Romaní-Silla.

LAS obras de nueva construcción, ejecutadas en la zona Sur de Valencia, se pueden dividir en dos fases bien diferenciadas: una primera de 4,8 km y una segunda de 5,6 km.

Para una mejor explicación de las obras, clasificaremos la misma en tres apartados: a) características principales y datos técnicos, b) justificación y motivos por los que se realizó la presente obra, así como su importancia dentro de la red viaria nacional, y c) ejecución de la misma.

La primera fase (julio de 1992), es el cierre de 4,8 km que conecta todo el tráfico Sur de Valencia.

Por A. LECHA

Construida con cuatro carriles por calzada, es un largo enlace que une el By-Pass con Alicante por la A-7, Alicante por la costa (CN-332) y por el interior (CN-340), Albacete (CN-430), Alcira (CC-3320) y Valencia por la llamada Pista de Silla, por medio de la que denominamos segunda fase (febrero de 1994).

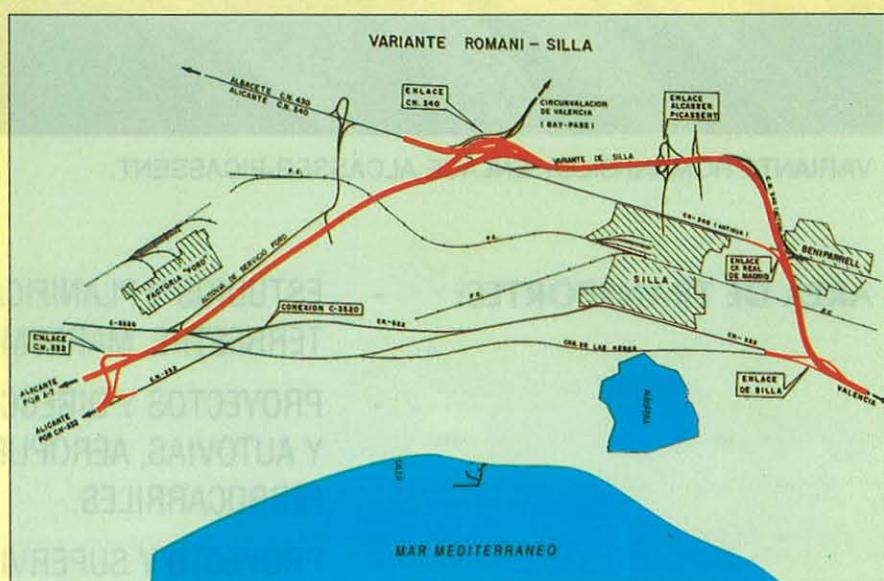
Esta segunda fase se construyó con tres carriles por sentido de circulación, con una longitud de 5,6 km y constituye la nueva Variante de Romaní-Silla.

Tanto la primera como la segunda fase, han sido construidas con todas las medidas, requisitos y exigencias que demanda la Administración para una carretera de 120 km/hora.

A) Características más significativas de las obras

Estructuras. En total se han construido 17 estructuras, distribuidas de la siguiente forma: 9 pasos sobre autovía, 2 sobre FF.CC., 4 sobre carreteras y 2 sobre cauces; además, 13 muros de contención de tierras.

Enlaces. Un total de seis enlaces dan servicio o comunican con Silla, Camino Real de Madrid, Picasent, y con las carreteras nacionales 340 y 332, así como con la CC-3320.



“**E**sta segunda fase, de 5,6 km de longitud, se construyó con tres carriles por sentido de circulación y constituye la nueva Variante de Román-Silla.”

Trazado y calzadas. En cuanto a la longitud del trazado, éste se divide en 4,8 km que componen la primera fase, y 5,6 km la segunda. Las calzadas se componen de 5,6 km de cuatro carriles por calzada; 4,7 km de calzada de tres carriles; 4,5 km de 2 carriles en enlaces y un carril por calzada a lo largo de 9,3 km.

Los carriles son de 3,50 m de anchura cada uno, con arcenes de 2,50 y 1 m, bermas de 0,5 m y mediana variable.

Las mediciones más importantes las podemos apreciar en el cuadro de magnitudes de la página siguiente.

B) Justificación de las obras

El motivo especial por el cual se construyen dichas obras, viene

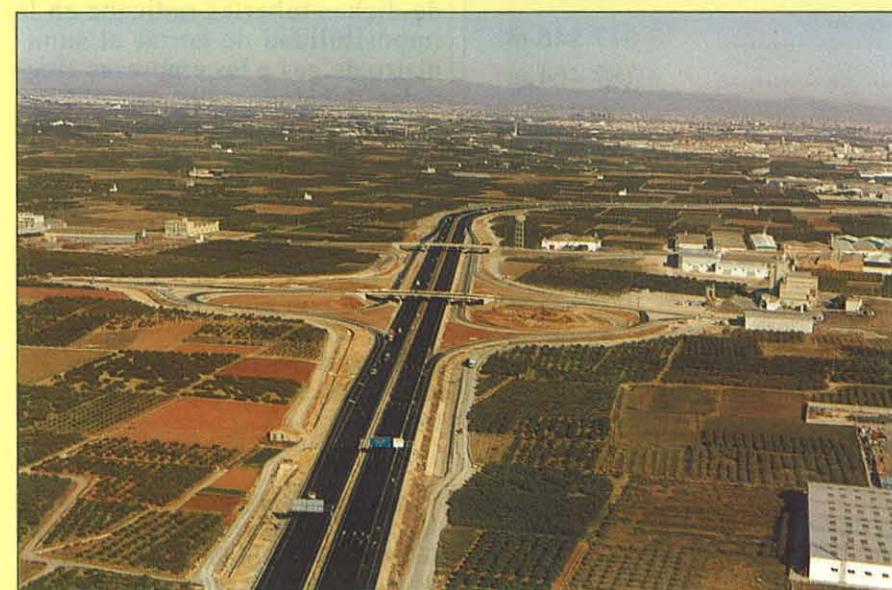


En la foto se aprecian los cuatro carriles por calzada de la primera fase (julio de 1992).

dado por el problema que origina tanto el tráfico nacional como el internacional, procedente del Norte de la Provincia de Valencia a su salida del By-Pass, así como la eliminación de todo el que procede de su zona Sur a su paso por la población de Silla, dirigiendo ambos hacia el Enlace de la CN-340, importante nudo de redistribución de dicho tráfico.

La importancia dentro de la red viaria nacional, es de gran magnitud puesto que resuelve así gran parte del ya mencionado problema, sobre el tráfico a su salida Sur del By-Pass.

En total se han construido un total de 6 enlaces, 17 estructuras y 13 muros de contención.



“ **U**na gran obra pública que viene a ser la solución de un problema que se llegó a pensar que era irresoluble, y, por este motivo, ha sido una obra bien recibida por Valencia y su comarca. ”

Para ello, han sido necesarios tres largos años de importantes trabajos de construcción, como resultado de estudios técnicos iniciados mucho antes.

En suma, una labor desarrollada por la Administración, dirigiendo las obras y gestionando la nada fácil tarea de expropiar y ocupar terrenos particulares, así como financiar los créditos necesarios para el pago de los correspondientes presupuestos.

En consecuencia, una gran obra pública que viene a ser la solución de un problema que se llegó a pensar que era irresoluble, y, por este motivo, ha sido una obra bien recibida por Valencia y su comarca. Por otra parte, ha sido rehabilitada con sumo cuidado su especial integración en el territorio, dentro



La ejecución de las obras se iniciaron a finales de 1991 y han finalizado a comienzos de 1994.

del entorno afectado y se han repuesto sus aspectos más característicos, en aquellas zonas especialmente afectadas.

C) Ejecución

La ejecución de las obras se iniciaron a finales de 1991 y han finalizado a comienzos de 1994. Una vez iniciadas dichas obras, cuando se encontraban ya las tierras completamente ejecutadas,

fue aprobado por la Administración la ejecución de un 4º carril adyacente, a fin de absorber todo el tráfico proveniente de la C-3320 y de la N-332 que se incorporarían, en el futuro, al ejecutarse la nueva Variante de Sollana.

Además, una de las dificultades añadidas a lo largo de la ejecución de las obras, fue el paso de las tuberías de gas, suministradoras de la factoría Ford y otras industrias, y que quedaban cortadas por el paso de esta variante.

Por otro lado, la dificultad de ejecutar un traslado de situación de dichas tuberías radicaba en la imposibilidad de cortar el suministro de gas a las empresas afectadas, debiéndose ejecutar el cambio con las tuberías en carga, como así se hizo.

Finalmente, diremos que las obras han sido realizadas por Dragados con la intervención de Inocsa como empresa consultora, y ha contado con un presupuesto total de 11 720 Mpta, destacando una inversión de 108,7 Mpta en actuaciones sobre impacto ambiental. ■

MAGNITUDES MAS REPRESENTATIVAS

Movimiento de tierras	3 817 546 m ³
Sub-base	187 464 m ³
Total aglomerado asfáltico.....	339 460 t
Hormigón en estructuras.....	60 720 m ³
Acero Corrugado AEH-500	5 300 000 kg
Vigas prefabricadas	6 357 m
Superficie en tableros.....	24 325 m ²
Reposición caminos de servicio	110 425 m ²
B. de seguridad New-Jersey	21 000 m
B. de seguridad doble onda	36 000 m
Valla de cerramiento.....	20 000 m
Canales en Picassent.....	1 500 m
Desvíos provisionales.....	25
Vías de servicio.....	3

Este artículo ha sido realizado por A. Lecha, periodista de la Redacción de la revista RUTAS, con material remitido por la empresa constructora.