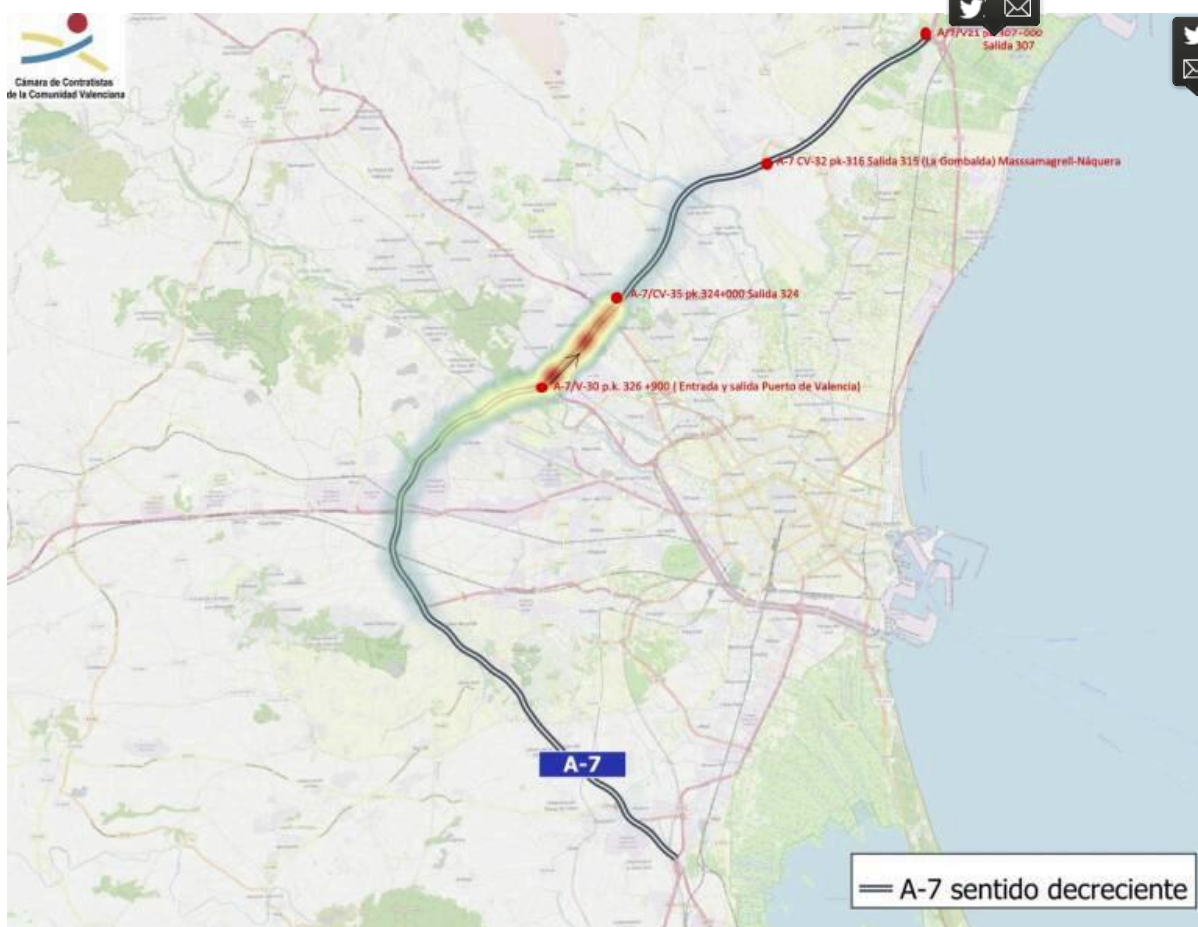




El 'by-pass' de Valencia, la circunvalación con mayor siniestralidad de España

BY PASS, CARRETERAS



24/04/2024 - Este es el momento fecha y lugar, en el que nuevamente debemos manifestar los valencianos que siempre y por todos los gobiernos de la Nación, hemos estado postergados y olvidados... y cuando los problemas ya nos han superado ampliamente –por falta de infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias e hidráulicas adecuadas– es cuando tras años y lustros de espera, se acometen tardíamente las soluciones. ¡Siempre llegamos, llega el Estado central, tarde, con su pertinaz falta de inversiones y/o financiación... siempre tarde!

Además de ello y desafortunadamente, esto ha venido ocurriendo si no con la anuencia y aquiescencia del Gobierno de la Generalitat, sí con unas exigencias expresadas con sordina por aquello de obediencia al partido del Gobierno, si es el mío, frente al interés de mi Comunitat y mis conciudadanos.

Más centrémonos en las carreteras y muy especialmente en el Eje Mediterráneo Viario y el By-Pass de Valencia. Hagamos un poco de historia y concretemos fecha y datos para así dar objetividad a nuestras quejas:

Por Decreto 2052/1971 se adjudica por Concurso Público a Aumar la ejecución, explotación y régimen concesional por 27 años, iniciales, la Autopista del Mediterráneo desde Tarragona a Valencia (Puzol) con sus 229 kms, que supuso un antes y un después para el despliegue económico de nuestra Comunidad. Posteriormente, por Decreto 3477/1972 se adjudica igualmente a Aumar (Autopistas del Mediterráneo) por concurso público e igualmente con proyecto del insigne ICCP **Claudio Gómez Perreta**, el tramo Valencia (Silla/Picassent) a Alicante con sus 165 kms.

Esta Autopista de Peaje AP-7, que inicialmente contaba con 27 enlaces y 9 áreas de Servicio, se fue poniendo en servicio paulatinamente y por subtramos. El tramo Tarragona-Valencia/Puzol finalizó totalmente en junio 1978 y el tramo Valencia (Silla /Picassent)-Alicante, en marzo 1985. Aunque esta Autopista del Mediterráneo era de peaje y consiguientemente de pago por uso, alternativamente el usuario (automóvil y camión) siempre tuvieron y siguen teniendo gratuitamente la Red de Carreteras del Estado, la N-340 que discurre desde Puerto Real (Cádiz)-Motril-Murcia-Valencia-Barcelona y la N-332, Cartagena-San Pedro del Pinatar-Alicante-Villajoyosa-Benidorm-Benissa-Jávea-Oliva-Gandía-(A-38)-Silla-V-31 (Pista de Silla).

Al carecer el área metropolitana de Valencia, en aquellas fechas de los 90, de un Corredor Comarcal Norte y Noroeste, los gobiernos autonómicos de **Joan Lerma** (1983/1995) y la alcaldesa **Clementina Ródenas** (1989/1991), posteriormente presidenta de la Diputación (1991-1995), renunciaron/acordaron con Aumar el que no se acometiera la Circunvalación de Valencia Norte-



industriales y comerciales a un aislamiento en su movilidad u obligado peaje. Mas ante esta renuncia, ni Generalitat ni Diputación acometieron por su cuenta e inversión este Corredor Viario Metropolitano ni exigieron a la Administración Central el que acometiera con prontitud tal Circunvalación Metropolitana Dual.

Esta interrupción/anormalidad viaria en el Eje Mediterráneo Viario supuso que durante 18 largos años la ciudad de Valencia fue denominada "el semáforo viario de Europa" (recordemos que durante 40 años persistimos siendo también "el semáforo ferroviario de Europa), ya que todo el tráfico viario que desde Cataluña y toda Europa –máxime con el inicio del despliegue del turismo hacia el Levante Español– llegaban a Valencia bien por la Autopista del Mediterráneo, bien por la N-340 se encontraban que tenían que atravesar Valencia tanto de ida como de vuelta (Avda. Cardenal Benlloch, Avda. Eduardo Boscá, Avda. Peris y Valero, Avda. Ausías March, Pista de Silla (V-21), con grandísimas incomodidades para la población de estas zonas de Valencia (tráfico intenso, contaminación acústica y medioambiental, accidentabilidad, etc.) y gran contrariedad para los vehículos pesados con productos hortofrutícolas para la exportación, así como los camiones y turistas camino de las playas de la Safor, la Marina y Alicante.

Acometida finalmente tras más de 15 años de espera, la ejecución del By-Pass o circunvalación de Valencia por el Ministerio de Obras Públicas, en sus 47 Kms, desde Puzol hasta Silla/Picassent, el primer tramo que comprendía desde Puzol hasta la confluencia con la A-3 (Ribarroja del Turia) fue inaugurado por el vicepresidente del Gobierno **Alfonso Guerra** el 26/06/1990, y posteriormente el 15/05/1992 se finalizó y puso en Servicio el tramo A-3 hasta Silla/ Picassent.

Así pues, puedo afirmar –pues fui Director de Zona de la Empresa Constructora que realizó este By-Pass (en unos 39 Kms, en tres de sus cuatro tramos)– que ya en el nacimiento del By-Pass confluyeron en sus dobles carriles, más un tercero que se implantó en las zonas de incorporación y salidas de enlaces, y en ambos sentidos, los tráficos de larga distancia, mayormente camiones, con los tráficos de agitación metropolitana, ya que Generalitat y Diputación nunca acometieron ese necesario Corredor Comarcal, que necesariamente tuvo y actualmente tiene, con mayor intensidad, que asumir la A-7.

Podemos asegurar que ya a los pocos años de puesta en servicio el By-Pass, alrededor de 1997/1998, percatados de este problema evidente, pero inducido, ya se iniciaron los primeros anteproyectos conducentes al desdoblamiento del By-Pass. Fueron los ingenieros y sucesivos, compañeros y jefes de Demarcación, **Manuel Calduch Font** y **Tomás Prieto Martín**, quienes ya claramente vieron la necesidad del desdoblamiento de esta Autovía.

Posteriormente, **Ismael Ferrer Domingo**, **José Vicente Pedrola Cubells** y el actualmente el Jefe de la Demarcación, **Guillermo Llopis Serrano**, han venido impulsado con persistencia, conocimiento y rigor técnico esta necesaria ampliación, no necesariamente ni asumida ni comprendida por los talibanes del falso ecologismo.

Hoy en día es inasumible y extremadamente peligroso entrar y salir del *by-pass*; el colarse (vehículos automóviles y furgonetas, principalmente) entre una larga constante e interminable fila de camiones que ocupan dos carriles ¡es jugarse la vida! La objetividad de los números (accidentes, retenciones, contaminación, etc.) lo avalan.

De ahí que no entendamos como colectivos y plataformas ciudadanas ...motivados por oscuros e inciertos y falsos derechos agredidos (destrazo de bienes culturales, arqueológicos, tala de árboles, incumplimiento de la Ley de Patrimonio Valenciano, etc.) se oponen a la ampliación, cuando la ampliación hoy en curso, al igual que las posteriores que con prontitud ha de acometerse y que ahora solicitamos su urgente licitación, cumplen no sólo con toda la Normativa de Declaración de Impacto Ambiental, sino yo diría con exquisitez y sumo cuidado, vamos más allá, con todas las objeciones/peticiones cursadas por los ayuntamientos, urbanizaciones y polígonos industriales/comerciales afectos. Y es más, las obras a acometer van fundamentalmente al separar los tráficos de agitación –corta distancia comarcales– de los tráficos de larga distancia, y consecuentemente a acotar y disminuir la Siniestralidad, retenciones, contaminación ambiental CO2, ruidos, polución, etc.

Así las cosas, en fecha 2 de marzo de 2022 se adjudicó a la UTE Dragados & Pavasal por 110,37 millones de euros y un plazo de ejecución 36 meses.

La Duplicación: mejoras funcionales y de seguridad vial con integración ambiental de la autovía A-7 (By-Pass), tramo: enlace con la CV-32 (La Gombalda Massamagrell/Museros/Rafelbunyol/ Náquera) con el Enlace CV-35 (Autovía del Turia/Llíria), tramo de 11 Kms (pk.313 al pk-324) en su inicio ha sufrido retrasos importantes que ha obligado a una nueva planificación consecuencia de los servicios afectados (reposición riegos, escorrentías, tendidos eléctricos de alta tensión, conducción de gas licuado de Enagás, etc. etc, si bien ya en enero 2024 su ritmo de ejecución ya es normal, con las dificultades técnicas/operacionales que conllevan estas ampliaciones, sin afectar en lo posible al tráfico existente.

Actualmente es urgente proseguir con esta ampliación. En diciembre 2023 ya fue sometida a información pública el siguiente tramo denominado B-1, a saber: Ampliación: mejoras funcionales y de seguridad vial y mejoras de integración ambiental de la Autovía A-7 (By-Pass), tramo B-1, enlace CV-35 (Autovía del Turia) hasta V-30 (Autovía paralela al cauce río Turia) hasta V-30 (Autovía paralela al cauce río Turia) pk. 324+000 al pk 326+900, y única salida y entrada al Puerto de Valencia del tráfico pesado procedente y con destino hacia el norte: Barcelona, etc. y hacia el oeste Madrid (Autovía A-3).



AP-7; A-7/CV-10; A-23 (Autovía de Aragón)

-Por el Centro (objeto de este tramo B1) confluyen hacia:

A-3 Autovía Madrid

CV-35 (Autovía Llíria – Ademuz – N-330 Requena-Teruel)

V-30 (Acceso al Puerto de Valencia y población Área Metropolitana Sur.

-Por el Sur desembocará su tráfico en:

AP-7hacia Alicante (por la costa) Murcia – Almería.

AP-7(Alcoy – Alicante)

A-35(Alcoy- Alicante – Fuente de la Higuera, Alicante por A-31, Murcia y Albacete)

Este tramo B1 al igual que todo el By-Pass, sigue siendo la única vía viaria, tanto de acceso como de salida al Puerto de Valencia, segundo en importancia en España (tras Algeciras) y primero en contenedores, con 76,77 millones de Tm. de mercancías manejadas en 2023, y donde el 95% de los Contenedores Export-Import se trasladan por carretera (unos 100.000 vehículos /día), ya que de momento, menos del 5% de estos contenedores usan el ferrocarril. Y aunque en el umbral del 2030 la cuota ferroviaria llegue a homologarse en Europa (?), con un 10/15%, todavía el transporte por carretera tendrá infinitamente su prevalencia.

La construcción de calzadas laterales adosadas al trazado actual en este tramo B-2 (al igual que se proyectó en el Tramo A (en ejecución), permitirá separar el tráfico de agitación, del tráfico de largo y medio recorrido. La proximidad de núcleos urbanos y residenciales (urbanizaciones) consolidadas, las altas intensidades de tráfico, con áreas especialmente sensibles –urbanizaciones residenciales y colegios– que sufren un impacto medioambiental que es necesario reducir (impactos visuales y acústicos) y que ya están contempladas en el proyecto a licitar. Se incluyen las medidas necesarias para minimizar los impactos medioambientales, entre las que destaca de pantallas acústicas, curvas, semicirculares absorbentes. Igualmente se proyecta una nueva pasarela peatonal en paralelo al paso superior que conecta la zona del IES La Cañada con el Polígono Fuente del Jarro.

Aunque incluido en los PGE- MITMA-2022, el proyecto de Trazado hasta el pasado 3 de diciembre 2023, el actual MITMS (Ministerio de transporte y Movilidad Sostenible) no ha aprobado el Proyecto de Trazado y ha salido a información Pública. ¡Urge su licitación para este año 2024 (3 er trimestre)! El presupuesto estimativo asciende a unos 128 millones de euros, IVA incluido.

Jamás un proyecto viario ha alcanzado tal ratio de coste 44m€/kms, careciendo además de viaductos/puente. Ello da idea de la inversión que supone las medidas ambientales proyectadas.

Accidentalidad, retenciones e intensidad media de tráfico

Para finalizar este artículo /petición de Inversiones para ampliar el By-Pass, me voy a permitir aportar datos que amablemente me ha proporcionado tanto la Dirección General de Tráfico en su Delegación de Valencia, como igualmente las Estaciones de Aforo de la Demarcación de Carreteras.

Resumen Accidentalidad A-7 (By-Pass) Circunvalación de Valencia.

	Años 2017-2019	2021-2022	2023	TOTAL
Accidentes totales	557	415	220	1192
Accidentes con víctimas	200	119	60	379
Accidentes mortales	6	3	2	11
Víctimas mortales	6	3	2	11
Heridos leves y graves	390	193	103	686



	Años 201-2022	Año 2023
Retenciones causadas por accidentes	183	149
Horas Retención media	1 hora y 21 minutos	1 hora y 51 minutos
Horas Retención máxima	4 hora y 51 minutos	5 horas y 2 minutos
Kms Longitud Retención Media	2'83 kms	4,21 kms

Intensidad media diaria (IMD) Tramo: Enlace CV-35 → Enlace V-30 Estación de AFORO V-310 -2 Tramo B1 . Pendiente de Licitar

Pk.- 325'54	Ligeros	70.240 veh/día	108.890 veh/día/ media
	Pesados	34.599 veh/día	
	Ligeros	78.498 veh/día	31'70 % pesados
	Pesados	34.450 veh/día	

Ante estos número (datos objetivos) no cabe sino por parte de la Generalitat Valenciana, la sociedad civil y el empresariado apoyar el trabajo de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana y exigir al Gobierno de la nación y al ministro **Óscar Puente** el proseguir con la Ampliación del By-Pass (A-7) de circunvalación de Valencia.

Suscríbete al canal de WhatsApp de Valencia Plaza

Manuel Miñés

Lo más leído

- 1 El director general de Industria, Manuel Rosalén, en el hospital por un accidente
- 2 El IVO negocia con el Ayuntamiento de València 1.400 m2 de suelo para su ampliación
- 3 La Generalitat impulsa un plan para asegurar una plantilla pública "profesionalizada y estable"
- 4 El Ayuntamiento de València plantea contar con la iniciativa privada para acabar de urbanizar El Perellonet
- 5 'Castellón Plaza' premia la excelencia de Grupo Gimeno y distingue a UBE por su sostenibilidad