



Anejo 1:

ANTECEDENTES





INDICE

1 INTRODUCCIÓN.....4

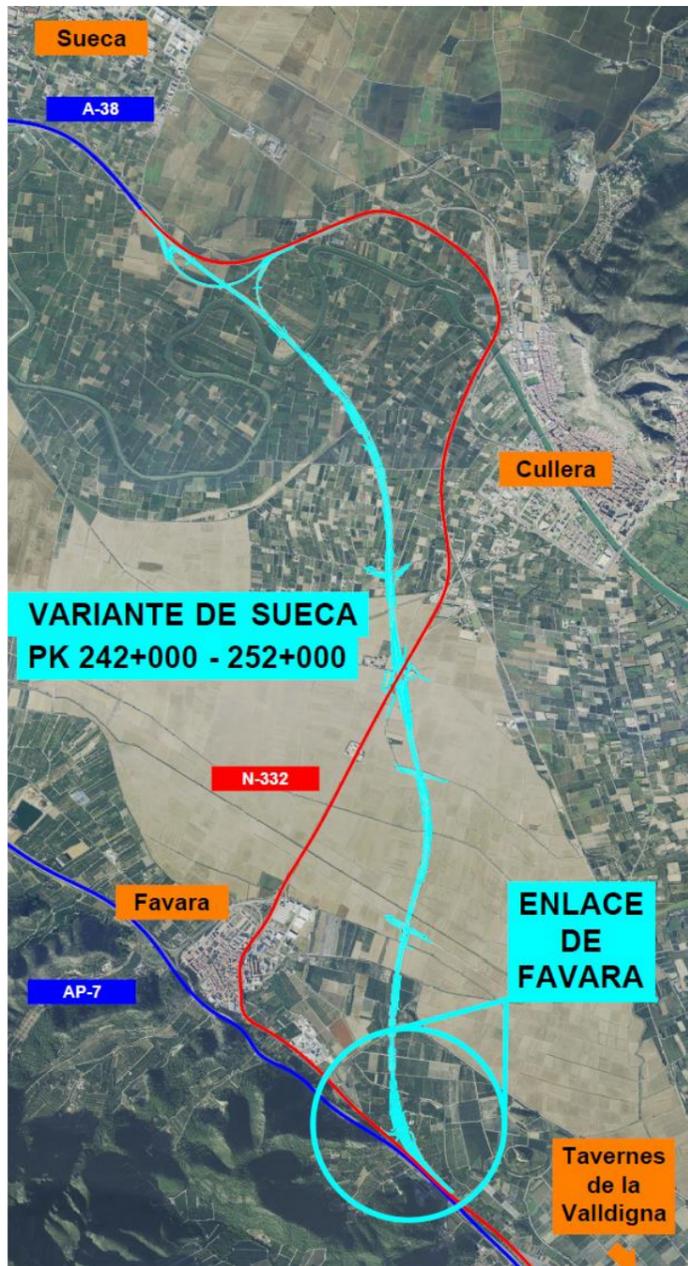
2 ANTECEDENTES4

APENDICE 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

1 INTRODUCCIÓN

En el presente anejo se describe los antecedentes que han motivado la redacción de este trabajo final de máster. Se incluyen las principales características de las principales vías afectadas y en concreto del tramo Variante de Sueca y las variaciones que se han llevado en su ejecución. Así mismo se incluye un reportaje fotográfico de la zona de emplazamiento del Enlace de Favara.

2 ANTECEDENTES



La carretera N-332 es una carretera nacional que conectaba las provincias de Valencia y Almería, comenzaba su trazado en el municipio de Vera (Almería) y recorría el litoral del Mar mediterráneo hasta la ciudad de Valencia pasando por las provincias de Murcia y Alicante. Paralelamente a esta carretera se encuentra la autopista (de peaje) del mediterráneo AP-7. En la actualidad buena parte del trazado de la N-332 ha cedido su titularidad a la comunidad autónomas de Andalucía y Murcia. En cambio, en la Comunidad Valenciana continúa por todo el litoral como camino alternativo libre de peaje y paralelamente a la autopista de peaje AP-7.

Debido a la cantidad muy elevada de tráfico que circulaba por la N-332 en la provincia de Valencia y Alicante, y a que la carretera tan solo contaba con una sección con dos carriles de 3,5 metros y arcones de 2,5 metros, a finales de los 90' e inicios de los años 2000 comenzaron a realizarse proyectos y ejecutarse obras de desdoblamiento de esta carretera. En concreto, se realizaron los proyectos de la variante de Sueca (tramo I) y del tramo Sollana-Sueca. Posteriormente a mediados de los años 2000 se comenzaron las obras de la variante de Sueca (Tramo I), que finalizarían en 2008. Como continuación de este tramo, en el año 2007 se realizó el proyecto de construcción "Variante de Sueca (Tramo II variante de Cullera y Favara)" para el que se proyectaba un tramo de autovía de 8620 metros de longitud.

A lo largo de la variante de Cullera y Favara, encontramos tres enlaces: Enlace de Favara, Enlace Cullera Sur y Enlace Cullera Norte.

En el trazado del proyecto, la rasante viene condicionada por la cota de inundación de la avenida de 500 años de periodo de retorno del río Júcar. Debido a gran cantidad de material de préstamo para alcanzar esta cota, cuenta con una mediana estricta de 2 m entre bordes de plataforma

Tiene su inicio en el término municipal de Tavernes de la Valldigna, en el PK 0+000. En la zona inicial del proyecto, la traza discurre paralela a la autopista AP-7 hasta la zona del enlace de Favara (PK 0+650), donde conecta la nueva autovía con la carretera existente N-332. A partir de este enlace, el trazado discurre hacia el norte, atravesando campos de cultivo, principalmente de arroz. La traza intercepta varios caminos agrícolas a los que se les da continuidad mediante pasos inferiores o superiores. Asimismo, se interceptan gran cantidad de acequias de la red de riego de la zona a las cuales también se les ha dado continuidad mediante drenaje.

En el PK 4+500, la nueva autovía cruza la carretera existente N-332. En este punto se encuentra el enlace denominado de Cullera Sur, que sirve de conexión entre ambas vías mediante una glorieta inferior. Tras el cruce con la N-332, el trazado de la autovía sigue hacia el norte hasta el PK 5+800 donde se desvía ligeramente hacia el noroeste. En esta zona del trazado, el cultivo de los campos se dedica mayoritariamente a árboles frutales, concretamente naranjos.

A partir del PK 7+260, el trazado de la autovía discurre en estructura a lo largo de un viaducto de 1.300 m. Esta estructura permite salvar el cauce del río Júcar, y su zona principal de inundación, que cruza el trazado en el PK 7+350. El final del tramo se corresponde con el p.k. 8+620, ya sobre el término municipal de Sueca, donde se tiene prevista la conexión y coordinación con el tramo existente de la Variante de Sueca. Al final de la autovía, al norte de la población de Cullera, se encuentra proyectado un nuevo enlace, Cullera Norte, que enlaza la autovía con la actual N-332 en su variante de la población de Sueca.

La orografía del ámbito del proyecto es suave y sin condicionantes significativos pues se encuentra en la llanura de inundación del río Júcar. Este hecho lleva a proyectar la nueva autovía en terraplén, con una cota de rasante tal que la infraestructura no se inunde con la avenida de 500 años de periodo de retorno.

El drenaje es uno de los principales condicionantes, dada la ubicación del Proyecto en la llanura de inundación del río Júcar. Por ello se determinaron las líneas de que consisten en 41 ODT de consideración que consisten en:

- 21 viaductos de entre 16 y 154 m además del viaducto sobre el río Júcar, de 1.350 m, y los ramales del enlace de Cullera Norte con longitudes de 380 y 940 m.
- 5 pasos superiores para caminos y carreteras, 3 sobre el tronco y 2 sobre los ramales del enlace de Cullera Sur.
- 11 pasos inferiores para caminos y carreteras, alguno de ellos dando paso también a acequias contiguas al camino.
- 4 marcos de drenaje.
- 6 pórticos además de los que son pasos inferiores.



En 2008 se comienzan las obras del tramo, pero en 2010 se detuvieron los trabajos. En 2016 se han reanudado las obras, y entre 2017 y 2018 se ha tramitado el proyecto modificado nº1 en el que se incluyen diferentes modificaciones en el proyecto. Las modificaciones más significativas son las siguientes:

- Eliminación de alumbrado y postes S.O.S.
- Eliminación de los pasos superiores PS-2, PS-4 y PS-5.
- Eliminación del pórtico P-16 y desplazamiento de viaducto V-21.
- Debido a la detección de inestabilidad de terraplenes, se ejecutarán columnas de grava no previstas en ciertas zonas y se tiende el talud de 3H:2V a 2H:1V entre los pp.kk. 0+700 a 1+700.
- Modificación de las barreras metálicas y sustitución de la barrera rígida en la mediana por barrera metálica.
- Modificación de varias estructuras previstas para mejorar la permeabilidad transversal. Se sustituyen algunas estructuras por baterías de marcos y se añaden obras de drenaje, cambiándolas por marcos.
- Se modifica la geometría de las pilas proyectadas a circulares.
- Modificaciones en las reposiciones de servicios.
- Modificación del cemento de proyecto a cemento resistente a aguas marinas debido a la proximidad a la costa de la infraestructura.
- Modificación del enlace de Favara para evitar la afección al pozo un pozo de riego.

La última de las modificaciones citadas son el germen de este trabajo fin de máster, ya que se trata de la modificación del enlace de Favara por la presencia de un pozo de riego que es invadido por el trazado original del enlace. En el proyecto original, el enlace consta de una glorieta inferior de diámetro exterior de 120 metros, el tronco de la autovía salva la glorieta mediante un viaducto de 132 metros en 6 vanos con vigas en doble T.

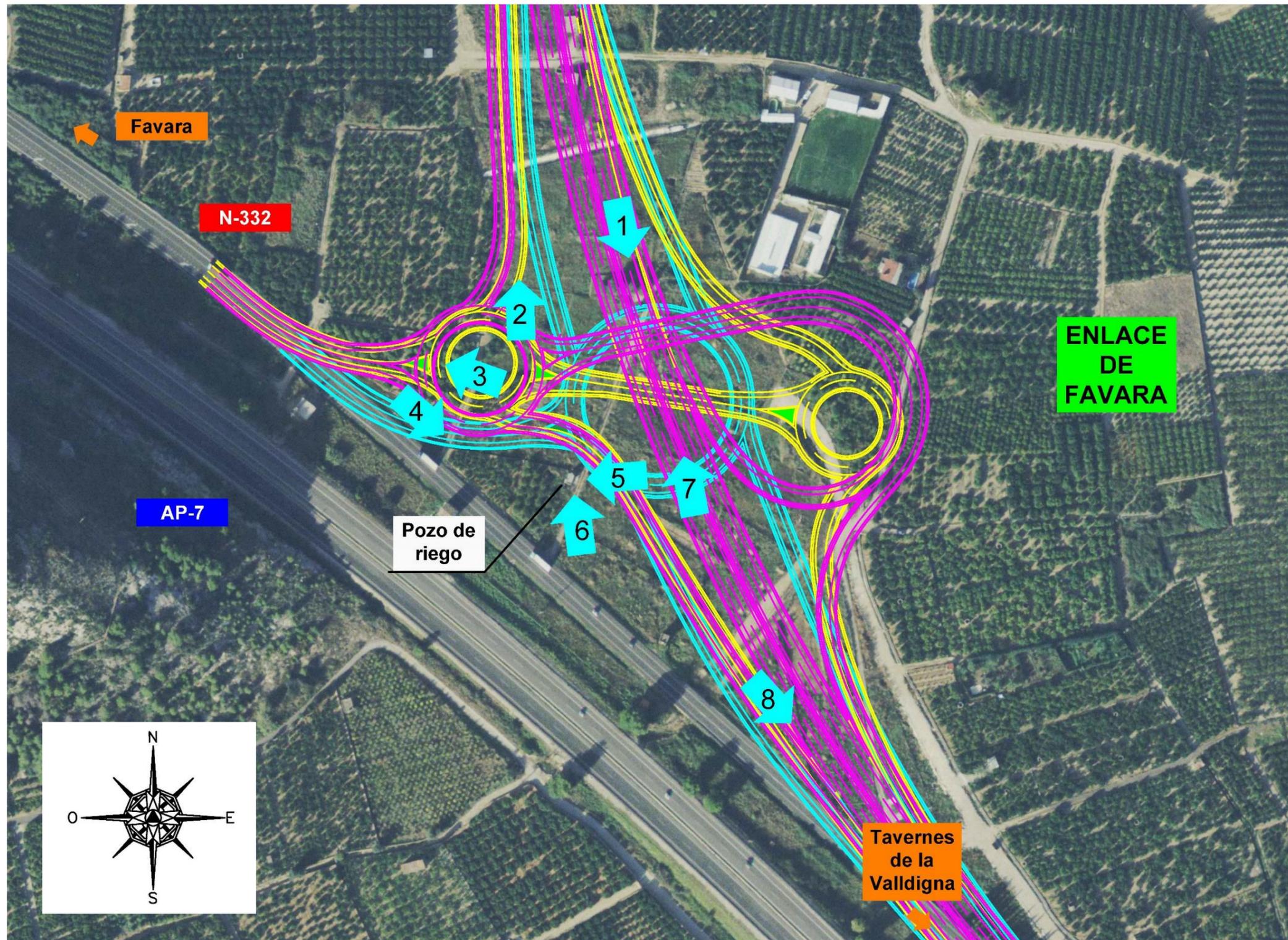
La presencia de este pozo de riego es una oportunidad para poder analizar académicamente diferentes opciones para el enlace.

En el "Apéndice 1: Reportaje fotográfico" se muestran algunas fotografías tomadas en campo



APÉNDICE 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

Planta Enlace de Favara





FOTOGRAFÍA 1: Vista N-S tronco principal



FOTOGRAFÍA 2: Vista S-N tronco principal y campos de cítricos



FOTOGRAFÍA 3: Vista E-O zona entronque de Enlace de Favara con N-332 actual



FOTOGRAFÍA 4: Vista NO-SE



FOTOGRAFÍA 5: Pozo de riego



FOTOGRAFÍA 6: Pozo de riego



FOTOGRAFÍA 7: Vista N-S tronco principal



FOTOGRAFÍA 8: Vista NO-SE, entronque tronco principal con N-332 actual