



ANEJO 1: SITUACIÓN ACTUAL Y ANTECEDENTES



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	3
2	SITUACIÓN ACTUAL	3
2.1	Aspectos medioambientales	3
2.2	Aspectos urbanísticos.....	4
2.3	Aspectos geológicos.....	5
3	ANTECEDENTES.....	6
4	FUENTES DE INFORMACIÓN CONSULTADAS.....	7

1 INTRODUCCIÓN

El anejo a continuación expone los antecedentes y la situación actual que han motivado a la realización de este trabajo final de grado. El cual analiza la conexión entre las carreteras AP-7, N-332 y CV-725. Específicamente el enlace que se encuentra sobre la carretera N-332 entre los PK 196 y 197.

2 SITUACIÓN ACTUAL

En el presente apartado se mostrarán los principales condicionantes ambientales de la zona en estudio y del terreno en el que está ubicada la infraestructura objeto del presente trabajo.

El enlace se ubica en la localidad de Ondara, la cual se encuentra entre los términos municipales de Denia y Pedreguer, en la comarca de La Marina Alta de la provincia de Alicante en la Comunidad Valenciana.

2.1 Aspectos medioambientales

En el plan de Estrategia Territorial de La Comunidad Valenciana define el área de la zona de estudio de este trabajo como “*Áreas estratégicas para mejorar la calidad del espacio urbano*”, constituyendo un bulvar metropolitano entre Dénia y Ondara. También forma parte de la traza de la “*Infraestructura verde*” la cual tiene como objetivos resaltar y conservar los activos medioambientales y paisajísticos de la zona a través de la actuación del *Corredor fluvial del Girona* y del *Corredor terrestre Valls de la Marina-El Montgó*, además, Ondara está catalogada como área para el asentamiento del *Parque industrial comarcal de innovación* y hace frontera con el centro de Polaridad Principal constituido por Denia.

Haciendo uso del Visor Cartográfico de la Comunidad Valenciana puede observarse los condicionantes medioambientales presentes. En la zona de actuación existe vulnerabilidad por nitratos tanto superficial como subterráneos; en cuanto a la calidad del aire se encuentra en la zona ES1011: Bética-Serpis (zona costera) la cual según análisis recientes supera los niveles mínimos de ozono establecidos según la OMS y los umbrales aceptados de PM₁₀. Respecto a la calidad ambiental no cuenta con Plan de Mejora de la calidad del aire.

Existen dos cuadrantes de la infraestructura del enlace que forman parte del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Montgó (Figura 1).

La climatología de la zona presenta una precipitación acumulada anual de entre 700-800 mm y la temperatura media anual ronda los 16 – 17 grados centígrados. En cuanto al aspecto hidrológico no existen recursos a destacar en las cercanías de la zona ni zonas inundables. A pesar de lo antes

descrito, la zona en estudio forma parte de las áreas críticas frente al cambio climático pudiendo afectarse las masas de agua subterránea costeras por la intrusión marina.



Figura 1. Fotografía PRUG Parque El Montgó, zona amarilla: área agrícola. Fuente: capa Medioambiente, Visor Cartográfico de la Comunidad Valenciana.

2.2 Aspectos urbanísticos

Continuando con el uso de la herramienta del Visor Cartográfico de la Comunidad Valenciana se observa que la carretera N-332 forma parte de una carretera histórica de la Red Estatal del año 1.909.

Según describe el Planeamiento Urbanístico de la Comunidad Valenciana (figura 2) la red viaria afectada está rodeada de diversas clasificaciones de suelo, siendo la zona en gris zona de nuevo desarrollo industrial, donde se ubica el centro comercial Portal de La Marina; una zona roja que pertenece a la clasificación residencial del municipio de Ondara y el área verde claro que se constituye de la zona rural común forestal formada por prados, praderas y vegetación frutal. Por otro lado, la zona donde transcurre la infraestructura de la carretera se sombrea de color amarillo que representa las redes viarias y de color verde oscuro, dentro de los ramales de enlace, como área rural de dominio público. Esto quiere decir que la modificación a realizar sobre el enlace ya existente va a afectar a la zona de uso industrial.

En conclusión, la zona donde se ubica la infraestructura del enlace no está constituida actualmente por alguna zona de infraestructura verde de mayor relevancia.

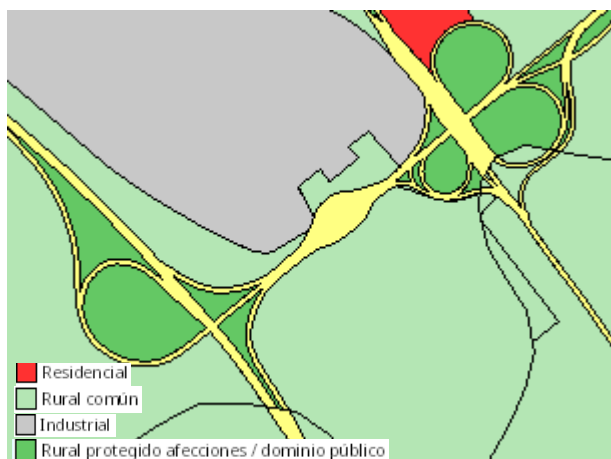


Figura 2. Situación de la zonificación y clasificación del Planeamiento Urbanístico de la Comunidad Valenciana. Fuente: Instituto Cartográfico Valenciano.

2.3 Aspectos geológicos

Para conocer los aspectos geológicos se parte de la información ofrecida en la plataforma del Instituto Geológico y Minero de España (IGME), la cual brinda distinta información acerca de la cartografía geológica, temática y brinda el servicio de mapas del territorio español.

Se extrae la descripción geológica de la zona en estudio específicamente del Mapa Geológico Nacional (MAGNA 50) con hojas a escala 1:50.000. Observándose una fisiografía plana y una extensa superficie terrestre donde predominan materiales de depósitos de glaciares de acumulación con niveles de arcillas rojas de cantos dispersos, los cuales pertenecen al Pleistoceno superior e inferior del Cuaternario (26 de la Figura 3). Por otro lado, en las zonas contiguas también destacan otros tipos de geología en la superficie (19 de la Figura 3), en dirección sur se encuentran margas blancas y niveles turbídicos “Facies Tap”.



Figura 3. MAGNA 50 sobrepuesto en la zona de estudio. Fuente: mapa web MAGNA 50 del IGME.

3 ANTECEDENTES

Las carreteras que forman parte del nudo viario del tipo enlace en Ondara son: la autopista AP-7, la carretera convencional N-332 y la carretera CV-725.

La autopista AP-7 también conocida como Autopista del Mediterráneo debido al itinerario que recorre por toda la costa, consta de más de 1.300 km de extensión desde la frontera con Francia hasta Cádiz. El tramo Tarragona-Valencia-Alicante abarca 373 km de longitud, el primer tramo fue puesto en servicio en el año 1978 y el segundo tramo en 1985. Su contrato de concesión de obra pública inició a mediados de los años 60 a cargo de la empresa ACESA, siendo el primero para la financiación del tramo Barcelona-Junquera, incluyendo la ampliación Barcelona-Tarragona. Posteriormente se decide ejecutar el tramo Tarragona-Valencia cuya adjudicación queda a cargo de la empresa AUMAR por un período de 27 años, posteriormente se concede nuevamente la concesión a AUMAR del tramo Valencia-Alicante también por 27 años. Debido a una modificación en el contrato de la concesión con objetivo de disminuir las tarifas en los peajes se amplía el plazo de concesión hasta diciembre de 2019.

Dicha autopista se enlaza con un diseño de nudo viario del tipo trompeta con la N-332 y sucesiva CV-725. Antes de llegar al enlace tipo trébol parcial, motivo del presente estudio, se encuentra la playa del Peaje de Ondara cuyo desmantelamiento, por razones del cese de la concesión anteriormente expuesta, será a través de contratos de emergencia.

Como se profundizará en el anejo 2. Estudio de Tráfico, este enlace tipo trébol parcial presenta actualmente una gran afluencia de vehículos teniendo en su obra de paso superior un carril de circulación por sentido y un carril de espera de cruce a la izquierda en el sentido CV-725 hacia la AP-7. El cual, teniendo en cuenta la cantidad de viajes que salen y entran a Denia, no ofrece buenas prestaciones respecto a la seguridad y comodidad del usuario.

En cuanto a la carretera convencional N-332 ha venido siendo utilizada por muchos años como alternativa paralela a la vía de peaje, la mencionada AP-7. Su trazado y sección transversal han ido cambiando a lo largo de los años debido al incremento de la demanda del tráfico que hace uso de esta, teniendo que ir modificando sus accesos, enlaces, ensanchamientos, entre otras características.

Normalmente el tráfico proveniente de Valencia-Alicante hacia o desde Denia se ha repartido entre la autopista de pago, AP-7, y la carretera convencional N-332; se deduce que debido a la liberación de peajes anteriormente expuesta se originará un cambio de flujo en el enlace de Ondara, provocando que gran cantidad de usuarios hagan mayor uso de la autopista liberada y por lo tanto el enlace actual deba ofrecer mejores condiciones de seguridad.

Actualmente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana han licitado distintas obras para mejorar la seguridad vial, pudiendo destacar la actuación que se hará en el PK 196.300, el cual se encuentra dentro del rango de este estudio, dicha modificación se encargará de ejecutar cuñas de incorporación de longitud adecuada.

En conclusión, la situación del enlace a estudiar presenta diversas características en el presente que son adecuadas, otras que deben ser modificadas y resueltas para ofrecer mejor calidad del servicio de movilidad al usuario, dentro de las condiciones inadecuadas unas ya tienen planteamientos de solución por parte de los entes competentes y otras soluciones se plantearán y abarcarán en el presente trabajo final de grado.

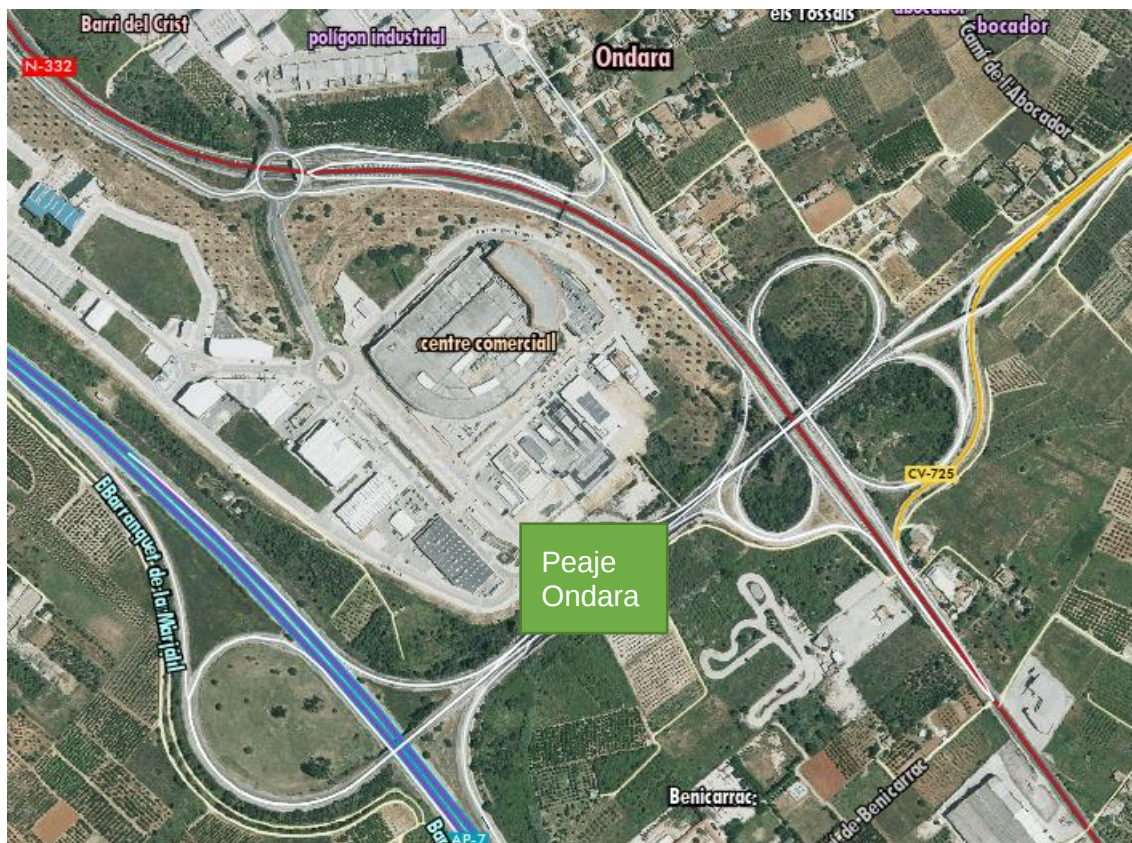


Figura 4. Vías presentes en la zona de estudio: N-332 (rojo), AP-7 (azul) y CV-725 (amarilla). Fuente: visor cartográfico ICV.

4 FUENTES DE INFORMACIÓN CONSULTADAS

1. **Ecologistas en acción.** Contaminación por ozono en el Estado español durante 2019. Disponible en:
<https://www.ucm.es/data/cont/docs/3-2020-02-03-resumen-informe-ozono-2019.pdf>
2. **Mapa web ArGis online.** Disponible en:
<https://igme.maps.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=92d3a8e400b44daf911907d3d7c8c7e9>
3. **Visor de cartografía.** Instituto Cartográfico Valenciano. Disponible en:
<https://visor.gva.es/visor/index.html?extension=321267,4137867,1104293,4591546&capas=Orto Actual;Planeamiento Clas;Planeamiento Zon;&tcapas=1.0,1.0,1.0&idioma=es>
4. **Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.** Generalitat Valenciana. Disponible en:



http://politicaterritorial.gva.es/documents/20551069/166426134/29+%C3%81reas+funcionales_2/e4b31079-b190-43ec-8c8b-179ba364ce96

5. **AP-7 Tarragona-Valencia-Alicante.** Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Disponible en:
<https://www.mitma.gob.es/carreteras/peajes-dependientes-de-la-age2/ap7-tarragona-valencia-alicante>
6. **La autopista AP-7 será gratis a partir de enero, excepto entre Alicante y Vera.** La Verdad. Disponible en:
<https://www.laverdad.es/murcia/autopista-gratis-partir-20191221010949-ntvo.html?ref=https:%2F%2Fwww.laverdad.es%2Fmurcia%2Fautopista-gratis-partir-20191221010949-ntvo.html>
7. **Fomento aprueba la información pública y el proyecto de trazado de actuaciones de mejora funcional del tramo Calpe-Ondara, en la N-332.** Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Disponible en:
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/160425boecaraprobtrazadomejoracalpeondaran332alica.pdf