

Anejo N°1:

Situación Actual y Antecedentes

AUTOR: Manuel Martínez Sánchez

TUTOR: Álvaro Cuadrado Tarodo

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.1 Objeto	3
1.2. Información Utilizada	3
2.ANTECEDENTES.....	3
3. MAPA DE SITUACIÓN.....	4
4.SITUACIÓN ACTUAL.....	5
4.1.Tramo del PK 194+400 al 194+000.....	5
4.2. Tramo del 194+000 al 193+600	7
4.3. Tramo del 194+000 al 193+600	10
4.4. Tramo del PK 193+200 al 192+800	13
4.5. Tramo del PK 192+800 al 192+300	16

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Objeto

Con el presente anejo se pretende situar tanto geográficamente, como históricamente, el proyecto básico a desarrollar en la localidad de Pedreguer en concreto en la carretera nacional 332, donde se verá la necesidad de esta actuación.

1.2. Información Utilizada

Para poder desarrollar este anejo además de las fotografías tomadas tras una visita al tramo de estudio, se ha utilizado información procedente de la página web del ayuntamiento de Pedreguer

2. ANTECEDENTES

El proyecto a realizar se ubica en Pedreguer, un municipio que pertenece a la Comunidad Valenciana, España. Situado en el noroeste de la provincia de Alicante, próximo a la costa.

Pedreguer es un municipio de transición entre la costa y el interior montañoso de la Marina Alta en los contrafuertes del sistema penibético externo valenciano. Cuenta con una superficie de 30,3 km², se encuentra a una altitud de 83 metros sobre el nivel del mar y según el censo de 2018 tiene una población de 7490 habitantes.

La carretera objeto de estudio es la N-332, pertenece a la Red de Carreteras del Estado, tiene una longitud de 386 km y unía diferentes localidades del sureste de España, discurriendo por el litoral del Mar Mediterráneo. Conectaba la provincia de Almería con Cartagena, Alicante y Valencia. En la actualidad se inicia en el límite provincial entre Alicante y Murcia, además de ser la única carretera nacional que conecta dos capitales de provincia (Valencia y Alicante), con calzada simple en ambos sentidos, sin mediana, con escasos arcenes y con una elevada intensidad de tráfico de todo tipo de vehículos, con una media de 15.000 vehículos diarios y hasta 60.000 en lugares como Oliva.

3. MAPA DE SITUACIÓN

A continuación, se puede observar la localización exacta del tramo donde se va a llevar a cabo el acondicionamiento, donde se observa que se encuentra en España dentro de la provincia de Alicante en el Municipio del Pedreguer, en la carretera N-332 entre los puntos kilométricos PK 192+000 y PK195+000.

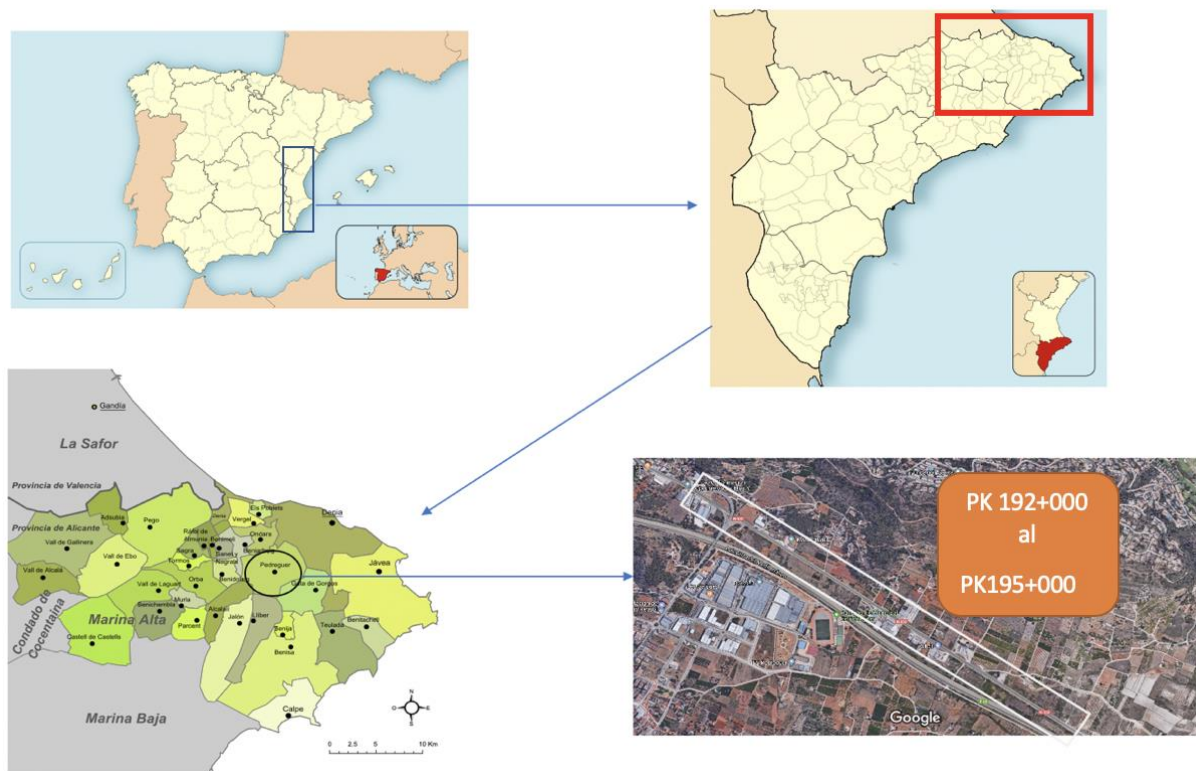


Figura 1: Localización y emplazamiento. (Fuente: Elaboración propia)

4.SITUACIÓN ACTUAL

En este apartado se ha realizado un reportaje fotográfico entre el PK 192+000 y el PK195+000, donde se puede identificar con detalle el estado actual de la carretera, así como las obras de drenaje y los servicios afectados.

4.1.Tramo del PK 194+400 al 194+000.



PK 194+400 al 194+000.



C1: Imagen del vial tomada de norte a sur en el margen derecho, donde se puede apreciar el paso superior del enlace en el PK 194+400.



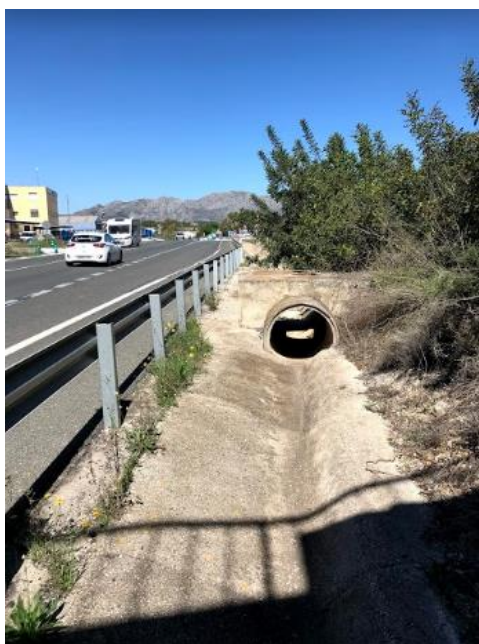
C2: Imagen del vial tomada de sur a norte en el margen derecho de la carretera, se aprecia el hito kilométrico PK 194+000.



C3: Imagen frontal del vial, tomada desde el margen derecho de la carretera, se aprecian dos imbornales a cada lado de la entrada.



C4: Imagen de casa abandonada en el margen derecho de la carretera.



L1: Drenaje longitudinal bajo paso superior, formado por cuneta de hormigón y tubo del mismo material de diámetro 600 mm.



L2: Drenaje longitudinal situado en la margen izquierda de la carretera a la altura del PK 194+200 con tubo de diámetro 300 mm.

4.2. Tramo del 194+000 al 193+600



PK 194+000 al 193+600



C5: Imagen tomada de norte a sur del vial desde el margen derecho.



C6: Imagen tomada de norte a sur del vial desde margen derecho. Se observa un levantamiento de la losa de hormigón.



C7: Imagen frontal del vial tomada desde el margen izquierdo de la carretera, donde se puede ver la fachada del establecimiento “Esteve-Natur”.

C8: Imagen tomada desde el margen derecho de la carretera de sur a norte



L3: Imagen de drenaje longitudinal realizada mediante obra de fábrica de hormigón.



T1: Pozo cubierto por reja de acero corrugado de 1m² de superficie, permite un drenaje tanto transversal como longitudinal.



T2: Imagen de arqueta de 100x100mm, se aprecia la protección del margen derecho del vial mediante un quitamiedos.



T3: Drenaje transversal, realizado mediante obra de hormigón en talud. Ligeramente erosionado



S1: Servicio afectado. Colector de agua dañado debido a caída de murete de hormigón. Se precisa reparación.

4.3. Tramo del 194+000 al 193+600



PK 193+600 al 193+200



C9: Imagen tomada desde la margen derecha del vial de sur a norte.



C10: Imagen tomada en la margen derecha del vial de norte a sur.



C11: Imagen tomada desde la margen derecha del vial de sur a norte, se puede apreciar gracias a las marcas viales que es utilizado para entrada y salida de vehículos.



C12: Imagen tomada desde la margen derecha del vial de sur a norte donde podemos ver un leve hundimiento del asfalto.



L4: Imagen tomada desde la margen derecha del vial, donde se ve un drenaje longitudinal mediante cuneta de hormigón.



L5: Drenaje longitudinal mediante tubo de hormigón de 300 mm de diámetro enterrado.



L6: Drenaje longitudinal mediante cuneta de hormigón que termina en tubo de hormigón de 300mm de diámetro.



L7: Drenaje longitudinal realizado mediante un mismo material, que deriva en un tubo de 600 mm de diámetro. pequeño terraplén de hormigón y un muro vertical del



S2: Servicio afectado. Impulsión de agua realizada mediante tubería, descubierta tras la erosión del terreno y dañada

4.4. Tramo del PK 193+200 al 192+800



PK 193+200 al 192+800



C13: Imagen tomada desde el margen izquierdo del vial de norte a sur, en el que se aprecia un pequeño terraplén finalizado con hormigón a lo largo de esta parte de la carretera.



C14: Imagen tomada desde la margen izquierda del vial de sur a norte, se observa un pequeño terraplén de hormigón



C15: Imagen tomada desde el margen izquierdo del vial de sur a norte .Entrada a gasolinera.



C16: Imagen tomada desde la margen derecha del vial de norte a sur. Salida de gasolinera margen derecho. Se aprecia señalización de ceda el paso y prohibición de volver hacia atrás.



C17: Imagen tomada desde el margen derecho de la carretera de norte a sur .se encuentra justo en el hito kilométrico PK+193+000.



C18: Imagen tomada en el margen derecho de la carretera de norte a sur. Muestra la entrada a la gasolinera en el margen derecho del vial.



C19: Imagen frontal, tomada desde la margen derecha del vial, donde se ve una reja que drena el agua del camino y la carretera.



L8: Drenaje longitudinal realizado mediante tubería de hormigón de 600mm de diámetro revestida por hormigón en su tramo longitudinal



L9: Drenaje longitudinal realizado mediante tubería de hormigón de 600mm de diámetro



T4: Drenaje transversal mediante un pequeño canal terminando en un tubo de hormigón de 300mm de diámetro.

4.5. Tramo del PK 192+800 al 192+300



PK 192+800 al 192+300



C20: Imagen tomada desde la margen derecha del vial de norte a sur.



C21: Imagen tomada desde la margen derecha del vial de norte a sur.



C22: Imagen tomada en la margen derecha de la carretera de sur a norte, donde se puede observar la existencia de un cartel de control de velocidad.



C23: Imagen tomada desde la margen derecha de la carretera de norte a sur. Entrada y salida de vehículos a un coto privado de caza.



L10: Drenaje longitudinal mediante tubo de hormigón de 600 mm de diámetro. Se observa un deterioro de los bloques de hormigón que lo recubren.



L11: Drenaje longitudinal mediante tubo de hormigón de 600 mm de diámetro.



L12: Drenaje longitudinal mediante tubo de hormigón de 600 mm de diámetro.



T5: Drenaje transversal, realizado mediante obra de hormigón en talud.



T6: Drenaje transversal, realizado mediante obra de hormigón en talud.



S3: Servicio afectado. Tapa de pluviales hundida en el terreno se aprecian roturas del mismo.