



## EXCM. AYUNTAMIENTO DE OLIVA

### **ALEGACIÓN AL PROYECTO DE TRAZADO “CONEXIÓN SUR DE OLIVA. FASI 1 DE LA VARIANTE LA SAFOR”. CLAVE: 23-V-7310.**

Antonio Salvador Pérez Mengual como arquitecto municipal del Excmo. Ayuntamiento de Oliva, referente al asunto expresado, emite el siguiente **INFORME**:

El trazado de la conexión sur de Oliva, consiste en una vía de dos carriles (uno por cada sentido) la cual presenta un trazado muy suave (con pendientes del orden de entre 0.50% y 3.50%). Comienza con el nudo de salida de la autopista AP-7 a cota muy elevada (más de veinte metros por encima del nivel de la carretera nacional N-332), mediante una solución constructiva tipo “raqueta” a diferente nivel, descendiendo en altura suavemente hasta cruzar, primeramente y mediante paso elevado, la rotonda de acceso a la carretera de Pego, para continuar hasta una zona de peaje. A continuación de la misma, el vial sigue descendiendo en altura, hasta alcanzar la carretera nacional N-332, atravesando previamente, y por encima, una rotonda proyectada que actúa como nudo de conexión principal con la ciudad de Oliva. Los carriles de aceleración y desaceleración llegan prácticamente a nivel del nuevo cauce de la Gallinera.

En primer lugar, las cotas de nivel del trazado propuesto respecto a la cota de referencia, situada en el comienzo del trazado a partir de la carretera nacional, son importantes; a saber: entre 11.50 y 13.40 metros en la rotonda principal de acceso a la ciudad; entre 16.10 y 19.50 metros en la zona de peaje proyectada; entre 20.40 y 21.50 metros en la rotonda de acceso a la carretera de Pego. Obviamente las cotas de nivel respecto del nivel del terreno son algo menores pero aún así importantes; a saber: entre 8.90 y 10.00 metros en la rotonda principal de acceso a la ciudad; entre 9.30 y 9.90 metros en la zona de peaje proyectada; entre 10.70 y 10.10 metros en la rotonda de acceso a la carretera de Pego.

Ello implica necesariamente un cierto impacto visual.

La alegación quiere expresar la inquietud que se deriva de ello, pues el borde sur del casco de la población (si bien es cierto que amortiguado, por tratarse de polígono industrial la zona directamente afectada) va a sufrir una alteración en cuanto a sus valores ambientales y paisajísticos. En este sentido entiendo que, junto al proyecto de ejecución material del vial, debiera incorporarse como anexo un proyecto de implementación paisajística con propuestas concretas cuyo cometido no fuese otro que el de suavizar dicho impacto.




## EXCM. AYUNTAMIENTO DE OLIVA

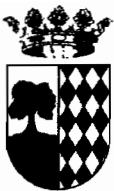
En segundo lugar, teniendo en cuenta las cotas de nivel del trazado propuesto, expresar la inquietud por el impacto acústico que el tráfico pueda ocasionar sobre el núcleo de la población; especialmente si finalmente no existe zona de peaje, pues los vehículos atravesarían esta zona a mucha mayor velocidad.

Igualmente, el incremento de la intensidad de circulación de vehículos por el desvío hacia la autopista de la mayor parte del tráfico que actualmente atraviesa la ciudad (entiendo que éste es el objeto de esta infraestructura) va a generar, obviamente, mayores niveles sonoros que los que se registran actualmente a lo largo de la misma. En el tramo de la autopista que discurre por el término municipal de Oliva, existen tres urbanizaciones (Tossal Gros, Bella Vista y San Antonio) con un grado de consolidación de las edificaciones (viviendas unifamiliares aisladas) bastante alto, que ya se encuentran afectadas actualmente por altos niveles de contaminación acústica. Entiendo que debería de preverse el impacto negativo que ello pueda acarrear, para que se tomen las medidas correctoras oportunas y adecuadas al caso (como sería la colocación de barreras acústicas).

Adjunto estudio acústico realizado por la comunidad de vecinos de dichas urbanizaciones; así como un escrito del ministerio de Medio Ambiente en el que se reconoce que los valores de presión sonora de la variante proyectada superaba los límites establecidos en la Ley 7/2002 de Protección contra la Contaminación Acústica y que para minimizar dicho impacto se procedería a la instalación de pantalla acústicas.



En tercer lugar, el trazado principal de la vía discurre directamente desde la nacional N-332 al peaje de la autopista. En principio, esto es positivo para la ciudad porque, de manera natural, el tráfico es dirigido fuera de la población. Ahora bien, entiendo que todo ello tiene sentido si se libera, parcial o totalmente, la autopista. De otra manera, el trazado debe entenderse como una "trampa" para conseguir una mayor recaudación. Al final, los vehículos elegirían preferentemente atravesar la ciudad, como lo vienen haciendo hasta ahora, con el agravante que se encontrarían con que se les ha entorpecido el acceso a la misma.



En cuarto lugar, teniendo en cuenta que los carriles de aceleración y desaceleración del trazado propuesto llegan prácticamente a la altura del nuevo cauce de la Gallinera y que, justamente a continuación, el Plan General de Ordenación Urbana vigente tiene prevista la ejecución de un acceso a diferente nivel a los polígonos industriales (Sectores 4 y 17 y polígono de les Jovades), entiendo que se producirá inevitablemente un solape de los carriles de aceleración y desaceleración de la "raqueta" de acceso a estos polígonos con los propios carriles proyectados, cuando se quiera acometer la ejecución de dicho acceso.

En quinto lugar, expreso mi escepticismo, respecto de la utilidad de la solución propuesta, si finalmente no se pretende la liberación de la autopista (al menos debiera ser parcial). Entiendo que debiera obtenerse la total garantía (de la Administración del Estado) de que, antes que el expediente siga adelante con el objeto de realizar las obras, la autopista va a ser liberada de peajes.

Manifestar finalmente la urgente necesidad que tiene esta ciudad del desvío de la circulación rodada que actualmente la atraviesa de norte a sur, lo cual supone:

- altísimos niveles de contaminación ambiental y acústica
- un peligro evidente de atropello y accidentes en general
- un entorpecimiento de la circulación rodada con destino a largas distancias
- una pérdida notable de calidad de vida de los ciudadanos
- una barrera física separadora de las zonas urbanas del Casco Antiguo y el Ensanche
- un aumento de la circulación rodada por el Casco Antiguo, pues muchos conductores optan por atravesarlo, en lugar de hacerlo por la carretera general

No obstante, deberían corregirse todos los inconvenientes expresados anteriormente, con carácter previo a la ejecución de dicha infraestructura.

Oliva a 16 de febrero de 2015

Fdp: Antonio S. Pérez Mengual

Arquitecto municipal

