

ALEGACIONES DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS A LAS AUTOVÍAS AUTONÓMICAS.

1.- ALEGACIONES GENERALES:

1.1.- Respalda y apoya el esfuerzo realizado por la Comunidad Autónoma al estudiar y someter a información pública tres nuevas autovías de carácter regional.

Es evidente el éxito (elevado tráfico, satisfacción de los usuarios, dinamización del territorio, etc.) que están teniendo las autovías ya realizadas.

1.2.- Las tres autovías se consideran esenciales para el desarrollo futuro de la Región, siendo prioritaria la que conecta la A-7 en Alhama con Fuente Alamo y Torre Pacheco, seguida de la autovía Santomera-Mar Menor.

Por último, la autovía Totana-Mazarrón, más necesaria en época estival que durante el resto del año.

1.3.- Estimamos no obstante, que la decisión de realizar estas autovías no ha sido fruto de la elaboración de un estudio detallado de las necesidades en materia de infraestructura viaria de la Región de Murcia, que hubiese puesto de manifiesto, desde un punto de vista técnico, el análisis de la situación actual, la rentabilidad esperable, el diagnóstico resultante y finalmente la propuesta de actuaciones.

Lamentamos, por tanto, la carencia de un documento planificador de las infraestructuras viarias de la región, como paso previo a la toma de decisiones en materia de inversiones.

En este sentido, consideramos que se debería haber elaborado un Plan de Carreteras, un Plan Director de Infraestructuras Regionales, o algún Documento similar que permitiera dar a conocer a la sociedad (y a constructores, consultores, inversionistas, etc.) las previsiones de desarrollo de las infraestructuras de esta Comunidad en los próximos años, al menos las que dependen del Gobierno Regional. De esta forma se podría conocer no sólo las actuaciones a realizar sino también las previsiones para el inicio de las mismas, sus plazos de ejecución, sistema de financiación, etc.

Del resultado de los estudios previos que contiene cualquier documento planificador, se hubieran puesto de manifiesto otros déficits en materia de ejes estructurantes y vertebradores que padece la Región como es el eje Noroeste-Altiplano (desde Caravaca hasta Yecla, pasando por Venta del Olivo), que esperamos sea acometido igualmente por la Comunidad Autónoma, bien por sus propios medios o de forma coordinada con el Ministerio de Fomento.

Confiamos que el gran esfuerzo inversor que va a suponer para la Comunidad Autónoma la realización de estas tres Autovías, no sea un freno para acometer a medio plazo dicho eje fundamental, antes mencionado, así como otros de mejora en las carreteras de la red regional.

1.4.- Por último, se ha detectado que la mayor parte de los ejemplares de los Estudios Informativos remitidos a las Corporaciones Públicas carecen de la firma del Director del Estudio, unas veces en los planos y casi siempre en las Memorias, lo que debería corregirse en el futuro, porque además del respeto formal administrativo, es la garantía de los ciudadanos de que dichos estudios han sido debidamente dirigidos y supervisados por los técnicos de nuestra Administración Regional.

2.- AUTOVÍA DE CONEXIÓN DE LA A-7 EN ALHAMA CON EL CAMPO DE CARTAGENA

2.1.- Es un eje de vital importancia para la Región.

2.2.- El trazado seleccionado, sometido a información pública, se considera en general, adecuado y razonado.

2.3.- No parece haberse incluido en el estudio (y, en consecuencia, en los presupuestos, análisis medioambiental, etc.) la duplicación del tramo de la F-30 comprendido entre la F-35 y la autopista Alicante-Cartagena.

Con la aprobación de la información pública debería incorporarse dicho tramo, con las reservas de suelo necesarias, en las previsiones urbanísticas, para no impedir en el futuro el cumplimiento adecuado de dicha conexión.

2.4.- No parece muy adecuado finalizar esta autovía en una glorieta con un cruce (con la F-35) de elevado tráfico. Puede suponer un punto negro, de alta siniestralidad que exija señalizaciones especiales, de escaso cumplimiento.

2.5.- Estando previstas la futura construcción de dos rotondas en la F-30, una en el cruce con la F-28 y otra en el cruce de la F-35, y dado el carácter periurbano que tienen los terrenos colindantes entre la variante de Torre Pacheco y la Autopista Alicante-Cartagena, parece más razonable que la autovía termine en el enlace final de la variante de Torre Pacheco y que desde ese punto hasta su conexión con la Autopista Alicante-Cartagena, se establezca una solución de carácter más urbano, igualmente con dos calzadas separadas pero con características, en cuanto a su trazado y equipamiento, propios de los grandes viales urbanos.

2.6.- Desde el punto de vista global de la concepción de esta Autovía como eje que facilita la conexión del Campo de Cartagena hacia Andalucía y viceversa, consideramos que se debía haber tenido en cuenta la posibilidad de un trazado que discurriese por el corredor de la carretera de Los Canovas (E-11) hasta enlazar con la E-17 o incluso por la de Los Muñoces (E-24), para enlazar en Totana o entre un punto intermedio situado entre esta última y Alhama. Ello podría haber tenido las siguientes ventajas (con cuya evaluación no se ha podido contar para comparar con las otras alternativas):

a) De este nuevo eje podría partir el acceso a Mazarrón, con el consiguiente ahorro de dinero y terrenos (no olvidemos que la propia Comunidad reconoce que tendrá que duplicar el tramo de MU-603 que conecte las dos autovías, la de Alhama y la de Totana, ahora sometidas a información pública).

b) El tramo común (A-7/ bifurcación a Mazarrón o Fuente Alamo) sería más eficaz: durante la semana prevalecería el tráfico Andalucía-Cartagena, y durante el fin de semana el tráfico hacia Mazarrón.

c) Permitiría (si conectara en un enlace intermedio) dejar en su estado actual las carreteras MU-602 y C-3315, en sus enlaces con la A-7 y el acceso a los polígonos industriales.

2.7.- Puntualmente, estimamos que el trazado a su paso por Lobosillo (Murcia) debería discurrir al norte de Los Urreas, para no separar estos dos núcleos.

2.8.- Asimismo, consideramos que se podría suavizar el trazado entre El Jimenado y la Variante de Torre Pacheco, enlazando con esta última en un punto más próximo al enlace existente con la F-21, y dejando la actual Variante de Torre Pacheco entre ese enlace y la rotonda de inicio, como ramal del enlace de conexión con la actual F-14.

2.9.- Finalmente, consideramos que debería plantearse la posibilidad de realizar un nuevo enlace con la N-301 más al sur, para simplificar el trazado de los diferentes ramales de conexión que en la actualidad se han previsto: conexión entre dos autovías, conexión con la N-301a y conexión con la F-14. Además, esta opción posibilitaría suavizar el trazado con el consiguiente ahorro de longitud de la Autovía.

3.- AUTOVÍA DE CONEXIÓN DE LA A-7 EN SANTOMERA CON LA COMARCA DEL MAR MENOR.

3.1.- Es uno de los ejes fundamentales de la Región, con un gran poder estructurante y muy necesario en la actualidad.

3.2.- La opción de trazado seleccionada es buena, en general, pero se observan las siguientes particularidades:

- Los enlaces extremos no están definidos y su resolución adecuada parece problemática, por lo que podrían verse alterados los puntos de conexión. En efecto, conectar con las autovías del Estado, manteniendo las actuales carreteras MU-414 (en la A-7) y MU-301 (en la Alicante-Cartagena) parece difícil. Este último, además, demasiado próximo al otro enlace con la C-3319 (Balsicas-San Javier), y con escasa longitud de trenzado entre ambos enlaces a lo largo de la A-37, pudiendo ocasionar un aumento de peligrosidad en horas punta con alta intensidad de tráfico en ese carril de trenzado.

Estas conexiones merecerían una especial atención y deberían contemplarse otras alternativas (terminar en el enlace de la autopista Alicante-Cartagena con la F-24, enlace del Mirador o enlazar con San Pedro Norte, o incluso contemplar la opción de futuro de unir Sucina con Balsicas para consolidar un eje Cartagena-Torre Pacheco-Balsicas-Sucina-Murcia, que tiene asimismo un alto poder estructurante y vertebrador).

3.3.- El Colegio lamenta, una vez más, que el P.G.O.U. de Murcia, tan reciente, no hubiera previsto una reserva para este vial de conexión Norte-Sur de todo el t.m. de la capital. Muchos de los problemas que ahora se plantean de atravesar la huerta de Murcia estarían ya plenamente resueltos.

3.4.- Debería preverse un enlace con el corredor de infraestructuras previsto en el P.G.O.U de Murcia.

3.5.- El cruce de El Raal debería hacerse en viaducto, dadas las características de zona inundable de esta parte central de la huerta de Murcia, lo que proporcionaría una permeabilidad vial e hidráulica mas adecuada.

3.6.- Se recomienda optar por la opción que discurre por el Oeste de Zeneta con el fin de aproximar la Autovía a los desarrollos urbanísticos, tanto industriales como residenciales existentes en la zona de Alquerías, Los Ramos, Torreagüera, Zeneta etc.

4.- AUTOVÍA DE CONEXIÓN DE LA A-7 CON MAZARRÓN

4.1.- Reiteramos aquí la necesidad de haber estudiado este trazado de forma conjunta con el de Alhama-Campo de Cartagena, con el fin de poder analizar las ventajas e inconvenientes de la solución que uniría Totana con el Campo de Cartagena apoyándose en la E-11, y evitar de esta forma realizar el tramo Alhama- Los Maldonados, de apreciable mayor longitud que el tramo entre Los Maldonados y la MU-603.

Según se avanzó en la presentación de las Autovías, el tramo de la MU-603, entre el cruce con la MU-602 y el cruce con la E-17 y E-11 va a ser desdoblado por la iniciativa privada, ante la propuesta de desarrollos urbanísticos en esa zona. Consideramos que de producirse esta hipótesis, el tramo de autovía entre Totana y la MU-603 quedaría con escasísimo tráfico, puesto que el tráfico mayoritario que se produce entre Mazarrón y Murcia discurriría por la MU-603 desdoblada, dejando con poco valor estratégico y funcional el tramo entre Totana y la MU-603, y no justificándose, por tanto, la inversión realizada para tan escaso tráfico.

Si la opción de impulsar el desarrollo urbanístico en torno a la MU-603 es irreversible, la opción elegida para la conexión de la autovía A-7 con Mazarrón, debería ser la que se apoya íntegramente en la MU-603, desde el cruce con la MU-602.

4.2.- Aunque el entronque con la actual Variante Oeste de Mazarrón parece la solución más racional, debería incluirse la modificación del final de esta Variante con el enlace con la N-332 (actualmente una glorieta). Esta unión puede dar lugar a un punto de alta siniestrabilidad y exige un tratamiento de enlace a distinto nivel.

4.3.- El enlace con la A-7 en Totana no está definido, y teniendo en cuenta que se pretende mantener la C-3315, la accesibilidad de la zona próxima a ésta, exigiría una definición mas detallada de dicho enlace.

No obstante lo anterior, si se optara finalmente por la solución prevista en el estudio informativo, consideramos que la alternativa seleccionada debería discurrir por el norte de la C-3315 y de las industrias ya instaladas a lo largo de esta carretera.