
LA PLANIFICACIÓN DE ACTUACIONES VIARIAS EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

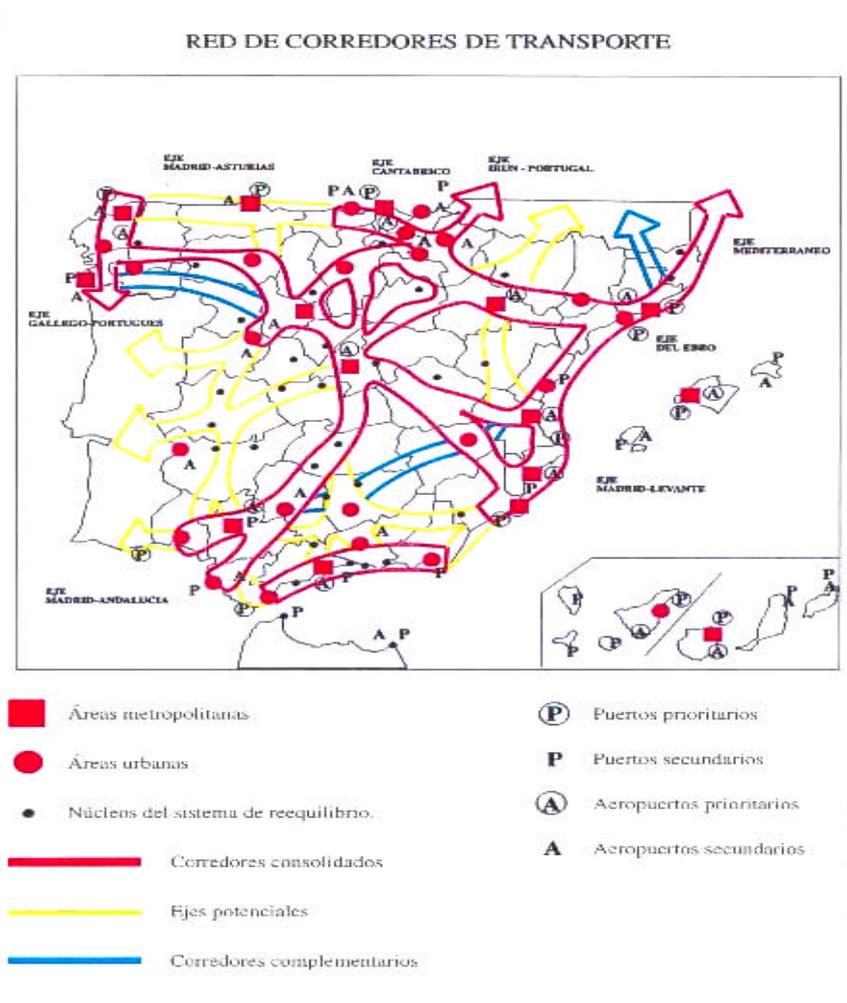
Justo Borrajo Sebastián

Febrero de 1998

LA PLANIFICACIÓN DE ACTUACIONES VIARIAS EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

1.- INTRODUCCION

El concepto de corredor de transporte empieza a utilizarse en la planificación de carreteras en España durante el proceso de preparación del Plan General de Carreteras 1984/93, en un intento de superar la planificación sectorial al menos en la fase de diagnóstico.



Un corredor de transporte se definía como el ámbito geográfico en el que existiendo diferentes infraestructuras de transporte, fundamentalmente terrestre, los flujos de viajeros -entre distintos orígenes/destinos existentes dentro del mismo- podrían optar entre ellas, determinando así la demanda de cada modo.

El Plan Director de Infraestructuras (PDI) de 1995 retoma el concepto de corredor

de transporte, insertándolo en un marco más territorial constituido por las áreas metropolitanas y urbanas unidas por un conjunto de infraestructuras de transporte terrestres, configurando lo que puede también denominarse una región urbana.

La concentración de la población, la actividad y la riqueza en determinadas zonas, que trascienden el ámbito de las ciudades, es uno de los elementos fundamentales de referencia de la Europa de los últimos años. Así, la región urbana central europea que va desde Inglaterra hasta el norte de Italia, pasando por el Benelux y suroeste de Alemania, es de todos conocida.

En ese marco, en los últimos años ha surgido con una dinámica de crecimiento muy fuerte una segunda área de desarrollo que se ha denominado el "Arco Mediterráneo" y que conecta en el norte de Italia con la primera dorsal central.

La delimitación de este Arco es compleja, aunque se suele aceptar que incluye desde Roma hasta el sur español, y su importancia radica en que representa una alternativa para el asentamiento de nuevas actividades con ventajas comparativas (potenciales) respecto a la zona central, y que pueden resumirse en las siguientes: Menor congestión y contaminación, mejor clima y medio natural, sector terciario muy desarrollado sobre todo en el subsector del ocio, y crecientes niveles de tecnificación, investigación y desarrollo.



Dentro ya de la parte española del Arco Mediterráneo, se observa que todas las provincias costeras que lo constituyen presentan una tendencia demográfica positiva con una densidad de población muy superior a la media nacional, una población ocupada que evoluciona aproximadamente al doble de la media, y con unos índices de exportaciones materiales que superan en más de tres veces la media española. Todo ello da lugar a que el eje del Mediterráneo sea el que canaliza el mayor volumen de tráfico de toda España, solo comparable al eje del Valle del Ebro (Figura 1).

No obstante, el propio PDI distingue dentro de dicho eje tres partes claramente diferenciadas: El tramo Frontera francesa-Murcia, el Murcia-Almería y el Almería-Cádiz; constituyendo el primero y el último dos ejes claramente consolidados, mientras el intermedio es únicamente un eje potencial. Así, el PDI dice: "El eje Mediterráneo está formado por todas las provincias litorales desde Girona hasta Murcia. Su continuidad hasta el Estrecho por las provincias orientales andaluzas no se puede considerar, por el momento, como un hecho plenamente consolidado, pero sí como una potencialidad, incluso a medio plazo; los desarrollos infraestructurales recientes y previstos pueden jugar un importante papel dinamizador en tal sentido".

Curiosamente, los quince estudios de corredores de transporte, realizados en 1990, para la preparación de un nuevo Plan General de Carreteras ya distinguían entre el corredor La Junquera-Murcia y el Levante-Andalucía, con sus alternativas de itinerarios por la costa y por el interior.

Por todo ello, el presente artículo va a centrarse en el Corredor Mediterráneo hasta Murcia y fundamentalmente en sus tramos en las Comunidades Autónomas de Cataluña y Valencia, en los que se presentan problemas que superan los propios de un eje de carretera estatal que canaliza fundamentalmente tráficos de largo y medio recorrido, al estar los mismos insertos en regiones urbanas con un área metropolitana en cada caso y varias áreas urbanas, algunas en proceso de metropolización.

En estas regiones urbanas coexisten importantes flujos de tráfico de paso con otros aún mayores de agitación y medio recorrido, pudiendo adoptarse diferentes estrategias para servir a los mismos y que pueden resumirse en: Construcción de vías diferenciadas para cada tipo de tráfico, primando la velocidad sobre la accesibilidad en las que sirvan al largo recorrido y al contrario en las que acojan los tráficos de agitación; ó, construir infraestructuras que sirvan a la vez a todo tipo de tráfico con un diseño de compromiso entre sus distintas funciones. Todo ello se complica con las titularidades actuales y futuras de las diferentes vías, y con la existencia de una autopista de peaje que canaliza gran parte de los tráficos ligeros de largo recorrido pero solo capta una pequeña parte del tráfico de pesados.

2.- **El Corredor Mediterráneo**

Todo corredor de transporte está formado por unas infraestructuras condicionadas por un medio físico y que sirven a una demanda surgida de un medio socioeconómico. En el caso del Mediterráneo, las provincias costeras que lo constituyen desde Gerona a Murcia tienen una superficie de 54.457 km² y una gran diversidad de morfologías, pudiéndose encontrar unidades de montaña, paisajes subdesérticos y conjuntos litorales de diferentes tipos.



Las principales infraestructuras viarias discurren por la franja costera próxima al nivel del mar, pues enseguida el terreno se eleva haciendo que más de las dos terceras partes de la superficie superen la cota de 600 m. Además, un 19% de la superficie de las CC.AA. afectadas está considerada como de especial interés natural.

La población de derecho representa más de 25% del total español con solo un 10% de la superficie, por lo que la densidad es dos veces y media mayor que la media nacional.

Siguiendo la tónica general se produce una tendencia acusada hacia la concentración en las capitales de provincia y sus núcleos urbanos satélites, dando lugar a la formación de regiones urbanas en la franja litoral que concentra más del 60% de la población del corredor.

La estructura socioeconómica, con una gran importancia de la agricultura y del sector terciario, sobre todo en ocio y turismo de masas, da lugar a unos niveles de demanda elevados tanto en vehículos pesados como en ligeros y con unas puntas estacionales muy fuertes.

La distribución porcentual de población activa entre sectores de producción en las tres Comunidades es la siguiente:

	<u>CATALUÑA</u>	<u>C. VALENCIANA</u>	<u>MURCIA</u>
S. Primario	14	21	33
S. Secundario	43	38	32
S. Terciario	43	41	35

mientras la contribución (%) al producto regional neto es:

	<u>CATALUÑA</u>	<u>C. VALENCIANA</u>	<u>MURCIA</u>
S. Primario	5	13	15
S. Secundario	39	40	33
S. Terciario	56	47	52

Si se comparan los vehículos cada mil habitantes, los índices turísticos, la cuota de mercado, etc. de cada una de las provincias del corredor con la media nacional se observa que en todos los indicadores la zona está muy por encima de la media nacional.

Como resumen, puede decirse que es un corredor muy rico y dinámico con un potencia de crecimiento superior a la media nacional (aproximadamente un 50% superior).

El reparto entre viajes interiores y exteriores al corredor es de aproximadamente un 50%, y un 86% de los viajeros internos utilizan el vehículo privado descendiendo al 66% en las relaciones exteriores. La participación del ferrocarril y el avión en viajeros totales es inferior al 8%.

La oferta viaria está constituida por una vía de gran capacidad, la autopista A-7, que atraviesa todo el corredor y es de peaje hasta Alicante y libre a partir de ese punto hasta Murcia y Cartagena. Además, existen diversos tramos de autopistas y autovías en el área metropolitana de Barcelona y una autovía entre Valencia y Alicante por el interior (Almansa). Como itinerarios alternativos de carreteras convencionales están la N-II entre Barcelona y La Junquera, la N-340 entre Barcelona y Murcia, y la N-332 entre Cartagena y Valencia por la costa.

El principal problema del itinerario alternativo convencional es su bajo nivel de servicio (con problemas de congestión durante mas de 100 horas al año), debido sobre todo a las numerosas travesías de población existentes y a discurrir por él la mayor parte del tráfico de pesados de largo recorrido.

La realización de variantes de población se enfrenta a los problemas de alto valor de suelo (tanto agrícola como urbano o urbanizable), a la petición local generalizada de liberación del peaje de la autopista, al menos para los tráficos de agitación, y a la oposición de las concesionarias a la mejora del itinerario alternativo.

El reciente acuerdo para la rebaja de las tarifas de peaje, en un 30% para ligeros y un 40% para pesados, hará que una parte importante de los pesados de largo recorrido se transfiera a la autopista pero no resolverá los problemas de congestión del itinerario alternativo, pues en algunas zonas (Castellón) la IMD de pesados en la N-340 supera los 7.000 vehículos/día mientras por la autopista de peaje solo circulan 2.300 vehículos/día, debido sobre todo a los fuertes

tráficos pesados de agitación existentes.

Pero incluso en zonas sin porcentajes importantes de tráfico pesado local, como puede ser la de Amposta, la distribución de pesados entre autopista A-7 y carretera N-340 es de 1.874 vehículos/día y 4.137 vehículos/día, es decir más del doble en la carretera, por lo que la rebaja acordada no conseguirá en ningún caso resolver los problemas del itinerario alternativo.

Estudios realizados sobre incrementos previsibles de captación en la autopista con la rebaja de un 40%, en las tarifas de pesados, ponen de manifiesto que la misma podrá oscilar alrededor de un 10% es decir que en ningún caso supondría más de 1.000 vehículos/día.

La fuerte resistencia al trasvase del tráfico de vehículos pesados desde la carretera alternativa a la autopista de peaje se explica por dos razones fundamentales: La existencia de importantes tráfico de agitación en las áreas urbanas, que no son captables por una infraestructura diseñada para tráfico de largo recorrido tanto por la ubicación de su trazado como por la disposición de sus enlaces, y la buena velocidad para un pesado en los tramos más interurbanos, pues un auténtico "tren" de vehículos pesados circulando a 80-90 km/h solo representa un problema para los ligeros que coexisten con ellos.

Basándose, en parte, en todo lo expuesto el PDI proponía la construcción de una nueva vía de gran capacidad a lo largo de todo el corredor, desde la frontera francesa a Cartagena.

Los posteriores estudios y acuerdos con las CC.AA. afectadas, que no debemos olvidar son las responsables de la planificación territorial de la que las infraestructuras de carreteras forman parte muy sustancial, han llevado a matizar la propuesta a largo plazo del PDI. Así, en Murcia las restricciones presupuestarias han llevado a convertir la autovía Cartagena-Alicante en una autopista de peaje; en la Comunidad Valenciana se han firmado dos convenios, para la conversión conjunta del eje entre Alicante y Valencia por Alcoy en autovía y la construcción de una autovía entre Sagunto y el norte de Castellón (Benicàssim); y en Cataluña se pretende construir un nuevo cinturón de circunvalación de Barcelona, completar el de Tarragona y cerrar la autopista costera (A-19) conectándola con la A-7 (Tramo Malgrat-Maçanet), además de construir algunas variantes en las travesías de la N-340 en la provincia de Tarragona.

Por todo ello, parece conveniente para un análisis más detallado dividir el corredor en un subtramo catalán: Tarragona (sur)-Barcelona-Girona; dos subtramos valencianos: Valencia-Castellón (norte) y Alicante-Valencia y la unión de ambos entre Castellón y Tarragona así como su prolongación hacia Cartagena.

3.- El sector catalán del corredor: Tarragona-Barcelona-Girona

Las comarcas costeras que constituyen el corredor con solo el 5% de la superficie de Cataluña son la residencia del 79% de su población y en ellas se concentra más del 90% de los viajes intercomarcales, estando polarizada la movilidad en su zona central en la que se mezclan tráfico locales, de medio recorrido con origen/destino en Barcelona, y los tráfico de paso.

Además, en la comarca del Vallés y siguiendo el trazado de la A-7 se encuentra un elevado número de polígonos industriales, y en las zonas norte y sur existe una importante actividad turística en la zona litoral que atrae unos 10 millones de turistas extranjeros al año.

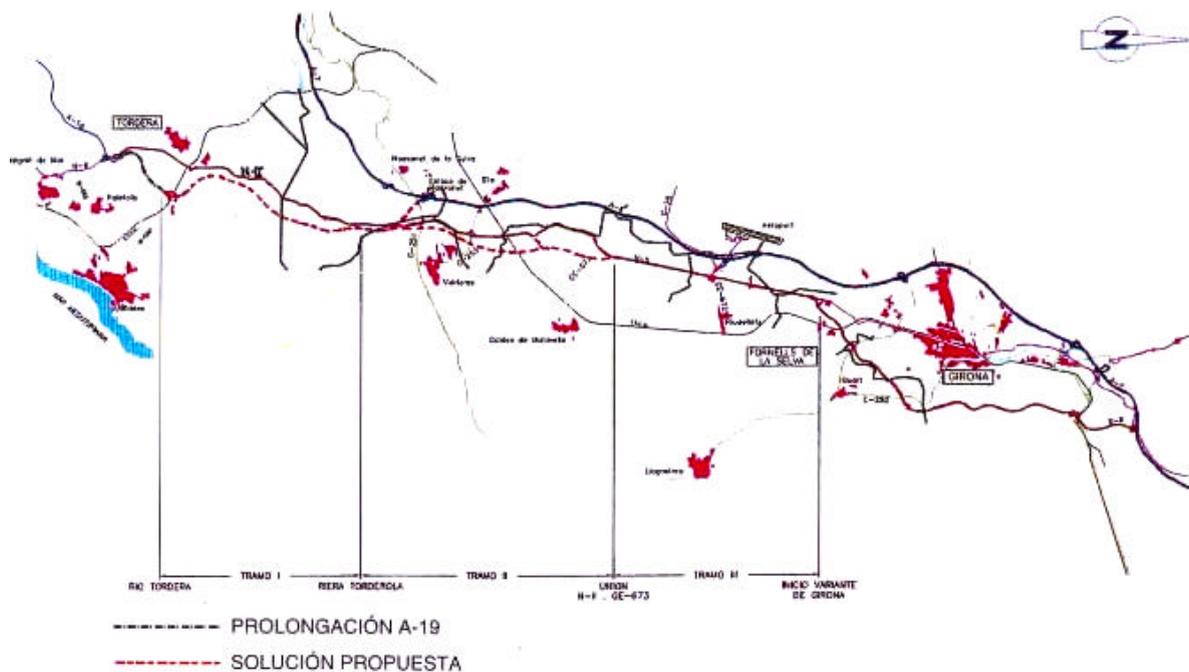
Como consecuencia de todo ello y exceptuando las autopistas de peaje las

carreteras del corredor se encuentran en un nivel de servicio D o peor, llegando a congestión (nivel F) ante cualquier fluctuación mínima de la demanda (fines de semana, vacaciones, obras, accidentes, etc). Las autopistas de peaje están, en general, en niveles C aunque muchos tramos cerca de Barcelona tienen nivel D.

Los tramos más conflictivos son: El Vendrell-Tarragona y Vilaseca-Cambrils-Playa de Miami en la N-340 dentro de la zona sur del corredor; Vilafranca del Penedés-Quatre Camins de la N-340, Rubí-Cerdanyola de la B-30, Martorell-Quatre Camins de la N-II, Sitges-Castelldefels de la C-246 y los accesos de la A-2 y A-18, en la zona central; y los tramos Badalona-Malgrat y Maçanet-Girona de la N-II y Granollers-Hostalrich de la C-251 en el sector norte(*mapa adjunto*).



En los tramos con problemas que pertenecen a la red estatal se han planteado diferentes alternativas de solución. Así, en el tramo Malgrat-Girona se ha realizado un estudio informativo con diferentes alternativas de trazado (Figura 2) para convertir en vía de gran capacidad la N-II desde el final prolongado de la A-19 en Blanes hasta la variante de Girona. Una de las alternativas estudiadas ha sido el cierre con una autopista de peaje que una la A-19 en Blanes con la A-7 en Maçanet y reducción del peaje de la A-7 entre este punto y el enlace de Girona (sur).



Los resultados de la evaluación económica realizada ponen de manifiesto que si no se considera como coste la reducción del peaje a costa de prolongar la concesión, la mejor solución (TIR mayor) es reducir el peaje a tarifas próximas a 8-11-14 pts/km para ligeros, pesados I y pesados II, y no actuar sobre la N-II, aunque esta carretera presentará un nivel de servicio E en el año horizonte, a pesar de la reducción del peaje.

Los problemas de la N-II entre el río Besós y Tordera son difícilmente solucionables actuando sobre ella y los peajes de la A-19 ya son reducidos, por lo que la única posibilidad es actuar en un eje nuevo más interior entre Abrera y Sant Celoni, que capte los importantes tráfico de paso con su origen-destino fuera de Cataluña (9.500 vehículos ligeros/día y 2.000 vehículos pesados/día) y parte de los de largo recorrido internos que oscilan alrededor de los 40.000 vehículos/día



Para ello, está en redacción un estudio informativo que se enfrenta a la oposición de numerosos ayuntamientos (sobre todo del Vallés oriental), grupos ecologistas y de la propia autopista de peaje A-7, a la que realizaría una fuerte competencia, por lo que se está estudiando la posibilidad de realizar en una primera fase solo el tramo Abrera-Tarrasa y reducir los peajes de la A-7, que junto con la conexión de la A-19 y la A-7 entre Blanes y Maçanet mejoraría el reparto de la demanda entre los dos ejes.(interior y costero)

Los problemas de la N-340 entre El Vendrell y Molins de Rei (Eje de Llobregat) se resolverán con la construcción de la pata sur de la B-40 (Abrera-Vilafranca) y el cierre de la A-

16, que podría requerir una rebaja de peajes, aunque es de titularidad autonómica y por tanto la decisión corresponde a la Generalitat.

A partir de Vendrell hacia Tarragona está prevista la construcción de las variantes de Altafulla y Torredembarra y su unión con la variante de Tarragona, con lo que los tráficos de medio y largo recorrido que no entren en la autopista utilizarán la nueva variante y los de agitación la actual N-340.

Hacia el sur, las variantes de Tarragona y Vilaseca (en servicio) hacen que los problemas se presenten a partir de Cambrils y en Playa de Miami. Actualmente está en redacción un estudio informativo, aunque los problemas se presentan al constatar que nuevos trazados interiores no solucionan los problemas de la carretera N-340 actual y si se realizan cercanos a la A-7 compiten con ella y la infrautilizan, reduciendo poco los problemas de congestión, causados sobre todo por los tráficos locales. Una solución podría ser realizar variantes de población estrictas en los tramos más urbanos, que eviten la afección de los tráficos de medio y largo recorrido sobre la población, y reducir los peajes de la A-7 para captar más tráficos de largo recorrido.

Por último, hay que recordar que existen otros ejes estructurantes de la malla viaria catalana que, aunque alejados del corredor, tienen una influencia importante en el mismo. Así, el eje Tarragona-Valls-Montblanc (en estudio informativo actualmente) y su posible prolongación hasta el eje transversal catalán en Tárrega, conjuntamente con este eje podría constituir a largo plazo un quinto cinturón por el interior de Cataluña.

4.- El sector valenciano del corredor

Dentro de este sector se distinguen dos zonas claramente diferenciadas: Alicante-Valencia y Sagunto-Benicàssim, con la metrópoli de Valencia en medio (Figura 3)

Antes de la conversión del tramo Alicante-Almansa-Valencia de la N-430 en autovía los tráficos de tránsito, entre Alicante/Murcia y Valencia/norte del corredor, discurrían mayoritariamente por el itinerario costero de la autopista A-7, con una pequeña participación de la carretera alternativa N-332.

Así, en 1993 y ya con el tramo Alicante-Almansa convertido en autovía, el total de dicho tráfico ascendía a 6962 vehículos/día, de los que el 61% era captado por la A-7, el 21% por el eje interior (N-330/N-430), el 8% por el itinerario costero de la N-332 y el 10% por la N-340 (Alicante-Alcoy-L'Alcudia de Crespins).

El cierre de la autovía Almansa-Valencia, finalizado el presente año pero ya en servicio en 1996 excepto en un pequeño tramo, y la mejora del eje de la N-340 han servido para que la autopista A-7 haya mantenido sus tráficos, mientras los ejes alternativos interiores han ganado más de 2.000 vehículos/día del tráfico de tránsito. Los estudios de rentabilidad económico-financiera, que se realizaron en su momento, pusieron de manifiesto la baja rentabilidad de las inversiones en el tramo Almansa-Valencia si solo se consideraban los tráficos de largo recorrido, pues las distancias y velocidades eran similares en ambas alternativas (autovía y autopista A-7), no produciéndose ahorros de tiempo ni de accidentes aunque sí el ahorro del peaje por los usuarios.



No obstante, la no inclusión en el Plan General de Carreteras 1984/93 de la autovía Madrid-Valencia llevó a la planificación de la Almansa-Valencia, aun sabiendo que no serviría a los tráficos hacia Valencia desde la zona centro, pues la distancia se incrementaba en unos 90 km.

Realizada la autovía interior entre Valencia y Alicante, la Comunidad Valenciana planteó la construcción de otra autovía central por Ibi-Alcoy-Albaida-L'Olleria-Canals (Figura 4) basándose en criterios territoriales (mejorar la accesibilidad a las comarcas centrales con unos índices de actividad muy altos) y de tráficos comarcales y regionales, y solicitó la ayuda estatal al existir un eje de carretera estatal (N-340) con trazado norte-sur por la zona en el que se habían planificado y programado actuaciones, sobre todo la posibilidad de construir un túnel en el Puerto de la Carrasqueta.

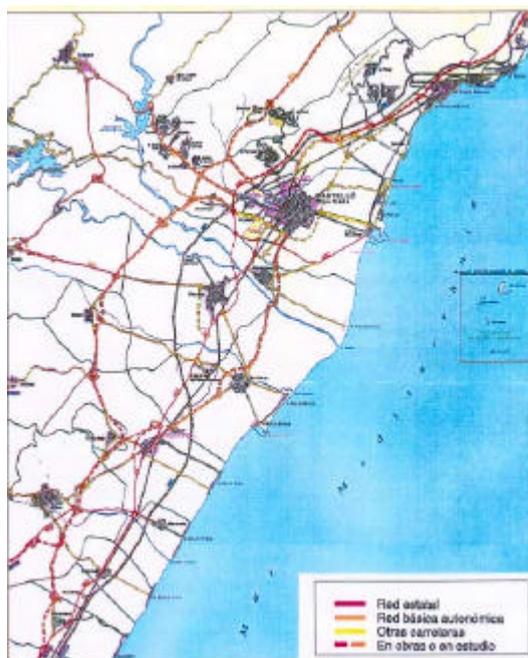
Evidentemente el nuevo eje, al acortar la distancia Alicante-Valencia en unos 17 km, volverá a resultar competitivo para los tráficos de tránsito, tanto para el eje interior como para el costero de la A-7. Así, las previsiones estiman que, cuando se convierta totalmente en autovía (año 2005) captará un 65% (7000 vehículos/día) del total de los tráficos entre el sur del corredor hasta Alicante y Valencia y el norte, bajando la rentabilidad de la autovía Almansa-Valencia que llevará solo 8 años en servicio.

Hay que reconocer sin embargo, a pesar de que los tráficos de largo recorrido están siendo disputados por ejes alternativos que compiten entre ellos sin tener en cuenta las pérdidas de rentabilidad ocasionadas a los ya construidos, que el nuevo eje de gran capacidad permitirá que la Generalitat construya un nuevo acceso a Gandía, desde la zona de Ontinyent y Albaida con un ramal a Canals, que permitirá descongestionar el eje litoral y aliviar los problemas adicionales, sobre todo en verano de la circunvalación-sur de Valencia y el acceso a Gandía por la costa. Además, parte del eje será costeado por la Comunidad y habrá evitado la cuantiosa inversión de un túnel en La Carrasqueta, única forma de mejorar el itinerario de la carretera estatal actual (N-340).

Los tráficos estimados en el año 2005 tanto en el subtramo norte (L'Olleria-Canals)

como en el sur (Alicante-Ibi-Alcoy) se aproximan a los 19.000 vehículos/día, lo que da una idea de la importancia de los tráficos de medio y corto recorrido, pues como se expuso anteriormente en tránsito solo serán alrededor de 7.000 vehículos/día.

No hay que olvidar tampoco que la carretera costera N-332 sigue siendo de titularidad estatal, aunque menos de un 2% de su tráfico corresponda a viajes en tránsito y solo un 10% de los ligeros y un 25% de los pesados tenían su origen o destino fuera del corredor, por lo que los tráficos mayoritarios son de corto recorrido (aproximadamente un 70% de los ligeros recorren menos de 65 km).

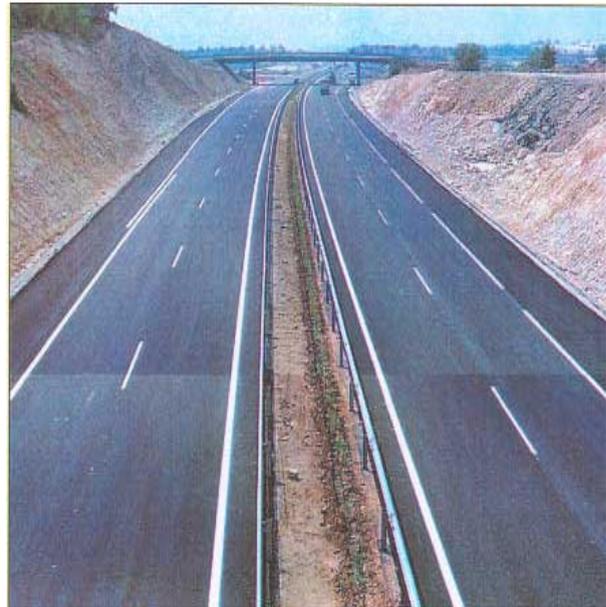


Los puntos más críticos de esta carretera están en las travesías de poblaciones, existiendo más de veinte entre Alicante y Valencia conflictivas en mayor o menor grado, estando las que mayor número de problemas plantean entre Gandía y Valencia y entre Altea y Alicante. La solución de los problemas exige en la mayoría de los casos la construcción de variantes próximas a la autopista, pues el alto valor del suelo, tanto urbano como agrícola, imposibilita otras soluciones, y la utilización de la autopista como variante libre de peaje para los tráficos locales exige acuerdos muy difíciles con la concesionaria, además de la construcción de nuevos enlaces o la mejora de los existentes.

En la zona norte del corredor dentro de la Comunidad Valenciana, concretamente entre Sagunto y Oropesa, la planificación territorial y viaria autonómica plantea reconvertir la situación actual de la carretera N-340 como eje distribuidor de los tráficos de medio y corto recorrido, al menos entre Almenara y Castellón (Figura 5)

Realizada la variante oeste de Sagunto se duplicará la actual carretera N-340 hasta Almenara, al existir posibilidades físicas por no haber importantes núcleos urbanos atravesados. A partir de Almenara empiezan a surgir problemas por el trazado actual, agravados por la existencia de innumerables accesos directos a las propiedades colindantes que elevan la accidentalidad de la carretera.

Al no haber importantes tráficos locales hasta Nules, existe la posibilidad de utilizar las carreteras autonómicas CS-V-6011 (entre Almenara y La Vall d'Uixó) y CS-224 (entre La Vall d'Uixó y Nules), que una vez mejoradas y duplicadas captarán todos los tráficos de largo recorrido, además de los generados en la importante zona industrial de La Vall d'Uixó. Funcionalmente esta solución permite liberar la actual N-340 para los tráficos locales, resuelve la continuidad del eje interior autonómico Nules-Betxi-Borriol-La Jana que en su día se conectará con la N-340 a la altura de Amposta, elude las dificultades de construir una autovía más costera que afectaría a suelos urbanos e industriales, y conecta el área de Castellón con la autovía Sagunto-Aragón.



A partir de Nules el problema se complica al existir unos fuertes tráficos locales (46% del total) con unos porcentajes de pesados elevados (25%), con origen-destino en la zona urbana de Castellón-Almazora-Villareal-Burriana, y que son más difícilmente captables por un eje interior. La autonomía apuesta por un itinerario costero de gran capacidad y baja velocidad para los tráficos locales, la actual N-340 completada con la variante de Almassora para los tráficos de medio recorrido, y una autovía interior para el medio y largo recorrido que no utilice la A-7. El estudio informativo actualmente en redacción está comparando las soluciones de duplicación de la N-340 o del eje interior por Betxí.



Los problemas puestos de manifiesto por los modelos de tráfico son que si se realiza una circunvalación exterior, como vía de gran capacidad, del área urbana de Castellón sin complementarla con el suficiente viario interior, dicha circunvalación se congestiona rápidamente, como en el caso de Valencia, y además exige la duplicación de un acceso sur, que sería el de la actual N-340.

Realizadas las mejoras previstas en la N-340 y en eje interior autonómico la

distribución del tráfico, antes de la reducción del peaje en la autopista A-7, entre estos ejes sería: 29% en la A-7, 26% en el eje interior y 44% en la N-340, lo que obligaría a realizar actuaciones de aumento de capacidad en alguno de los dos ejes, al superar el interior los 15.000 vehículos/día y la N-340 los 25.000 vehículos/día en el año 2006. Los modelos también indican que la duplicación del eje interior es menos competitiva con la autopista que la de la N-340, pero el problema es que aunque se construya la autovía interior en la N-340 quedarán más de 19.000 vehículos/día (2006), si al mismo tiempo no se ejecuta el eje costero de gran capacidad y baja velocidad previsto por la autonomía. Por todo ello, la decisión es compleja y exigirá la coordinación de las administraciones involucradas en la resolución de los distintos problemas.

La reducción del peaje pactada con la concesionaria en octubre (30% a los vehículos ligeros y 40% a los pesados) únicamente logrará un trasvase máximo de 2.000/3.000 vehículos/día, según los modelos, en el tramo Almenara-Castellón, por lo que no variará la necesidad de actuar en las carreteras alternativas. Para lograr una mayor captación de tráfico sería necesario construir además algunos enlaces nuevos, como el oeste de Castellón, y mejorar los existentes, sobre todo en sus accesos.

Por último, hay que destacar que en el caso de construir la autovía interior, en el año 2006, de los 25.000 vehículos/día que la utilizarían un 78% serían de tránsito o de penetración (uno de sus extremos dentro del tramo) captados de los itinerarios alternativos (A-7 y N-340) y solo un 22% tendría su origen y destino en las proximidades del eje, lo que avalaría su cambio de titularidad a red estatal.

A partir de Castellón (oeste) la existencia del Parque Natural del Desierto de las Palmeras junto a los condicionantes orográficos, hace que sea muy difícil conectar el eje interior con el costero de la N-340, por lo que parece que, si se quiere construir una vía de gran capacidad, habrá de ser duplicando la variante actual de Castellón y la de Benicassim o construyendo una variante muy compleja de esta población, pues además de la carretera y la autopista se está construyendo el nuevo trazado del tren de velocidad alta.

Antes de finalizar estos breves comentarios sobre el corredor mediterráneo en la Comunidad Valenciana, parece necesario hacer alguna referencia a los problemas de la actual circunvalación de Valencia. El tramo norte de la misma, hasta la conexión con la N-III, se encuentra actualmente con un nivel de servicio insuficiente, al tener que soportar más de 47.000 vehículos/día con un 19% de pesados. Ello es debido a que junto a los tráficos de paso, para los que fue concebida la autopista, alberga una proporción mayoritaria de tráfico local, que lo utiliza como vía de distribución metropolitana debido a las carencias viarias de su entorno. Los técnicos de la Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia consideran inevitable la urgente ampliación de capacidad del tramo norte del "By Pass" construyendo un tercer carril, independientemente de la materialización de una arteria conocida como Distribuidor Norte, que enlazaría el acceso norte a Valencia por la costa con la circunvalación. Los resultados del modelo de tráfico del estudio informativo que se redactará en los próximos meses confirmarán las previsiones anteriores o las matizarán en cuanto a su urgencia.

5.- Problemas de funcionalidad, titularidad y coordinación en las redes viarias de las áreas metropolitanas

Como se ha puesto de manifiesto a lo largo de este artículo, la existencia de distintos ejes viarios a lo largo del Corredor del Mediterráneo, con diseños, funcionalidades y titularidades distintas y cambiantes en el tiempo, exige un alto grado de acuerdo entre las diversas administraciones para resolver los problemas actuales y futuros.

La exigencia anterior es todavía mayor en el caso de las áreas metropolitanas existentes o en formación, al existir un viario local y distintos Ayuntamientos afectados.

Un ejemplo paradigmático puede ser dentro de este corredor el área metropolitana en formación del triángulo Elche-Alicante-Santa Pola.(figura 6)

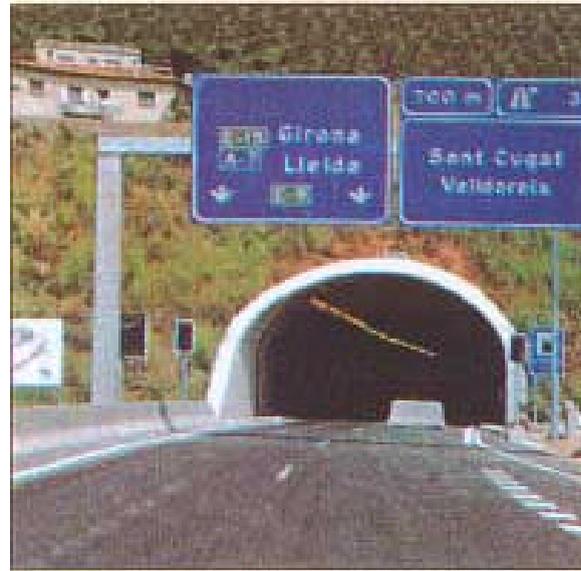
En estos momentos existe una autopista libre entre Alicante y Elche (A-7), bordeando por el interior el área metropolitana, con dos accesos desde la misma al puerto de Alicante y al aeropuerto de El Altet. Además, existen dos carreteras estatales: La N-340 entre Alicante y Elche y la N-332 entre Alicante y Santa Pola, con un tramo inicial común duplicado. Las previsiones de actuación incluyen la construcción de una nueva autovía entre Elche y Alicante, así como la supresión de la travesía de El Altet.



Los problemas surgen con el diseño de la autovía, al defender la Administración Central una vía con menor permeabilidad que sirva a los tráficos de medio y largo recorrido que discurren por la N-340, y asegurar la Comunidad Autónoma que esa función ya la cumple la A-7 y que la autovía debe servir a la articulación territorial metropolitana, con una mayor accesibilidad al territorio que atraviesa. Ambas posturas son defendibles, pero indudablemente no parece que deba ser el objetivo de la red estatal realizar funciones urbanas, por lo que si el diseño es metropolitano (afectando a varios municipios) el titular debe ser la Comunidad Autónoma.

Tras diferentes reuniones, en las que se apartaron los temas de establecer los responsables de las inversiones necesarias que serán objeto de un convenio posterior, se llegó al acuerdo sobre diseño/funcionalidad y titularidad futura de las redes que aparece en la figura 6. En ella puede observarse que el viario más exterior, que bordea las áreas urbanizadas o urbanizables, junto con los accesos desde el mismo a puertos o aeropuertos de interés general se reserva a la titularidad estatal, mientras los viarios interiores son de titularidad autonómica en la vertebración del territorio metropolitano y local en el resto.

El diseño de la red estatal mantendrá una baja accesibilidad, disponiendo de vías de gran capacidad con control total de accesos y enlaces separados más de 3 km. La red autonómica será, en general, de gran capacidad pero con una mayor accesibilidad al disponer de mayor número de enlaces o glorietas. También es importante la previsión de reservas de suelo para nuevas circunvalaciones futuras, cuando la expansión urbana hacia el interior las haga necesarias, pues sin dichas reservas el, a veces, desordenado crecimiento urbano las hace muy difíciles o costosas.



Esta coordinación de las planificaciones, permite técnicamente resolver los conflictos inicialmente planteados con el proyecto de la autovía Elche-Alicante, al asumir la Dirección General de Carreteras un diseño más urbano al ser acordado y público que una vez realizado el mismo se producirá una transferencia de titularidad a la Comunidad Autónoma.