

[5] Red viaria

5.1. RESUMEN DEL DIAGNÓSTICO

5.1.1. Estructura de la red

En lo que se refiere a la estructura viaria del municipio de Elche, se observa un eje de movilidad dominante, que es el corredor Crevillente-Elche-Alicante, claramente definido por dos carreteras de la Red de Interés General del Estado, como son la N-340 y la autovía A-7. Mientras la primera supone un canalizador del tráfico interurbano, la segunda canaliza trayectos de largo recorrido, tanto aquellos que son de paso, como aquellos con origen/destino en la zona.

Existe un eje transversal al anterior, representado por el corredor Santa Pola-Elche-Aspe, que, aunque, en un segundo término frente al eje citado anteriormente, presenta intensidades de tráfico significativas que indican las necesidades de movilidad asociadas a ese eje. Como diferencia fundamental con el eje anterior, cabe destacar que éste presenta un porcentaje muy bajo de desplazamientos de largo recorrido.

En la mitad norte del municipio, la carretera de Aspe continúa hasta Novelda, donde conecta con la N-330 con destino a Madrid. De la misma manera, el Camino de Castilla (CV-850) conecta con la N-330 a la altura de Monóvar.

También es importante para entender el territorio, el carácter radial de la red que conecta la Ciudad de Elche con toda la zona situada al sur del corredor Crevillente-Elche-Alicante, permitiendo el acceso al Campo de Elche y a las playas tanto de Elche como de Santa Pola.

Un punto singular dentro de la red viaria del término municipal de Elche, es el acceso a las playas del mismo. En este punto hay que tener en cuenta que Elche, dentro de la costa mediterránea, es uno de los puntos donde menos se ha explotado el turismo costero, encontrándose gran parte de sus playas en estado prácticamente virgen. Por esta razón, el acceso a las playas se encuentra improvisado y poco cuidado, excepto tal vez en la Playa de Arenales del Sol, que sí que ha seguido el desarrollo turístico propio del Levante con altas torres de apartamentos.

Sin embargo, la Playa de Carabassi, vecina de la de Arenales, no sólo se no ha sido edificada sino que se encuentra en las proximidades del Clot de Galvany, y se ha preparado un aparcamiento en segunda línea con el fin de proteger la playa del acoso de los vehículos.

Otras zonas de playa, como la Marina, o el Pinet, no han sido protegidas adecuadamente del estacionamiento del vehículo privado, y se aparca de forma más o menos anárquica, pudiéndose incluso introducir el vehículo en la playa.

Para definir la jerarquía de la red se ha analizado el tipo de movilidad que sirve, diferenciando las siguientes categorías:

- Red interurbana, donde la mayor parte del tráfico a la que da servicio corresponde a trayectos largos, ya sean de paso o con origen-destino en el término municipal de Elche.
- Red metropolitana, que canaliza el tráfico entre municipios vecinos.
- Red local, que conecta la Ciudad de Elche con el resto de núcleos urbanos del municipio y los núcleos entre si.
- Red de acceso y circunvalaciones, que permiten el acceso al núcleo de Elche y constituye la transición del tráfico de carretera, Interurbano al tráfico urbano.

5.1.2. Funcionamiento de la red

La autovía A-7 a su paso por Elche, especialmente en el tramo comprendido entre el Camino de Castilla y Crevillente, presenta claros síntomas de tráfico denso. Por ello, está prevista la construcción, a corto plazo, de un tercer carril.

La N-340 tiene una elevada carga de tráfico en las proximidades de Elche, tanto hacia Crevillente como hacia Alicante. Su falta de capacidad para solventar dicha carga de tráfico y para resolver de forma adecuada los cambios de sentido, viene fuertemente condicionada por la edificación continua a lo largo de la carretera. Estas circunstancias degradan enormemente el entorno e impiden identificar claramente si se trata de un medio urbano o interurbano.

La carretera a Aspe, que se ha ampliado recientemente, tiene una capacidad más que sobrada para solventar las demandas de tráfico del entorno de forma adecuada.

El Camino de Castilla, actual CV-850, presenta graves limitaciones de capacidad frente a las exigencias del tráfico y el porcentaje de pesados que la atraviesa, que ronda el 35%. Sin embargo, hay que destacar que en la actualidad se encuentra en obras para transformarla en una autovía.

La N-332, que discurre por la costa, presenta claros síntomas de agotamiento, especialmente durante el periodo estival. Además, su trazado es, en determinados tramos, bastante sinuoso, con zonas peligrosas, y donde resulta muy complicado efectuar un cambio de sentido e incluso a veces un simple giro a la izquierda. En el entorno del municipio de Elche resulta muy difícil su ampliación debido a que atraviesa espacios protegidos.

La carretera Elche-Santa Pola, CV-865, también tiene problemas de capacidad, con el agravante de una fuerte estacionalidad de la demanda, y de seguridad en las intersecciones. A lo largo de su trayecto, se impide el giro a la izquierda, y se habilita al efecto una serie de raquetas a lo largo del mismo. Aún así, las intensidades que experimenta la carretera, complican enormemente la maniobra. Está proyectada una nueva carretera, con trazado diferente y 2 carriles por sentido.

La red de carreteras del Campo de Elche, es densa y resuelve sobradamente las demandas a las que se ve sometida, que no son demasiado exigentes. Sin embargo, sí que presenta un problema de legibilidad ya que ante el conductor suelen aparecer vías a izquierda y derecha que resulta complicado identificar, dado que su aspecto es muy similar. Sin embargo, esta falta de jerarquía y señalización pueden servir al objetivo de que no se desarrolle el Campo.

En la tabla adjunta figuran las intensidades medias diarias de las carreteras que articulan el territorio en el entorno de Elche.

CARRETERA	TRAMO	IMD 98
A-7	N-338 - Camino Castilla	35.181
	Crevillente	36.093
N-325	Aspe - Crevillente	8.407
N-330	Alicante - Camino de Castilla	28.133
	Camino de Castilla - Novelda	36.833
N-332	Alicante	54.314
	El Altet - Santa Pola	17.207
	Santa Pola - Guardamar	18.910
N-338	A-7 - N-332	14.085
N-340	Alicante - Torrellano	17.326
	Torrellano - Elche	17.578
	Elche - Crevillente	14.548
CV-84	Aspe – Elche	15.348
CV-90	Crevillente - Catral	7.173
CV-849	CV-852 – N-332 (El Altet)	1.361
CV-850	N-330 – A-7	16.629
CV-851	N-331- Carr. de Santa Pola	2.315
	Ctera Santa Pola – CV- 855	1.696
	CV-855 – Elche	2.778
	Ctera Santa Pola – CV- 855	1.696
	CV-855 – Elche	2.778
CV-852	N-340 - CV-849	2.630
	CV-849 - N-332	600
CV-853	Elche - CV-851	6.416
CV-854	Elche - CV-851	1.300
CV-855	Elche - CV-851	8.217
CV-856	CV-854 - CV-851	2.401
CV-857	CV-875 - CV-851	1.293
CV-865	Elche - CV-851	13.390
	CV-851 - N-332	13.256
CV-875	Elche - CV-855	3.000
	CV-855 - A-7	3.979
	A-7 – Crevillente	3.000

5.1.3. Red Viaria en Desarrollo

En la actualidad en torno al municipio de Elche hay muchos proyectos de infraestructura viaria que se están desarrollando, unos están ya en fase de obra, otro paquete importante, que forma parte de la concesión de la nueva Circunvalación de Alicante, está a punto de empezar a construirse y, por último, hay proyectos en las diferentes fases su tramitación.

5.1.3.1. Red viaria en construcción

- Autovía del Camino de Castilla. Supone la conversión de una carretera convencional, saturada en términos de tráfico, en una autovía de alta capacidad, confirmando este eje como un corredor con una elevada demanda de movilidad.
- Cabe destacar su complementariedad con la construcción de la Circunvalación a Alicante. El conjunto configura un eje de alta capacidad que canaliza tráficos de paso, al proporcionar un by-pass a la A-7 a su paso por Alicante.
- Vial Elche-Alicante (Vía Parque). Está construyéndose el tramo comprendido entre la confluencia de la Ronda Norte y Ronda Este de Elche y Torrellano, a la altura de la institución Ferial Alicantina.
- Elche-Dolores. Se está ejecutando sobre este eje una obra de mejora de la seguridad vial.

5.1.3.2. Red viaria incluida en la concesión de la nueva Circunvalación de Alicante

Como ya se ha dicho más arriba, dentro de la concesión de la nueva Circunvalación de Alicante, recientemente adjudicada por el Ministerio de Fomento, figuran una serie de obras complementarias, de las cuales afectan al municipio de Elche las siguientes:

- Tercer carril de la A-7, entre el Camino de Castilla y Crevillente. Debido a la densidad de tráfico que circula en este tramo de autovía, se plantea la necesidad de habilitar un tercer carril en la autovía A-7.
- Autovía Elche-Crevillente. Esta actuación consiste en la ejecución de una autovía mediante la transformación de la actual carretera N-340 entre Elche y Crevillente.
- La Ronda Este, que tiene una longitud de 2,96 km con características de autovía. El trazado se ajusta a la reserva de suelo realizada en el Plan General de Ordenación Urbana de Elche.
- Vial Elche-Alicante (Vía Parque). Tramo entre Torrellano, a la altura de la Institución Ferial Alicantina, y Alicante, que da continuidad al que se está construyendo en la actualidad.

5.1.3.3. Proyectos en tramitación

- Ronda Sur. Se encuentra tan solo con el proyecto aprobado.
- Nueva carretera Elche-Santa Pola, a realizar por la Generalitat Valenciana. Se subdivide en dos tramos: Elche-Vereda Cendres, con el proyecto de construcción aprobado, y el tramo Vereda Cendres-Santa Pola, con el proyecto de construcción pendiente del Impacto Ambiental.

- Duplicación Elche-Dolores. Esta actuación, que viene reflejada en el Plan de Acción de Infraestructuras de FuturElx, se encuentra todavía en fase de una simple declaración de intenciones de cara al futuro.

5.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS

Hay una larga tradición en el mundo de edificar a lo largo de los ejes viarios que se acentúa en el caso de Elche. Por otro lado, el modelo territorial que se propone para Elche se basa en la protección del medio natural y en la concentración de los desarrollos en núcleos urbanos. Para ser coherente con todo ello, la propuesta de red viaria desarrolla la red estrictamente necesaria para estructurar el territorio y dar una adecuada accesibilidad a los distintos núcleos urbanos. La formulación de propuestas se basa en los siguientes criterios y objetivos:

- Desarrollar una red viaria jerarquizada que dé una adecuada accesibilidad a los distintos núcleos urbanos, evitando los tráficos de paso y los no deseados por las zonas urbanas
- Completar la nueva trama viaria para el municipio.
- Articular el territorio garantizando una comunicación adecuada de la Ciudad de Elche, tanto con el resto de núcleos del municipio como con las poblaciones limítrofes.
- Mejorar la legibilidad de la red viaria del municipio.
- Mejorar y clarificar los accesos a la ciudad de Elche.
- Lograr unas buenas conexiones del polo de empleo con el exterior mediante carretera, puerto y aeropuerto.
- Lograr un tratamiento urbano para las vías situadas en los bordes de la Ciudad de Elche.
- Minimizar el impacto de la red viaria en el entorno del Campo de Elche

5.3. PROPUESTA

Como se ha visto, se está dando un impulso muy importante a la red viaria de Elche, que en el plazo de pocos años va a modificar sustancialmente su modo de funcionar. La propuesta que se hace ahora es de completarla y organizarla.

El planteamiento del presente documento se realiza bajo la voluntad de garantizar en Elche un crecimiento sostenible. Por medidas sostenibles se entienden todas aquellas encaminadas a encauzar el crecimiento de manera que se garantice a las generaciones futuras el disfrute en condiciones análogas a las existentes, o mejores.

En el caso de la red viaria, se entienden por sostenibles aquellas medidas encaminadas a convertir la ciudad en un entorno más amigable, reduciendo los impactos de la movilidad. Para ello, las principales ideas de la propuesta son las siguientes:

- Completar la trama viaria del municipio dotándola de una jerarquización que la haga más funcional y legible.

- Completar el sistema de circunvalación a la Ciudad para los tráficos de paso y el acceso a los distintos barrios.
- Mejorar y clarificar los accesos a la Ciudad de Elche
- Modificar el diseño de las circunvalaciones urbanas de la Ciudad, transformándolas en vías arboladas que definan y mejoren el paisaje urbano, sin convertirse en elementos barrera.
- Rediseñar con criterios urbanos y de entrada simbólica a la ciudad las carreteras de Elche a Alicante y a Crevillente.
- Crear una nueva vía de conexión entre los núcleos urbanos situados en el Campo de Elche que, a la vez, conecte la carretera de la costa N-332 con la que une Elche y Crevillente, N-340. Esta nueva carretera también deberá servir para acceder a la futura estación del AVE.
- Mejorar las conexiones del polo de empleo con la red viaria externa, el puerto y el aeropuerto.

Ya que la jerarquía es uno de los objetivos que se persiguen, a continuación se describe la propuesta siguiendo su orden jerárquico:

5.3.1. Red interurbana

Los tráficos de largo recorrido se concentran en la A-7, que aumentará su capacidad, complementada por la Autovía de Castilla, que conecta con la N-330 y la nueva Circunvalación de Alicante, y la A-37.

5.3.2. Red metropolitana

- La relación con el Este, Alicante principalmente, se realizará por la Vía Parque, dejando la N-340 como vía local.
- Se propone construir la ya prevista nueva carretera Elche-Santa Pola para los tráficos entre ambos núcleos, quedando la carretera actual como vía local para dar acceso al Campo de Elche. Para mejorar su funcionamiento y seguridad, se propone convertir las intersecciones en glorietas y estudiar la construcción de un tercer carril reversible para autobús.
- La conexión con el Sur, Dolores, San Fulgencio, Guardamar, etc., se realizará a través de la carretera a Dolores, que se mejora.
- Se mejora capacidad y seguridad en la relación Elche-Crevillente mediante duplicación de la carretera actual.
- La relación con Aspe y Novelda se realiza por la vía actual sobre la que no se proponen modificaciones ya que la parte que discurre dentro del término municipal de Elche se
- Existe una relación Norte-Sur relativamente tangente al municipio de Elche, la N-332, que discurre a lo largo del litoral y uniendo Alicante-Santa Pola-La Marina. Respecto a ella no se hacen propuestas ya que la parte que discurre dentro del término municipal de Elche se

reserva para usos turísticos y poco impacto debido a su proximidad a espacios de gran calidad ambiental.

- Se proponen dos nuevos tramos viarios, que aunque de pequeña longitud si que se consideran importantes por las conexiones que posibilitan:
 - Unión de la carretera Elche-Dolores con la N-332, a la altura de la variante de La Marina. Su objetivo es consolidar la transición entre ambas vías facilitando la interrelación Costa – Campo.
 - Conexión de la Vía Parque con la A-7 a la altura del polígono industrial de Torrellano. Su objetivo es crear un nuevo acceso a la A-7, que se va a convertir en una vía mas metropolitana una vez se construya la nueva Circunvalación de Alicante.
- Por último, se amplía la circunvalación de la ciudad de Elche apoyándose en los nuevos desarrollos urbanos propuestos.

5.3.3. Red local

En la red local es donde más propuestas nuevas se hacen. Esta es la red para conectar los distintos barrios, pedanías y núcleos urbanos de Elche entre si. Se hacen propuestas de vías nuevas y de rediseño de algunas de las existentes. Las principales propuestas son:

- Nueva conexión entre los núcleos urbanos del Campo, cuyo carácter urbano se potencia. Así, como se propone no intervenir en el Campo de Elche, se ha considerado necesario, de acuerdo con el objetivo de jerarquizar la red, conectar de forma clara los núcleos existentes y preservar el resto del viario del Campo de estos tráficos, minimizando el impacto de la red de infraestructuras viarias.

Se propone consolidar un eje, en la dirección Este-Oeste, que conecte la N-332 con los nuevos desarrollos Occidentales (al Sur de Peña Las Águilas) pasando por New Valverde – Las Bayas – La Hoya – Algoda-Matola y la futura estación de AVE de la línea procedente de Madrid.

Esto se completa con una vía hacia el norte para conectar, desde los Valverdes, con la N-340 a la altura del polígono industrial de Torrellano

- Convertir tramos de carretera en vías urbanas: El carácter “interurbano” de la N-340 en su papel de vía de acceso a la ciudad, tanto desde Crevillente como desde Alicante limitan en gran medida las posibilidades de crecimiento garantizando un adecuado ambiente para el ciudadano.

En la actualidad la N-340 presenta una elevada carga de tráfico en las proximidades de Elche tanto hacia Crevillente como hacia Alicante. Su falta de capacidad para solventar dicha carga de tráfico y para resolver de forma adecuada los cambios de sentido, viene fuertemente condicionada por la edificación continua a lo largo de la carretera. Estas circunstancias degradan enormemente el entorno, e impiden identificar claramente si se trata de un medio urbano o interurbano.

- Crear unas “verdaderas” entradas a la ciudad de Elche, especialmente desde el Este y el Oeste. Se propone la modificación del carácter del acceso a Elche definiendo la sección de manera que se garantice la seguridad en los cambios de sentido y la permeabilidad para el peatón, con el fin de ampliar el entorno urbano de Elche. Esta concepción es compatible con los desarrollos propuestos en la margen sur de la N-340, entre la A-7 y la ronda Oeste de Elche.

5.4. PLANOS. RED VIARIA