



AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT



DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

ACERA FACHADA TERCIARIA: 8,50 m.

Esta acera, mucho más comedida que la del otro margen, también permite una amplitud de la cual carecen la mayoría de los viarios municipales.

En esta ocasión la zona peatonal es de 4,50 m de anchura libre lo que permite el tránsito holgado de los viandantes hacia las zonas comerciales. En esta banda se localiza las entradas a los centros comerciales y concesionarios de la zona en donde se ejecutarán los vados y rebajes necesarios para darles servicio.

Este ancho permite la inclusión de un carril bici que complementa al proyectado en el otro margen de la carretera de 2,50m de anchura y parterres de 1,50m de ancho intercalados con vegetación y alumbrado que sirve de separación al vial de servicio



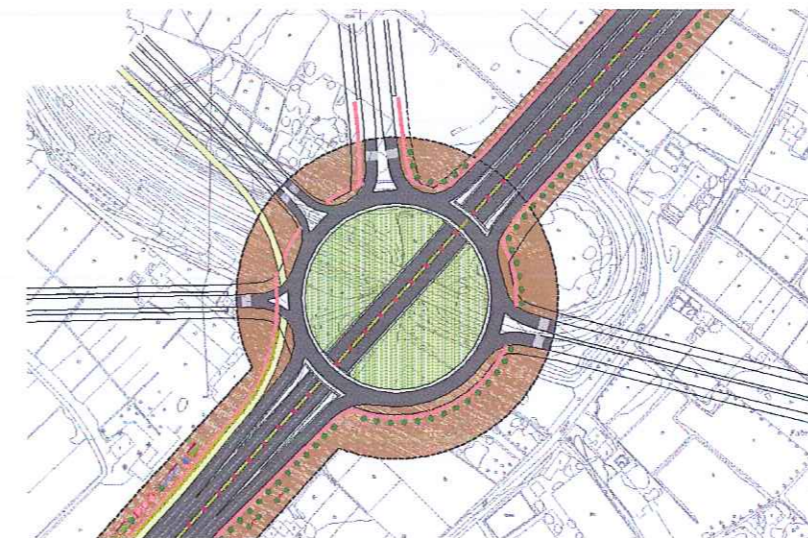
Detalle de la sección de la acera terciaria con el vial de servicio.

Esta sección de 70 m de ancho, como se ha comentado, llega hasta la zona del parque empresarial cuyo nudo principal se sitúa en el actual acceso a la Autovía A-7.

En un futuro esta intersección se replanteará de manera que tenga que servir de enlace a los siguientes viales:

- CN-332
- Acceso parque empresarial
- Acceso autovía A-7
- Ronda circunvalación

Para esto se plantea el ejecución de una glorieta de grandes dimensiones (mas de 60m de radio) con enlaces a los viales citados anteriormente dando prioridad mediante la ejecución de un paso inferior al tráfico longitudinal a la CN-332 y liberando de dicho tráfico a la intersección.



Propuesta de intersección giratoria en CN-332

Esta actuación estaría fuera del planteamiento que se le ha dado al resto del vial, queriéndose "acercar la carretera a la ciudad" dado que este tramo es notoriamente diferente al resto.

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR_ INGENIERO DE CAMINOS C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690 TELF. 965660525 FAX: 965675438

Página 24 de 89





En este tramo se plantearía una solución similar a las realizadas en otras localidades en situaciones muy parecidas (p.e. Avda de Denia en Alicante)



Sección tipo con paso inferior bajo la rotonda de enlace.

En lo que se refiere al tramo final hasta llegar al término municipal de El Campello el vial cambia de sección para adaptarse a la trama del futuro parque empresarial que posee otra funcionalidad.

En este tramo la CN-332 reduce su sección y pasa a proyectarse como una vía de gran capacidad para dar servicio al citado parque empresarial.

Se propone la continuidad de una calzada doble con mediana central y la ejecución de viales de servicio propios de sectores con tipología industrial-empresarial. De todas maneras el estado final al que se quiere llegar no sería el de un vial de un polígono industrial al uso, ya que se dispondría de amplias aceras, zonas ajardinadas y carriles bici.



Propuesta estimativa de trazado para el vial en el tramo del parque empresarial.





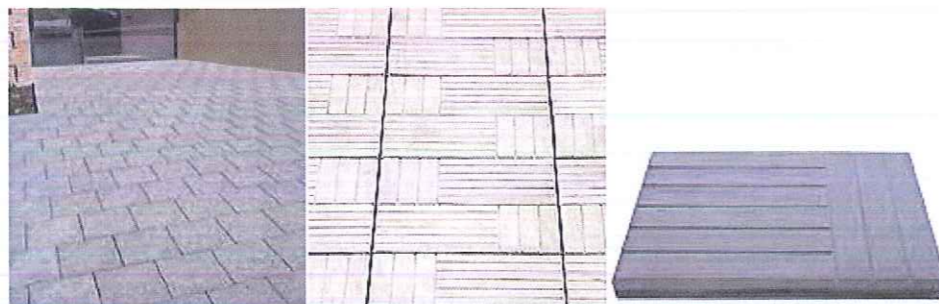
5.3.- PROPUESTA DE CALIDADES

Dada la magnitud y la singularidad de la actuación se quiere dar unos acabados de calidad media – alta a la propuesta, sin tener que recurrir a elementos de pavimento, iluminación o mobiliario excesivamente caros, ya que esto daría como resultado una solución económicamente inviable.

Es por esto que se han estudiado los materiales y mobiliario a emplear para conseguir una mayor integración de la solución prevista.

Asimismo, se prevé la utilización de especies de arbolado que no requieran demasiado mantenimiento además de especies autóctonas mediterráneas.

Para los pavimentos peatonales se prevé la utilización de materiales duraderos del tipo baldosas vibroprensadas prefabricadas que ofrecen hoy en día multitud de acabados, formas y colores.

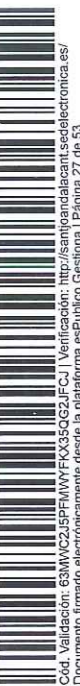


Además se utilizarán otro tipo de pavimentos más específicos en ciertas zonas para diferenciarlas del resto (parques de bolsillo, zonas de juegos y estancias,...) que se expondrán más concretamente cuando se definan los estudios de soluciones previstos.

Según todo lo indicado en este documento para la definición del mobiliario y la iluminación se plantean líneas más actuales acorde con el planteamiento global de la nueva solución. Esta solución será la convenida con los servicios técnicos municipales y los organismos involucrados en este programa de

paisaje según se ha desarrollado el proceso de participación ciudadana iniciado anteriormente a este documento.

La iluminación prevista será acorde al nuevo reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior de reciente aprobación y por el cual se regula los niveles máximos para evitar la contaminación lumínica y aumentar el ahorro de energía..





SECRETARIO



5.4.- ESTIMACIÓN DE COSTES y TIPO DE GESTION

Dada la magnitud de la actuación que comprende una superficie superior a los 258.000 m2 y una longitud de más 4.400 m, los costes de reurbanización de la Avenida Miguel Hernandez y la carretera CN-332 son demasiado elevados como para abordar un desarrollo integral en conjunto.

Sabedores de este importante condicionante y en aras de hacer viable este programa, es necesario realizar una fragmentación por tramos de la actuación para así repartir los costes de la obra en función de las necesidades de desarrollo que tenga el municipio.

Muchos de estos tramos se adscribirán a los sectores urbanísticos planteados en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Sant Joan, mediante la firma de convenios urbanísticos para el desarrollo de suelo urbanizable.

Los tramos en los que se plantea dividir la actuación son los siguientes:

• TRAMO I

Comprende el tramo incluido en el Plan Especial "Casa Pritz" que va desde la rotonda de inicio del término municipal de Sant Joan (lindando con Alicante) hasta la glorieta del tanatorio.

Este tramo corresponde a la Unidad de Ejecución : SECTOR 5.2 "CASA PRITZ"

La programación de la Actuación INTEGRADA, se realizará por gestión DIRECTA a desarrollar por la Administración actuante o a través de empresas urbanísticas públicas.

La administración pública en gestión directa no percibirá beneficio empresarial, salvo que actúe mediante empresas urbanísticas públicas, que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana.

La PROGRAMACIÓN de la unidad de ejecución, podrá realizarse con carácter inmediato sin depender de actuaciones perimetrales.

Si la iniciativa no corresponde a la administración municipal, la administración actuante iniciará el procedimiento mediante acuerdo del ayuntamiento de San Joan D'Alacant, y en él

se acordará su sometimiento a los trámites de información pública y evacuación de los informes, preceptivos o no, que procedan.

Longitud: 462 m
Superficie: 30.400 m2
Anchura: variable, 50-70 m



Cod. Validación: 63MWC2J5PPMWWFK3SQ3JFCJ | Verificación: http://santjoandalacant.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 26 de 33



• **TRAMO II**

Desde el final de la rotonda anterior hasta el paso superior (Cronista Sánchez Buades).

Este tramo se incluye con la Unidad de Ejecución: **U.E.5.1 "CLUSTER DE LA SALUD"**

La programación de la Actuación INTEGRADA, **gestión INDIRECTA**, pudiéndose desarrollar por la Administración actuante o a través de empresas urbanísticas públicas.

En su caso, si actuase la administración pública en gestión DIRECTA, no percibirá beneficio empresarial, salvo que actué mediante empresas urbanísticas públicas, que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana

La PROGRAMACIÓN de la unidad de ejecución, podrá realizarse con carácter inmediato sin depender de actuaciones perimetrales.

• **TRAMO III**

Desde el paso superior hasta la rotonda de las palmeras (no incluida).

Este Tramo está incluido en el mismo sector que el tramo anterior: **U.E.5.1 "CLUSTER DE LA SALUD"**

La programación de la Actuación INTEGRADA, **gestión INDIRECTA**, pudiéndose desarrollar por la Administración actuante o a través de empresas urbanísticas públicas.

En su caso, si actuase la administración pública en gestión DIRECTA, no percibirá beneficio empresarial, salvo que actué mediante empresas urbanísticas públicas, que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana

La PROGRAMACIÓN de la unidad de ejecución, podrá realizarse con carácter inmediato sin depender de actuaciones perimetrales.

Longitud: 365 m
Superficie: 25.800 m²
Anchura: 70 m



Longitud: 285 m
Superficie: 18.800 m²
Anchura: 70 m





AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

• TRAMO IV

De la rotonda de las palmeras a la glorieta de inicio de la UE-11

Este Tramo está incluido en el mismo sector que los anteriores: **U.E.5.1 "CLUSTER DE LA SALUD"**

La programación de la Actuación INTEGRADA, **gestión INDIRECTA**, pudiéndose desarrollar por la Administración actuante o a través de empresas urbanísticas públicas.

En su caso, si actuase la administración pública en gestión DIRECTA, no percibirá beneficio empresarial, salvo que actué mediante empresas urbanísticas públicas, que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana

La PROGRAMACIÓN de la unidad de ejecución, podrá realizarse con carácter inmediato sin depender de actuaciones perimetrales.



Longitud: 738 m
Superficie: 52.100 m²
Anchura: 70 m

• TRAMO V

Desde el final del tramo anterior hasta la nueva rotonda de acceso a Carrefour.

Este Tramo se incluye en los Sectores:

- **U.E.11.1 " AVDA. DE BENIDORM":** La programación de la Actuación INTEGRADA, se está realizando por **gestión INDIRECTA**, estando el Programa adjudicado provisionalmente. En su caso, si por renuncia o desistimiento del urbanizador, tuviera que actuar la Administración pública, no percibirá beneficio empresarial, salvo que actué mediante empresas urbanísticas públicas, que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana.

- **U.E.16.2 "EL CAMPET":** La programación de la Actuación Integrada, se realizará por **gestión INDIRECTA**, pudiéndose desarrollar por gestión Directa a través de la Administración o pública o de empresas urbanísticas públicas.

En su caso, si actuase la Administración públicas, no percibirá beneficio empresarial, salvo que actué mediante empresas urbanísticas públicas que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana.

- **U.E. 20.2 "FABRAQUER SUR":** la programación de la Actuación Integrada , se realizará por **gestión INDIRECTA**, pudiéndose de gestión DIRECTA a través de la Administración pública o de empresas urbanísticas públicas.

En su caso , si actuase la Administración públicas, no percibirá beneficio empresarial, salvo que actué mediante empresas urbanísticas públicas que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana.

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR__INGENIERO DE CAMINOS C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690 TELF. 965660525 FAX: 965675438

Página 29 de 89



Cod. Validació: 630114235588195783435403215471 Verificació: https://sede.ajuntament.santjoanvalencia.es/ Documente firmat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 30 de 53

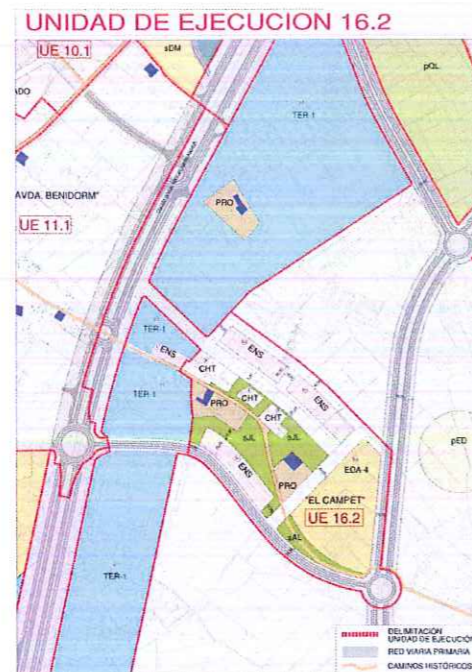


DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

Longitud: 760 m
Superficie: 53.200 m2
Anchura: 70 m



ANEXO: FICHAS DE PLANTEAMIENTO Y GESTIÓN 262



• **TRAMO VI**

Desde la nueva rotonda de acceso a Carrefour hasta el acceso a la A-70 / AP-7:

Este tramo pertenece a las siguientes unidades:

- **U.E. 20.2 "FABRAQUER SUR"**: la programación de la Actuación Integrada , se realizará por **gestión INDIRECTA**, pudiéndose de gestión DIRECTA a través de la Administración pública o de empresas urbanísticas públicas.

En su caso, si actuase la Administración públicas, no percibirá beneficio empresarial, salvo que actúe mediante empresas urbanísticas públicas que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana.

- **SECTOR 18.1 "PARQUE EMPRESARIAL"**: la programación de la Actuación Integrada , se realizará por **gestión DIRECTA**, a través de la Administración Pública o de empresas urbanísticas públicas.

En este caso, al actuar la Administración pública, no percibirá beneficio empresarial, salvo que actúe mediante empresas urbanísticas públicas, que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana.



Cod. Validación: 634WVC2J5PFFMWFYK35GZJFCJ | Verificación: <http://santjoandalacant.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 31 de 53



SECTOR 18.1



Longitud: 365 m
Superficie: 25.500 m²
Anchura: 70 m

SECTOR 20.2



ANEXO: FICHAS DE PLANTEAMIENTO Y GESTIÓN

262

• **TRAMO VII**

Tramo del parque empresarial de Sant Joan

- **SECTOR 18.1 "PARQUE EMPRESARIAL"**: la programación de la Actuación Integrada, se realizará por **gestión DIRECTA**, a través de la Administración Pública o de empresas urbanísticas públicas.

En este caso, al actuar la Administración pública, no percibirá beneficio empresarial, salvo que actúe mediante empresas urbanísticas públicas, que podrá hacerlo hasta el porcentaje fijado en la Ley Urbanística Valenciana.

Longitud: 1.350 m
Superficie: 58.000 m²
Anchura: 50 m

SECTOR 18.1

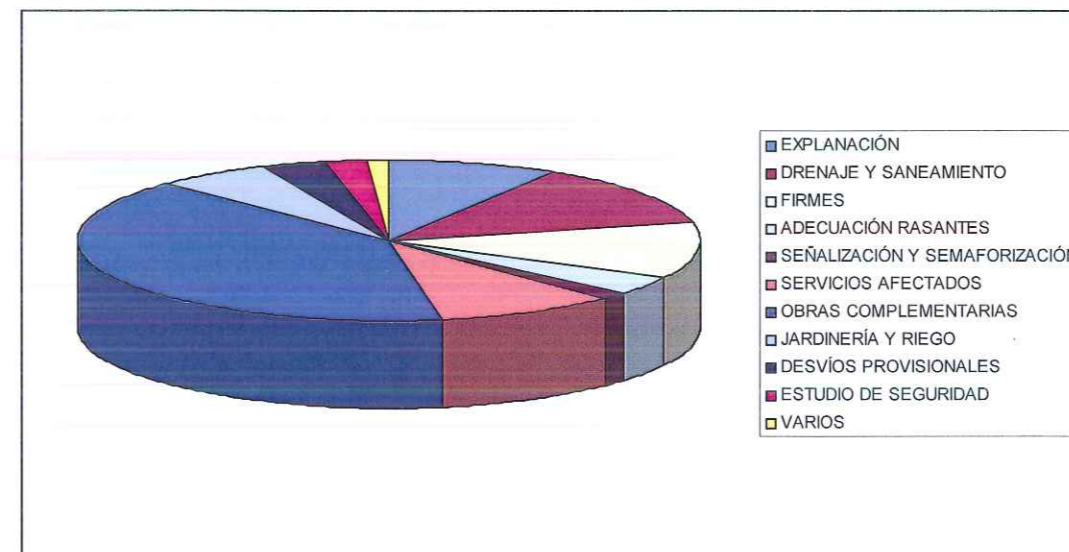




Según la descripción realizada anteriormente, las necesidades y soluciones expuestas y las calidades planteadas en este documento, se estima un coste para la obra de:

| ESTIMACIÓN DE COSTES | |
|---|----------------------|
| 1 EXPLANACIÓN | 3.429.101 |
| 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | 4.524.673 |
| 3 FIRMES | 4.161.944 |
| 4 ADECUACIÓN RASANTES Y PASO INFERIOR | 1.455.060 |
| 5 SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORI. | 443.331 |
| 6 SERVICIOS AFECTADOS | 3.624.087 |
| 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | 14.524.196 |
| 7.1 Iluminación | 5.651.581 |
| 7.2 Redes de servicios | 5.531.510 |
| 7.3 Urbanización | 3.341.105 |
| 8 JARDINERÍA Y RIEGO | 2.303.536 |
| 9 DESVÍOS PROVISIONALES | 1.199.394 |
| 10 ESTUDIO DE SEGURIDAD | 769.873 |
| 11 VARIOS | 405.520 |
| TOTAL PRESUPUESTO (G.G. + beneficio) | 36.840.715,41 |
| TOTAL SIN IVA | 43.840.451,34 |
| 21% IVA | 9.206.494,78 |
| TOTAL | 53.046.946,12 |

REPARTO DE COSTES DE EJECUCIÓN MATERIAL



Este resumen de costes es estimativo, quedando la cifra definitiva fijada cuando se realice el pertinente proyecto de acondicionamiento y reurbanización del entorno de la carretera CN-332 y la avenida Miguel Hernandez.

La repercusión por m2 de superficie es de 143 € (precio de ejecución material) estando con consonancia con actuaciones similares.





AYUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

Este presupuesto desglosado en Tramos y U.E, quedará de la siguiente manera:

| CAPITULO | DENOMINACION | TRAMO I | TRAMO II | TRAMO III | TRAMO IV | TRAMO V | | | TRAMO VI | | TRAMO VII | TOTAL |
|----------|-------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| | | U.E.5.2 | U.E.5.1 | U.E.5.1 | U.E.5.1 | U.E.11.1 | U.E.16.2 | U.E.20.2 | U.E.20.2 | U.E.18.1 | U.E. 18.1 | |
| | | COSTE | COSTE | COSTE | COSTE | COSTE | COSTE | COSTE | COSTE | COSTE | COSTE | COSTE |
| 1 | EXPLANACION | 395.166 | 335.371 | 244.379 | 677.241 | 145.977 | 277.916 | 267.647 | 150.787 | 180.684 | 753.934 | 3.429.101 |
| 2 | DRENAJE Y SANEAMIENTO | 521.418 | 442.519 | 322.456 | 893.614 | 192.616 | 366.708 | 353.158 | 198.962 | 238.412 | 994.811 | 4.524.673 |
| 3 | FIRMES | 479.618 | 407.044 | 296.606 | 821.976 | 177.174 | 337.310 | 324.846 | 183.012 | 219.299 | 915.060 | 4.161.944 |
| 4 | ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | 57.200 | 50.000 | 54.800 | 53.200 | 56.400 | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 983.460 | 50.000 | 1.455.060 |
| 5 | SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | 51.089 | 43.358 | 31.594 | 87.557 | 18.873 | 35.930 | 34.603 | 19.494 | 23.360 | 97.472 | 443.331 |
| 6 | SERVICIOS AFECTADOS | 417.635 | 354.441 | 258.275 | 715.750 | 154.278 | 293.719 | 282.866 | 159.361 | 190.958 | 796.805 | 3.624.087 |
| 7 | OBRAS COMPLEMENTARIAS | 1.673.751 | 1.420.486 | 1.035.083 | 2.868.501 | 618.297 | 1.177.132 | 1.133.636 | 638.668 | 765.301 | 3.193.341 | 14.524.196 |
| 8 | JARDINERIA Y RIEGO | 265.457 | 225.289 | 164.164 | 454.944 | 98.062 | 186.693 | 179.795 | 101.293 | 121.377 | 506.464 | 2.303.536 |
| 9 | DESVIOS PROVISIONALES | 138.217 | 117.302 | 85.476 | 236.878 | 51.058 | 97.206 | 93.615 | 52.741 | 63.198 | 263.703 | 1.199.394 |
| 10 | ESTUDIO SEGURIDAD | 88.719 | 75.295 | 54.866 | 152.048 | 32.774 | 62.395 | 60.090 | 33.853 | 43.967 | 165.866 | 769.873 |
| 11 | VIARIOS | 27.534 | 39.660 | 28.900 | 80.089 | 17.263 | 32.866 | 31.651 | 17.832 | 40.566 | 89.159 | 405.520 |
| | TOTAL PRESUPUESTO | 4.115.803,48 | 3.510.765,35 | 2.576.597,91 | 7.041.799,72 | 1.562.771,89 | 2.917.874,54 | 2.811.905,37 | 1.606.003,03 | 2.870.580,00 | 7.826.614,13 | 36.840.715,41 |
| | (G.G. + beneficio) | 782.002,66 | 667.045,42 | 489.553,60 | 1.337.941,95 | 296.926,66 | 554.396,16 | 534.262,02 | 305.140,57 | 545.410,20 | 1.487.056,68 | 6.999.735,93 |
| | TOTAL SIN IVA | 4.897.806,14 | 4.177.810,77 | 3.066.151,51 | 8.379.741,67 | 1.859.698,55 | 3.472.270,70 | 3.346.167,39 | 1.911.143,60 | 3.415.990,20 | 9.313.670,81 | 43.840.451,34 |
| | 21% IVA | 1.028.539,29 | 877.340,26 | 643.891,82 | 1.759.745,75 | 390.536,70 | 729.176,85 | 702.695,15 | 401.340,16 | 717.357,94 | 1.955.870,87 | 9.206.494,78 |
| | TOTAL | 5.926.345,43 | 5.055.151,03 | 3.710.043,32 | 10.139.487,42 | 2.250.235,25 | 4.201.447,55 | 4.048.862,54 | 2.312.483,76 | 4.133.348,14 | 11.269.541,69 | 53.046.946,12 |

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR_ INGENIERO DE CAMINOS C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690 TELF. 965660525 FAX: 965675438

Página 33 de 89



Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 34 de 53



AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

Además lo desglosaremos según cada tramo de ejecución previsto en este programa:

| UNIDAD ACTUACION | TIPO GESTION | FASE EJECUCION | m2 ACTUACIÓN | COSTE | |
|------------------|---------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------|-----------|
| TRAMO I | U.E.5.2 | gestión INDIRECTA | 6 | 30.400,00 | 4.115.803 |
| CAPITULO | | | | | |
| | DENOMINACION | | COSTE | | |
| | 1 EXPLANACION | | 395.166 | | |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | | 521.418 | | |
| | 3 FIRMES | | 479.618 | | |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | | 57.200 | | |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | | 51.089 | | |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | | 417.635 | | |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | | 1.673.751 | | |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | | 265.457 | | |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | | 138.217 | | |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | | 88.719 | | |
| | 11 VARIOS | | 27.534 | | |
| | | | 4.115.803,48 | | |
| | TOTAL PRESUPUESTO | | 4.115.803,48 | | |
| | (G.G. + beneficio) | | 782.002,66 | | |
| | TOTAL SIN IVA | | 4.897.806,14 | | |
| | 21% IVA | | 1.028.539,29 | | |
| | TOTAL | | 5.926.345,43 | | |

| UNIDAD ACTUACION | TIPO GESTION | FASE EJECUCION | m2 ACTUACIÓN | COSTE | |
|------------------|---------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------|-----------|
| TRAMO III | U.E.5.1 | gestión INDIRECTA | 5 | 18.800,00 | 2.571.798 |
| CAPITULO | | | | | |
| | DENOMINACION | | COSTE | | |
| | 1 EXPLANACION | | 244.379 | | |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | | 322.456 | | |
| | 3 FIRMES | | 296.606 | | |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | | 54.800 | | |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | | 31.594 | | |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | | 258.275 | | |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | | 1.035.083 | | |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | | 164.164 | | |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | | 85.476 | | |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | | 54.866 | | |
| | 11 VARIOS | | 28.900 | | |
| | | | 2.571.798 | | |
| | TOTAL PRESUPUESTO | | 2.571.798,01 | | |
| | (G.G. + beneficio) | | 488.641,62 | | |
| | TOTAL SIN IVA | | 3.060.439,63 | | |
| | 21% IVA | | 642.692,32 | | |
| | TOTAL | | 3.703.131,95 | | |

| UNIDAD ACTUACION | TIPO GESTION | FASE EJECUCION | m2 ACTUACIÓN | COSTE | |
|------------------|---------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------|-----------|
| TRAMO II | U.E.5.1 | gestión INDIRECTA | 4 | 25.800,00 | 3.510.765 |
| CAPITULO | | | | | |
| | DENOMINACION | | COSTE | | |
| | 1 EXPLANACION | | 335.371 | | |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | | 442.519 | | |
| | 3 FIRMES | | 407.044 | | |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | | 50.000 | | |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | | 43.358 | | |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | | 354.441 | | |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | | 1.420.486 | | |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | | 225.289 | | |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | | 117.302 | | |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | | 75.295 | | |
| | 11 VARIOS | | 39.660 | | |
| | | | 3.510.765,35 | | |
| | TOTAL PRESUPUESTO | | 3.510.765,35 | | |
| | (G.G. + beneficio) | | 667.045,42 | | |
| | TOTAL SIN IVA | | 4.177.810,77 | | |
| | 21% IVA | | 877.340,26 | | |
| | TOTAL | | 5.055.151,03 | | |

| UNIDAD ACTUACION | TIPO GESTION | FASE EJECUCION | m2 ACTUACIÓN | COSTE | |
|------------------|---------------------------------------|-------------------|----------------------|-----------|-----------|
| TRAMO IV | U.E.5.1 | gestión INDIRECTA | 7 | 52.100,00 | 7.041.800 |
| CAPITULO | | | | | |
| | DENOMINACION | | COSTE | | |
| | 1 EXPLANACION | | 677.241 | | |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | | 893.614 | | |
| | 3 FIRMES | | 821.976 | | |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | | 53.200 | | |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | | 87.557 | | |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | | 715.750 | | |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | | 2.868.501 | | |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | | 454.944 | | |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | | 236.878 | | |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | | 152.048 | | |
| | 11 VARIOS | | 80.089 | | |
| | | | 7.041.799,72 | | |
| | TOTAL PRESUPUESTO | | 7.041.799,72 | | |
| | (G.G. + beneficio) | | 1.337.941,95 | | |
| | TOTAL SIN IVA | | 8.379.741,67 | | |
| | 21% IVA | | 1.759.745,75 | | |
| | TOTAL | | 10.139.487,42 | | |

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR_ INGENIERO DE CAMINOS C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690 TELF: 985680525 FAX: 985675438





AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

| UNIDAD ACTUACION | TIPO GESTION | FASE EJECUCION | m2 ACTUACION | COSTE |
|------------------|--|----------------|--------------|-----------|
| TRAMO V | La programación de la Actuación INTEGRADA se está realizando por gestión INDIRECTA, estando el Programa adjudicado provisionalmente, beneficio empresarial, salvo que actué mediante empresas urbanísticas públicas. | | | |
| U.E.11.1 | | 1 | 11.230,00 | 1.556.372 |
| U.E.16.2 | gestión INDIRECTA, pudiéndose desarrollar por gestión Directa a través de la Administración o pública o de empresas urbanísticas públicas | 1 | 21.380,00 | 2.917.875 |
| U.E.20.2 | gestión INDIRECTA, pudiéndose de gestión DIRECTA a través de la Administración pública o de empresas urbanísticas públicas. | 1 | 20.590,00 | 2.811.905 |

| CAPITULO | DENOMINACION | COSTE |
|----------|---------------------------------------|----------------------|
| U.E.11.1 | | |
| | 1 EXPLANACION | 145.977 |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | 192.616 |
| | 3 FIRMES | 177.174 |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | 56.400 |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | 18.873 |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | 154.278 |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | 618.297 |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | 98.062 |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | 51.058 |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | 32.774 |
| | 11 VARIOS | 17.263 |
| | 1.556.372 | 1.556.371,89 |
| U.E.16.2 | | |
| | 1 EXPLANACION | 277.916 |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | 366.708 |
| | 3 FIRMES | 337.310 |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | 50.000 |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | 35.930 |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | 293.719 |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | 1.177.132 |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | 186.693 |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | 97.206 |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | 62.395 |
| | 11 VARIOS | 32.866 |
| | 2.917.875 | 2.917.874,54 |
| U.E.20.2 | | |
| | 1 EXPLANACION | 267.647 |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | 353.158 |
| | 3 FIRMES | 324.846 |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | 50.000 |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | 34.603 |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | 282.866 |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | 1.133.636 |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | 179.795 |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | 93.615 |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | 60.090 |
| | 11 VARIOS | 31.651 |
| | 2.811.905 | 2.811.905,37 |
| | TOTAL PRESUPUESTO | 7.286.151,80 |
| | (G.G. + beneficio) | 1.384.368,84 |
| | TOTAL SIN IVA | 8.670.520,65 |
| | 21% IVA | 1.820.809,34 |
| | TOTAL | 10.491.329,98 |

| UNIDAD ACTUACION | TIPO GESTION | FASE EJECUCION | m2 ACTUACION | COSTE |
|------------------|-------------------|----------------|--------------|-----------|
| TRAMO VI | | | | |
| U.E.20.2 | gestión INDIRECTA | 2 | 11.600,00 | 1.606.003 |
| U.E.18.1 | gestión DIRECTA | 2 | 13.900,00 | 2.811.905 |

| CAPITULO | DENOMINACION | COSTE |
|----------|---------------------------------------|---------------------|
| U.E.20.2 | | |
| | 1 EXPLANACION | 150.787 |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | 198.962 |
| | 3 FIRMES | 183.012 |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | 50.000 |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | 19.494 |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | 159.361 |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | 638.668 |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | 101.293 |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | 52.741 |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | 33.853 |
| | 11 VARIOS | 17.832 |
| | 1.606.003 | 1.606.003,03 |
| U.E.18.1 | | |
| | 1 EXPLANACION | 180.684 |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | 238.412 |
| | 3 FIRMES | 219.299 |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | 983.460 |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | 23.360 |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | 190.958 |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | 765.301 |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | 121.377 |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | 63.198 |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | 43.967 |
| | 11 VARIOS | 40.566 |
| | 2.811.905 | 2.811.905,37 |
| | TOTAL PRESUPUESTO | 4.417.908,39 |
| | (G.G. + beneficio) | 839.402,59 |
| | TOTAL SIN IVA | 5.257.310,99 |
| | 21% IVA | 1.104.035,31 |
| | TOTAL | 6.361.346,30 |

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR__INGENIERO DE CAMINOS

C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690

TELF: 985680525 FAX: 985675438

Página 35 de 89



Cód. Verificación: 838WV225P2MNYFK335Q32JFCJ | Verificación: http://santjoan.alacant.es/santjoan/verificacion.asp
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 35 de 53



AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

| UNIDAD ACTUACION | TIPO GESTION | FASE EJECUCION | m2 ACTUACIÓN | COSTE | |
|------------------|---------------------------------------|----------------------|--------------|-----------|-----------|
| TRAMO VII | U.E. 18.1 | gestión DIRECTA | 3 | 58.000,00 | 7.830.015 |
| CAPITULO | DENOMINACION | COSTE | | | |
| | 1 EXPLANACION | 753.934 | | | |
| | 2 DRENAJE Y SANEAMIENTO | 994.811 | | | |
| | 3 FIRMES | 915.060 | | | |
| | 4 ADECUACION RASANTES Y PASO INFERIOR | 50.000 | | | |
| | 5 SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION | 97.472 | | | |
| | 6 SERVICIOS AFECTADOS | 796.805 | | | |
| | 7 OBRAS COMPLEMENTARIAS | 3.193.341 | | | |
| | 8 JARDINERIA Y RIEGO | 506.464 | | | |
| | 9 DESVIOS PROVISIONALES | 263.703 | | | |
| | 10 ESTUDIO SEGURIDAD | 169.267 | | | |
| | 11 VARIOS | 89.159 | | | |
| | | 7.830.015 | | | |
| | TOTAL PRESUPUESTO | 7.830.015,13 | | | |
| | (G.G. + beneficio) | 1.487.702,87 | | | |
| | TOTAL SIN IVA | 9.317.718,00 | | | |
| | 21% IVA | 1.956.720,78 | | | |
| | TOTAL | 11.274.438,78 | | | |

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR__INGENIERO DE CAMINOS

C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03890

TELF: 965660525 FAX: 965675438

Página 36 de 89



Cód. Validación: 63MVC2J5PFFMWF335G2JFCJ | Verificación: <http://santjoandalacant.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 37 de 53



6.- MEMORIA JUSTIFICATIVA

A continuación, se realiza la justificación de la solución adoptada una vez se han expuesto los problemas detectados en el estado actual respecto a los siguientes aspectos:

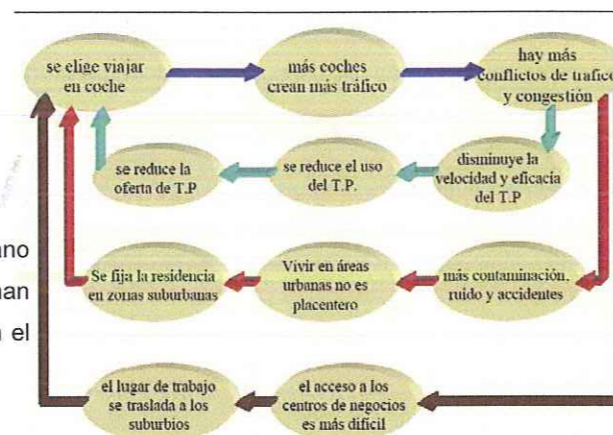
- Movilidad urbana y sostenibilidad
- Permeabilidad transversal
- Espacios públicos
- Estacionamientos
- Infraestructuras de transporte público
- Infraestructuras de servicios públicos

6.1.- MOVILIDAD URBANA Y SOSTENIBILIDAD

El objetivo principal que se persigue con la reestructuración y redefinición del vial, es el de mejorar el transporte y el tránsito de vehículos y de peatones, esto es, mejorar la movilidad urbana.

De este objetivo se derivan otros que están íntimamente relacionados con el primero de movilidad y sostenibilidad.

En la actualidad el transporte urbano tiene una serie de problemas que forman un círculo vicioso como se muestra en el gráfico adjunto.



Ante esta problemática se requiere de cambios de comportamiento en los diferentes sectores sociales.

Todo esto se plasma en el necesario Plan de Movilidad Urbana Sostenible que es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad, es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medioambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Con estos planes se plantea lo siguiente:

- Disminuir los atascos y efectos derivados de la congestión
- Disminuir el consumo de energías no renovables
- Reducción del tiempo de viaje.
- Mejora de los servicios de transporte públicos
- Recuperación del espacio público disponible
- Mejora de las condiciones de accesibilidad
- Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes

La mejora de la movilidad y sostenibilidad se conseguirá con una serie de medidas:

- Medidas de control y ordenación de tráfico.
 - o Templado de tráfico
 - o Regulación de intersecciones con prioridad al transporte público
- Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado.
 - o Nuevas regulaciones de los aparcamientos públicos y privados
 - o Aparcamientos de disuasión
- Medidas de potenciación del transporte colectivo.
 - o Carriles bus, plataformas reservadas,...
 - o Sistemas de transporte público: tranvía, bus guiado, líneas de autobuses

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.





- o Regulación de intersecciones para autobuses y tranvías
- o Aplicación de nuevas tecnologías
- Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana.
 - o Mejora en la red de itinerarios peatonales
 - o Red de itinerarios ciclistas
 - o Alquiler o préstamo de bicicletas
 - o Aparcamiento de bicicletas
- Medidas específicas de gestión de la movilidad
 - o Aparcamientos de disuasión
 - o Transporte a la demanda
- Medidas para mejorar la movilidad a personas con movilidad reducida
 - o Accesibilidad para la movilidad en el viario
 - o Adecuación de paradas y vehículos de transporte público
- Medidas para la mejora de la movilidad de mercancías
 - o Control de circulación de vehículos pesados
 - o Limitación de horarios
 - o Centros de transporte
- Medidas para la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas
 - o Peatonalización
 - o Modelo surbanos orientados al transporte público
 - o Diseño de ciudades y barrios amigables orientados a una movilidad sostenible
- Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético
 - o Transporte público y flotas municipales
 - o Nuevas fiscalidad sobre automóviles y carburantes
 - o Carriles bici e itinerarios peatonales
- Medidas para mejorar la seguridad
 - o Mejora de la señalización
 - o Mejora de intersecciones
 - o Separación de flujos.

Del objetivo primero genérico de movilidad y sostenibilidad que se persigue con este Programa de Paisaje se derivan otros que se exponen por separado en los siguientes puntos.

Las medidas enunciadas para la consecución de la mejora de la movilidad y sostenibilidad se describen y adaptan a la solución propuesta en este documento.

6.2.- PERMEABILIDAD TRANSVERSAL

Según se ha mostrado en los apartados anteriores uno de los mayores problemas a los que se enfrentan los ciudadanos es la falta de accesibilidad y permeabilidad transversal de la CN-332.

En la actualidad existen barreras físicas que impiden el normal tránsito de peatones hacia el margen comercial y viceversa, según se ha expuesto en apartados previos.

Con el nuevo planteamiento de transformación de la carretera a vial urbano se quiere priorizar la accesibilidad peatonal hasta ahora ignorada por completo.

Al ejecutar cruces a nivel e intersecciones giratorias también se contribuye a mejorar la permeabilidad del tráfico de vehículos en dirección transversal a las playas y comercios.





6.3.- ESPACIOS PÚBLICOS

Aprovechando la banda de actuación de hasta 70m de ancho que nos brinda el nuevo PGOU, se estima viable la opción de crear generosas zonas verdes, parques urbanos, zonas estanciales así como "parques de bolsillo"

La opción que se plantea de ejecutar una acera amplia desplazada hacia la fachada residencial permite la creación de dichas zonas, evitando así grandes desplazamientos por parte de los vecinos para disfrutar de zonas de descanso para adultos y de juego para niños.

En estos parques de bolsillo tendrá cabida todos estos planteamientos que se deben complementar con otros distribuidos por toda la ciudad. En los contenidos de estos parques se estima oportuno contar con la participación de los vecinos.

En la Revisión del Plan General, actualmente en tramitación, se describen un sistema de espacios abiertos que interconexionan entre sí para dar continuidad a las zonas verdes planteadas. Esta continuidad y conexión se consigue con la ejecución de amplios corredores verdes, la conservación de caminos tradicionales además de complementarse con el trazado de vías para ciclistas que permitan ir de una a otra zona sin salir de este sistema de espacios abiertos.

La remodelación de la carretera CN-332 favorecerá la creación de este sistema con las siguientes actuaciones:

- Creación de los parques de bolsillo
- Creación de recorridos peatonales y de ciclistas
- Creación de zonas estanciales y de juegos
- Interconexión de los espacios abiertos municipales
- Mantenimiento y mejora de los caminos tradicionales



Extracto del plano EP 8 "Sistema de espacios abiertos" del Estudio de Paisaje de la Revisión del PGOU municipal. Se han insertado los recorridos de conexión de las zonas verdes.





6.4.- ESTACIONAMIENTOS

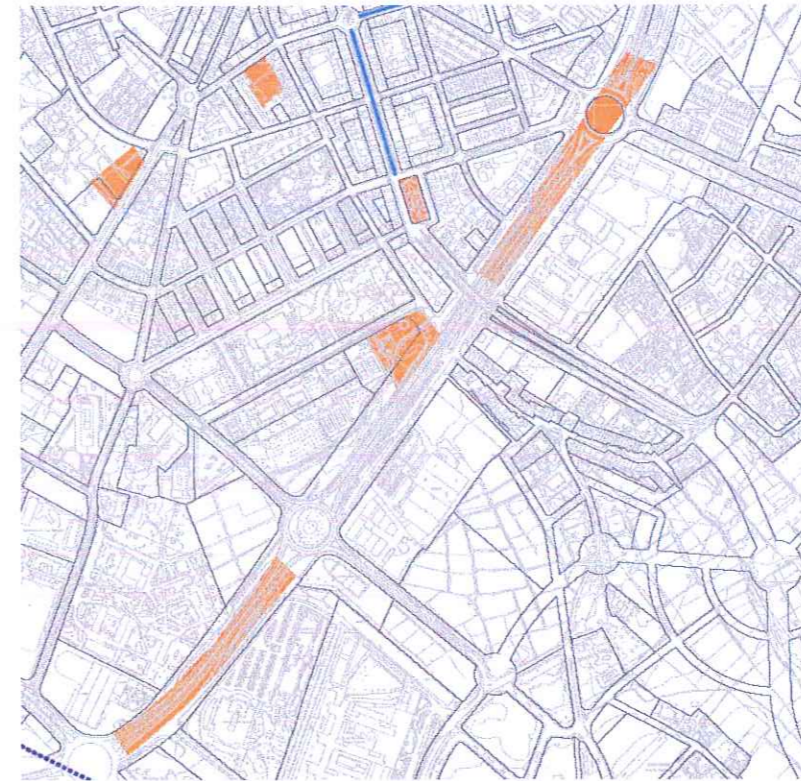
La problemática analizada de la falta de plazas de aparcamiento y la falta de ordenación en muchas de las existentes, se minora con la propuesta descrita en este documento que se justifica con la inclusión de bandas de aparcamiento destinadas a los vehículos que se dirijan a los centros comerciales

Por otro lado está el problema de la pérdida de las actuales plazas de aparcamiento en el margen de la fachada residencial que pasa a ser una acera amplia, aunque este efecto se minora con la inclusión de pequeñas zonas de aparcamiento para residentes.

Las necesidades de estacionamiento más importantes a lo largo de todo el ámbito se concentran, principalmente, en el tramo en que el casco urbano llega a la CN-332 y la zona de influencia del hospital. Precisamente es en estas zonas donde el estudio de tráfico de la Revisión del PGOU marca posibles lugares de implantación de aparcamientos subterráneos dada la saturación que tienen estos viales.

Los puntos recogidos en este Programa de Paisaje en cuanto a mejora de estacionamientos se resumen en estas propuestas:

- Creación de un vial de servicio con una banda de aparcamiento en cordón en la zona comercial
- Creación de pequeñas zonas de estacionamiento (10 plazas max) con tipología disuasoria para todos aquellos vehículos que no sean de residentes. Estas zonas tendrán un ajardinamiento para evitar el tratamiento "duro" que suelen tener los aparcamientos.
- Es aconsejable realizar estudios de viabilidad para los aparcamientos subterráneos planteados en la Revisión del PGOU, sobretodo la zona del hospital, ya que hoy en día está colapsada.



Extracto del plano ET 8 "Propuestas parkings y zona azul" del Estudio de Tráfico y Movilidad Urbana de la Revisión del PGOU municipal.





6.5.- INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Para la mejora de la movilidad y sostenibilidad en el ámbito de actuación de la CN-332, un aspecto importante a tener en cuenta es la reserva de zonas para la previsión de futuras infraestructuras de transporte público.

El transporte público permite una reducción importante del tráfico general de vehículos, disminuyendo el tránsito de vehículos privados, lo que conlleva menores retenciones y atascos de tráfico aumentando la fluidez del mismo.

Además de esto, el fomento del uso del transporte público permite reducir las emisiones de CO2 a la atmósfera reduciendo notablemente la contaminación atmosférica.

La solución que se plantea prevé una reserva de espacio en la sección de la carretera de un total de 10-11 m de ancho según necesidades. Esta anchura se considera más que suficiente aunque puede variar según el tipo de transporte que finalmente se disponga, además dada la anchura total del vial (70 m) permite pequeñas holguras en los anchos libres según las necesidades.

Como reserva de espacio para infraestructuras de transporte público se plantean las siguientes posibilidades:

- TRANVÍA.
- BUS GUIADO
- CARRIL EXCLUSIVO BUS

TRANVÍA

Dado el desarrollo de nuevas líneas que está experimentando este tipo de transporte público en la ciudad de Alicante y comarca, se plantea como primera opción de futuro para la implantación de nuevas infraestructuras de transporte.

Esta nueva línea se podría conectar directamente con la red existente de manera que los ciudadanos de Sant Joan podrían acceder rápidamente a la ciudad de Alicante, además de que el resto de habitantes de la comarca llegarían al Hospital en un tiempo considerablemente menor.

La reserva de espacio con un ancho de 11m es suficiente para la implantación de una vía doble con apeaderos en las zonas a determinar según las necesidades. En el estudio de tráfico y movilidad de la Revisión del PGOU se plantea esta solución con una serie de paradas para cubrir las necesidades de la población.

Para un tratamiento más amable con el entorno se plantea la integración de las vías en una plataforma con una superficie de césped, evitando así el acabado más duro que resulta con las plataformas convencionales de hormigón.



Vista del acabado con césped utilizado en algunos tramos del tranvía de Alicante.





BUS GUIADO

Consiste en la implantación de un sistema de transporte en plataforma reservada. Este sistema de transporte metropolitano combina la capacidad de transporte, la accesibilidad y la regularidad de un tranvía, con la flexibilidad y la adaptabilidad de un sistema de autobuses.

Se basa en la combinación eficaz de una plataforma reservada exclusivamente a la circulación del transporte público, dotada de prioridad en las intersecciones, con un vehículo híbrido tranvía-autobús, de tracción eléctrica, ecológico, rápido y confortable.

Dispone de un sistema de guiado para asegurar la plena accesibilidad en las paradas, pero que permite la circulación y la operación en tramos donde comparte el viario con el resto de los vehículos.



Vista virtual del sistema de transporte de bus guiado en el Paseo de Morella de Castellón.

CARRIL EXCLUSIVO BUS

Como tercera opción se plantea la utilización de la reserva de espacio mencionada para la creación de un carril exclusivo para autobuses urbanos que contaría con prioridad de paso respecto al resto de vehículos en los cruces.

Esta solución, similar a los carriles buses existentes desde hace décadas, se plantea como la más barata aunque también tendría los inconvenientes que presentan los desplazamientos en autobús de comodidad y puntualidad.

Asimismo, al ocupar menos espacio favorecería la inclusión de más zonas verdes y arboladas según se muestra en la imagen adjunta.



Cod. Validador: 638WVC33PMMWYFK33G32JFCJ | Verificació: <http://santjoan.alacant.es/verificador-electronic/validador>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 44 de 53



RESUMEN COMPARATIVO DIFERENTES OPCIONES PLANTEADAS

| | SOSTENIBILIDAD | RAPIDEZ Y PUNTUALIDAD | CONEXIÓN CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE | COSTE |
|------------|----------------|-----------------------|---|-------|
| TRANVÍA | +++ | +++ | +++ | - |
| BUS GUIADO | +++ | ++ | - | + |
| CARRIL BUS | + | - | + | ++ |

Valoración: +++ (muy bueno), ++ (bueno), + (aceptable), - (mejorable)

6.6.- INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS PÚBLICOS

Dado el carácter de red primaria que tiene este vial se prevé ejecutar, a lo largo de dicho viario, multitud de redes de servicios subterráneas estructurales que darán servicio a todo el término municipal de Sant Joan.

Las redes previstas que se recogen en la Revisión del PGOU son las siguientes:

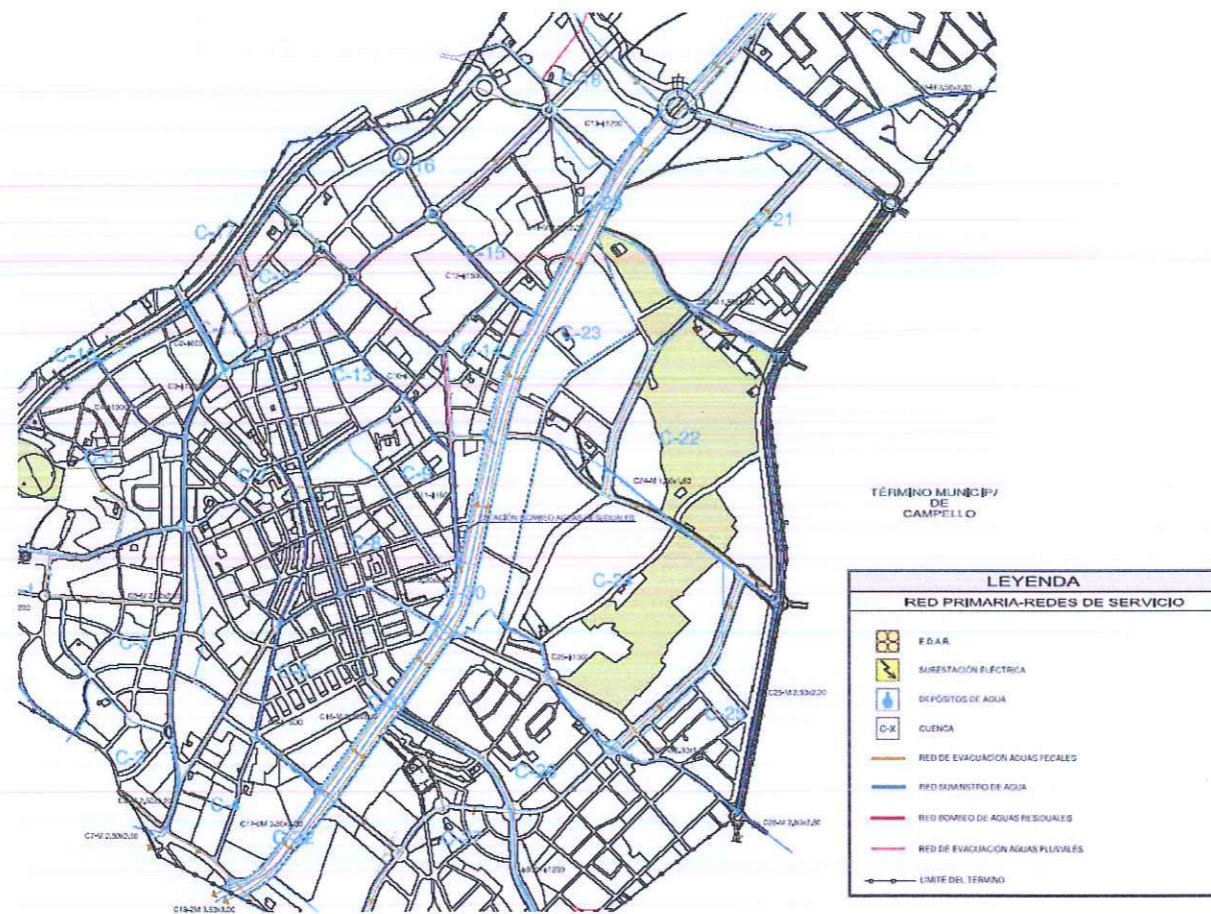
- Redes de distribución de agua potable: Se incluye en este apartado la red básica de abastecimiento a la población que se compone de ramales de grandes diámetros capaces de mallar la red actual y la prevista para asegurar el correcto abastecimiento a los futuros desarrollos urbanísticos del término.
- Redes de evacuación de aguas residuales: De forma similar al apartado anterior se prevé la mejora y ampliación de la red existente canalizando las aguas hasta las depuradoras correspondientes o hasta las estaciones de bombeo.
- Redes de evacuación de aguas pluviales: En el nuevo Plan General se recoge una serie de colectores para la recogida de escorrentías y aguas de lluvia, según el esquema que se adjunta. Esta solución viene dada como resultado del minucioso estudio realizado de las diferentes cuencas vertientes formadas en el municipio. De este estudio se desprende la necesidad de trazar grandes marcos de recogida de hasta 3,50 x 3,00m en sección doble para solventar el problema de las escorrentías.
- Redes eléctricas: Asimismo, para los nuevos sectores urbanizables con los se ampliará el casco urbano de Sant Joan, se tenderán nuevas redes en alta tensión al mismo tiempo que se soterrarán las existentes en las cercanías de la CN-332.



Cód. Validación: 638WV2J5PFAWYFK235G2JFCJ | Verificación: http://santjoand'alacant.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 45 de 53



Estas redes se complementarán con las otras redes de servicios necesarias tales como gas natural, telecomunicaciones, riego y reutilización.



Extracto del plano OE 8 "Ordenación estructural. Redes de infraestructuras generales" de la Revisión del PGOU municipal.



Cód. Validación: 63MWC2J5PFAWYFK33SG32JFCJ | Verificación: <http://santjoandalacant.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico.Gesiona | Página 46 de 53



7.- RELACIÓN DE PROYECTOS Y ESTUDIOS QUE DESARROLLARÁN EL PROGRAMA

El Programa de Paisaje de la avenida Miguel Hernandez y la carretera CN-332 que aquí se redacta, sirve de comienzo a un proceso que reordenará el ámbito de actuación propuesto y servirá al municipio de Sant Joan d'Alacant para redefinir sus planes de expansión futuros.

Los documentos y trabajos que se desarrollarán a partir de nuestro documento serán los siguientes:

- Conclusiones del Plan de Participación Pública (en este documento se adjunta el informe del taller realizado en junio de 2009)
- Estudio de necesidades y problemática actual.
- Estudio de soluciones y alternativas.
- Propuestas de uso de espacios públicos
- Estudios de viabilidad de aparcamientos subterráneos.
- Estudio de parcelas y bienes afectados.
- Proyecto básico de trazado.
- Anteproyecto de urbanización.
- Estudio hidrológico y drenaje.
- Estudio de impacto ambiental
- Estudio de movilidad urbana y de tráfico.
- Estudio acústico.
- Estudio de integración paisajística.
- Estudio de adecuación de las zonas verdes
- Estudio geotécnico
- Proyecto de construcción.
- Proyectos de legalización eléctrica.

Como actuaciones específicas que se engloban en este Programa de Paisaje y que se pueden y deben desarrollar con independencia del proyecto de construcción global están los siguientes:

- Mejora de accesos al Hospital de Sant Joan y Universidad Miguel Hernández.
- Eliminación del paso superior y nuevas conexiones viarias a la CN-332 desde la Plaza de la Constitución.
- Nueva conexión viaria al centro comercial Carrefour.
- Proyecto de paso inferior y nuevo enlace con la autovía A-70.
- Mejora de accesos en enlaces e intersecciones existentes con la carretera nacional CN-332 en el término municipal de Sant Joan d'Alacant. Las principales actuaciones a desarrollar serían las siguientes:
 - Barrio de Benimagrell.
 - Avenida de Benidorm.
 - Calle del Secretario Basilio Sala Ortola
 - Calle Don Tomás Capelo
 - Calle del mercado
 - Camí de Palmeretes
 - Intersección calle San Antonio y camí de Marco.
 - Intersección giratoria con la calle Font del Arch.
- Proyecto de conducciones generales de drenaje y saneamiento.
- Proyecto de conducciones generales de abastecimiento de agua potable.
- Proyecto de ampliación de líneas TRAM
- En cada proyecto se resolverá, en caso de necesidad, los puntos de unión de cada tramo.





8.- PLAN Y CRONOLOGÍA DE LAS ACTUACIONES CON COSTE Y FUENTE DE FINANCIACIÓN.

En primer lugar exponemos la cronología definida en el Plan General presentado por el Ayuntamiento de Sant Joan:

| SECTOR | DENOMINACIÓN | ORDEN | CONDICIONES OBJETIVAS PARA SU DESARROLLO |
|--------|-----------------------|-------|--|
| 11.1 | "AVENIDA DE BENDORMI" | 1º | APROBADO DEFINITIVAMENTE. NO SE REQUIERE CONDICIÓN ALGUNA PARA SU DESARROLLO, PUDIENDO ADAPTAR LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA A LAS CONDICIONES CONTENIDAS EN EL PLAN GENERAL. |
| 1.3 | "VILLOS" | 2º | APROBADO DEFINITIVAMENTE, SE REQUIERE LA ADAPTACIÓN DEL PLAN PARCIAL A LAS CONDICIONES CONTENIDAS EN EL PRESENTE PLAN GENERAL PARA EL SECTOR. |
| 9.2 | "LA PRINCESA" | 3º | SE ORDENA PORMENORIZADAMENTE AL OBJETO DE AGILIZAR LA TRAMITACIÓN, Y OBTENER LAS RESERVAS DE SUELO DESTINADO A EQUIPAMIENTO DOCENTE Y DEPORTIVO CONTENIDAS EN EL PLAN GENERAL, PUDIÉNDOSE DESARROLLAR CON INMEDIATEZ. |
| 18.1 | "PARQUE EMPRESARIAL" | 4º | SE REQUIERE LA TRAMITACIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO, ADAPTADO A LAS CONDICIONES EXIGIDAS POR EL PLAN GENERAL PARA EL SECTOR. |
| 9.1 | "EL GUALERÓ" | 5º | SE REQUIERE LA TRAMITACIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO, PUDIÉNDOSE DESARROLLAR SU PROGRAMACIÓN CUMPLIDAS LAS LIMITACIONES POR ACTUACIÓN ESTABLECIDAS EN LAS DEUT. |
| 10.3 | "COTELLA" | 6º | SE REQUIERE LA TRAMITACIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO, PUDIÉNDOSE DESARROLLAR SU PROGRAMACIÓN CUMPLIDAS LAS LIMITACIONES POR ACTUACIÓN ESTABLECIDAS EN LAS DEUT. |
| 20.1 | "CAPUTXO" | 7º | SE REQUIERE LA TRAMITACIÓN DEL PLANEAMIENTO, PARA LO QUE SE ESTABLECE EL PLAZO MÁXIMO DE 5 AÑOS, A FIN DE OBTENER EL OBJETIVO PRIORITARIO DE ALCANZAR UN PORCENTAJE SUPERIOR AL 50% DE SUELO DESTINADO A EQUIPAMIENTOS Y ZONAS VERDES QUE PALIEN EL DEFICIT EXISTENTE. |
| 19.1 | "ABRIL" | 8º | SE REQUIERE LA TRAMITACIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO, PUDIÉNDOSE DESARROLLAR SU PROGRAMACIÓN CUMPLIDAS LAS LIMITACIONES POR ACTUACIÓN ESTABLECIDAS EN LAS DEUT. |
| 20.2 | "FABRAQUER-SUR" | 9º | SE REQUIERE LA TRAMITACIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO, PUDIÉNDOSE DESARROLLAR SU PROGRAMACIÓN CUMPLIDAS LAS LIMITACIONES POR ACTUACIÓN ESTABLECIDAS EN LAS DEUT. SU DESARROLLO SE REALIZARA EN TRES UNIDADES DE EJECUCIÓN. |

La cronología que se propone para desarrollar los diferentes tramos en que se ha dividido la carretera CN-332 (según descripción del apartado 5.4) es la siguiente:

Siguiendo este cronograma podemos avanzar el de la actuación de la CN-332, siguiendo los tramos expuestos en el punto 5.4 del presente programa:

- En primer lugar, tal y como marca el Plan General, comenzará el Sector 11.1 y un tramo del Sector 20.2 Fabraquer -Sur, siendo este sector el último en urbanizar según la cronología del Plan General, pero ante la imposibilidad material de ejecutar parcialmente un tramo por estar adscrito a más de un sector, se recurrirá al derecho a crédito establecido en el Plan

General, o bien a lo preceptuado en la LUV y en el ROGTU respecto al canon de urbanización estando implicados en estos sectores el TRAMO V y VI, por lo tanto, se desarrollará en primer lugar el TRAMO V: desde el inicio de la glorieta de la UE-11.1 hasta la nueva rotonda del Carrefour, siguiendo con el TRAMO VI, desde esta rotonda hasta el acceso a la AP-7.

- A continuación se desarrollará el TRAMO VII del parque empresarial de Sant Joan, en el 4º orden del Plan General.
- Se continuará con el desarrollo de los tramos más cercanos al casco urbano que son los: TRAMOS II y III
- A continuación y para solventar la afección con el hospital se ejecutaría el TRAMO I.
- Por último, una vez desarrollados los tramos más próximos al centro urbano se acometería el TRAMO IV.

Las actuaciones serán financiadas con cargo a varios los sectores de suelo urbano y urbanizable definidos en el PGOU, mencionados en el punto anterior 5.4, incluyéndose EL COSTE DE EJECUCION DE estas como carga de urbanización del propio sector de acuerdo con la siguiente asignación:

