

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN
3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL
4. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ACTUACIÓN
5. DEFINICIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE ALTERNATIVAS
6. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
7. ARTICULACIÓN CON EL PLANEAMIENTO
8. PROTECCIÓN DE LA RED VIARIA
9. AFECCIONES Y REPOSICIONES DE SERVICIO
10. ORGANISMOS Y EMPRESAS CONSULTADOS
11. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
12. OBTENCIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO
13. PRESUPUESTOS Y PLAZO DE EJECUCIÓN
14. DOCUMENTACIÓN DEL PROYECTO
15. REDACCIÓN DEL PROYECTO

MEMORIA

1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este proyecto es la redacción del Proyecto Básico de la Ronda Suroeste de Villena – Alicante.

El presente Proyecto Básico se redacta para iniciar el proceso de participación pública, estudiar el impacto ambiental y analizar las necesidades y alternativas concretas de las actuaciones que se pretendan llevar a cabo.

2. AMBITO DE ACTUACIÓN

Las obras definidas se desarrollan íntegramente en el término municipal de Villena (Alicante), siendo su inicio el acceso al casco urbano desde la N-330 y el final, la conexión con la CV-81, a través de una rotonda incluida en el proyecto, pendiente de construcción “Mejora seguridad vial intersección de las carreteras CV-81 y CV-80 90. Villena”.

3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Para el análisis de la situación actual se ha realizado el estudio específico del medio y del entorno urbano. Asimismo se ha analizado “in situ” los terrenos por donde discurrirá el trazado de la nueva carretera.

Para el desarrollo del proyecto se ha empleado la cartografía suministrada por la Oficina del Plan de Carreteras de la COPUT procedente de un vuelo fotogramétrico a escala 1/1000 de la zona de actuación. Además, se ha realizado un levantamiento topográfico para el estudio del drenaje del paso inferior (Ver Anejo nº 1: “Cartografía y topografía”).

3.1 EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS URBANOS

El trazado se encuentra enmarcado en un entorno agrícola, destinado al cultivo de secano, situado al suroeste del casco urbano de Villena. El trazado bordea una zona consolidada parcialmente y atraviesa otra zona afectada por el desarrollo de un futuro Plan Parcial gestionado por el IVSA próxima a unas instalaciones escolares.

En el proyecto se conectan varios puntos de uso industrial, periféricos al casco urbano, que generan una importante circulación de tráfico.

3.2 EL MEDIO NATURAL

El trazado previsto discurre a través de una zona llana prácticamente en el desarrollo total, con una pendiente media del 0,4%.

Por lo que se refiere al uso de los terrenos atravesados, en su mayoría son terrenos agrícolas en producción y zonas del borde urbano, no existiendo zonas de vegetación natural o que constituyan hábitats potenciales de animales.

Los terrenos de la traza son depósitos aluviales cuaternarios, caracterizados por la presencia de suelos arenosos, limos y limos arcillosos, de fácil excavabilidad.

La estructura de la propiedad se define como minifundista de uso agrícola. El uso agrícola tradicional se encuentra combinado con la diseminación de viviendas de carácter rústico o por las expectativas de urbanización que generen los planeamientos municipales.

3.3 EL SISTEMA DE TRANSPORTE

La accesibilidad sur al casco urbano de Villena, se realiza actualmente por dos puntos de la N-330.

- El acceso al casco urbano de Villena desde la N-330 (dirección Alicante) se realiza a través de viales y de caminos con características deficientes; secciones reducidas, pavimento en mal estado y falta de iluminación.
- El acceso desde la N-330 (desde Alicante) se lleva a cabo mediante un enlace con movimientos complicados e intersecciones peligrosas (en especial la incorporación desde la CV-814).

El cruce de las vías de ferrocarril Alicante – Madrid (pasos a nivel), configura y determina el funcionamiento del tráfico, constituyendo una barrera física a la fluidez de éste.

Para acceder a la CV-81 y CV-813, desde la N-330, es necesario penetrar en el casco urbano y utilizar caminos secundarios de una red mal organizada que formaban parte de los caminos tradicionales de la huerta.

Los datos de aforos existentes corresponden a la N-330, a la CV-81, CV-813 y a la CV-814, y han sido obtenidos en el año 1998 para la CV-81 (cuyo titular es COPUT), en 1998 y 2001 para la CV-813 y CV-814 (cuyo titular es la Diputación) y en 1997 para la N-330 (cuyo titular es el Ministerio de Fomento).

Se realiza una estimación de la IMD a esperar en el nuevo vial, estimándose que el flujo que actualmente circula por la CV-81 se distribuirá en parte por el nuevo eje.

En el anejo nº 3: “Estudio de Tráfico” se justifican los datos anteriores.

3.4 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

El ámbito del proyecto se encuadra en el término municipal de Villena.

El planeamiento de Villena fue aprobado en 1992, con un proyecto de modificaciones puntuales al P.G.M.O.U. en 1996.

En el Anejo nº 4 "Planeamiento" se describe y detalla el planeamiento y la afección que supone el nuevo vial.

Básicamente el trazado del eje ha intentado reducir el número de afecciones a propiedades que se hubieran ocasionado si se hubiera ajustado a la reserva de suelo para viario fijado en el planeamiento municipal.

Por ello se plantea la modificación puntual de las alineaciones prefijadas, de manera que el nuevo eje se ajuste a las alineaciones de las propiedades existentes.

4. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ACTUACIÓN

4.1. OBJETIVOS

Crear una ronda para evitar el tráfico de los vehículos de paso por el núcleo urbano.

Mejorar la red viaria complementando la existente.

Mejorar la accesibilidad al casco urbano desde la red nacional y comarcal.

Dotar de buena accesibilidad a la zona urbana.

Suprimir el actual paso a nivel del F.F.C.C.

4.2. CRITERIOS DE ACTUACIÓN

Mejorar la conectividad con la red local mediante intersecciones a nivel resuelta con rotondas.

Limitar la afección del territorio.

Suprimir los accesos incontrolados a la ronda.

Crear un vial con características de avenida urbana para su integración en el caso de entornos consolidados.

5. DEFINICIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE ALTERNATIVAS

El eje es mayoritariamente de nuevo trazado y el planteamiento de alternativas se ha centrado en la reducción de afecciones, adaptación a la parcelación existente, conexión con las vías transversales previstas, preservación de las zonas arqueológicas, y la mejora de la accesibilidad e incorporación a la zona urbana de Villena.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto y siguiendo los objetivos y criterios de actuación, se han analizado una serie de alternativas reflejadas en el Anejo nº 5: "Estudio de Soluciones", donde se indica la solución elegida.

6. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

6.1. INTRODUCCIÓN

Se establece una vía principal constituida por los ejes 1, 2, 3 y 4 que conecta la N-330 con la carretera CV-81.

Se establece un eje principal que conforma la Ronda propiamente dicha, la cual en algunos tramos se apoya sobre viario actual, aunque la mayoría del trazado, discurre en variante de nueva traza.

Por otra parte se establecen dos ramales de penetración a una de las zonas industriales de Villena (ejes nº 6 y 7)

Además se incluye la mejora viaria del actual acceso a Villena desde la N-330. En el caso del acceso en dirección Madrid, se implanta una rotonda y una pequeña variante de la actual CV-814. En el caso del acceso en dirección Alicante, se implanta otra rotonda, con la prolongación del actual carril de deceleración de la N-330.

Por último, se establecen los oportunos ramales de conexión con el viario existente.

En su conjunto, las vías proyectadas cruzan una rambla natural (el antiguo cauce del Vinalopó) y el F.F.C.C. mediante dos pasos inferiores, uno para vehículos y otro para peatones.

Los accesos a la Ronda se realizan a través de rotondas con prioridad al anillo que conectan con el viario existente y dos penetraciones desde las zonas industriales.

En total, la longitud de los ejes es de 3908 m, más de 1485 m en ramales y penetraciones y más de 1660 m en vías de servicio. Se distribuyen nueve rotondas por todo el trazado coincidiendo con ejes transversales existentes o previstos, con una conexión con otra rotonda, al final del proyecto, sobre la CV-81 perteneciente al proyecto "Mejora seguridad vial intersección de las carreteras CV-81 y CV-8090. Villena", pendiente de ejecución.

6.2. TRAZADO

Para la definición del trazado se ha geometrizado 8 ejes, en planta y alzado

Eje 1:

Tiene una longitud de 572 m. Comienza en la rotonda 1 de radios 34 y 26 m (exterior e interior respectivamente) situada en la acceso desde la N-330 y su vía de servicio, y finaliza en la rotonda 2, intersección con la Prolongación de la Avda. de Elche, de radios 34 y 26 m (exterior e interior)

Eje 2:

Trazado de 436 m. de longitud situado entre las rotondas 2 y 4. La rotonda 4 tiene radios 21.50 y 14.50 m. (exterior e interior). Este eje quedará integrado como viario en el plan parcial que está desarrollando el IVSA.

La rotonda 4 será la conexión con la actual calle Rosalía de Castro.

Eje 3:

Desarrollado en tres tramos, se inicia en la rotonda 3. Los radios interior y exterior de esta rotonda son 21.50 y 14.50 m (exterior e interior).

El primer tramo de 357 m comienza en la rotonda 3 y finaliza en la nº 4, sirviendo ésta de punto de conexión con el eje 2. Este tramo se desarrolla sobre la actual C/ Rosalía de Castro, donde el lado derecho está totalmente consolidado, mientras que el izquierdo está a la expectativa de ser urbanizado por el IVSA..

Continúa el eje en un segundo tramo de 434 m, entre las rotondas 4 y 5, teniendo ésta última radios de 34.00 y 26.00 m (exterior e interior). En este tramo del eje se atraviesa las vías del F.F.C.C. mediante un paso inferior.

El último tramo de este eje de 571 m, parte de la rotonda 5, y finaliza en la nº 6, de dimensiones idénticas a la anterior.

Eje 4:

Comienza en la rotonda 6. Este eje está compuesto por dos tramos.

El primer tramo tiene una longitud de 683 m, y finaliza en la rotonda 7 de radios 34 y 26 m (exterior e interior) que conecta la ronda con la CV-813.

El segundo tramo de 535 m de longitud, finaliza en la rotonda 8, sobre la CV-81, cuyo proyecto está pendiente de ejecución. En este tramo, el trazado atraviesa la Vía verde de Villena a Las Virtudes.

Eje 5:

Trazado de 320 m. de longitud situado entre las rotonda 9 y la CV-814. La rotonda 9 tiene radios 21.50 y 14.50 m. (exterior e interior). Este eje se desarrolla como variante de la CV-814.

Eje 6:

Trazado de 649 m. de longitud situado entre un vial existente y la rotonda 7. El tramo final discurre sobre una calle consolidada.

Eje 7:

Trazado de 330 m. de longitud situado entre las rotondas 5 y 10. La rotonda 10 tiene radios 15 y 10 m. (exterior e interior). Este ramal de penetración conecta la Ronda con el Camino de San Juan, cuyo tramo final discurre sobre un camino existente, permitiendo la supresión del actual paso a nivel sobre el F.F.C.C. A través de este eje se da acceso al paso inferior para peatones bajo el F.F.C.C. y permite la supresión del paso a nivel sobre el F.F.C.C. existente.

Eje 8:

Trazado de 508 m. de longitud situado entre las rotondas 1 y 3. Este eje se apoya parcialmente en la actual vía de servicio de la N-330.

6.3. SECCIONES TIPO

Se han definido 8 secciones tipo distribuidas en toda la traza:

Sección tipo 1: Zona no urbana, de 12,00 m de anchura, compuesta por dos carriles de 3,50 m con arcén exterior de 1.50 m., y bermas de 1.00 m .

Sección tipo 2: Zona urbana, de 20.00 m de anchura, compuesta por dos carriles de 3,50 m con arcén interior de 0.50 m, aparcamientos en cordón de 2.50 m., y aceras de 2.75 m con mediana de 1.50 m. En el caso de las aceras afectadas por el desarrollo del Plan Parcial del IVSA se dejan sin urbanizar.

Sección tipo 3: Zona urbana, de anchura variable según localización, compuesta por dos carriles de 3,50 m con arcén exterior de 0.50 m., aparcamientos en cordón de 2.50 m y aceras variables.

Sección tipo 4: Zona no urbana .Similar a la primera pero con vía de servicio de 4,00 m de anchura en una primera fase, pero que quedará integrada posteriormente como viario del plan parcial del IVSA.

Sección tipo 5: Zona no urbanas compuesta por dos carriles de 3.50 m, con arcén exterior de 1.00 m y bermas de 1,00 m, con una anchura total de 11.00 m.

Sección tipo 6: Corresponde al paso inferior del ferrocarril, con dos carriles de 3.50 m con arcén exterior de 0.50 m, y dos aceras de 0.50 m a nivel de viario y otra para los peatones de 1.50 m, a distinto nivel, con una anchura total de 10.50 m.

Sección tipo 7: Corresponde a la aproximación al paso inferior del ferrocarril, desde la C/ Rosalia de Castro. Similar a la anterior, pero con dos vías de servicio de 5,50 m de ancho y separadores de 0,50 m.

Sección tipo 8: Corresponde a la aproximación al paso inferior del ferrocarril, desde el lado alejado del casco urbano. Similar a la sección tipo 6, incluyendo el aterramiento de los taludes.

Las glorietas tienen en general una calzada de 8 m apta para dos carriles de circulación y arcenes de 0.50 m, limitadas por bordillos para reducir la velocidad en sus accesos, así como aceras que en la mayoría de los casos es de 2.00 m.

6.4. FIRMES

En el caso de los ejes 1, 2, 3, 4 y 5 se ha considerado como valor de IMD de diseño el de 6.000 veh/día, obtenida del Estudio de Tráfico (Anejo nº 3).

El tráfico será del tipo T-2 (entre 200 y 800 vehículos pesados día).

La explanada elegida es E3 de 50 cm de suelo seleccionado sobre suelo tolerable. El firme elegido es 232 con 20 cm. de mezclas bituminosas sobre 25 cm de zahorra artificial, la capa de rodadura será drenante.

Para el carril de deceleración de la N-330 se ha considerado un tráfico T-1 (entre 800 y 2.000 vehículos pesados día).

Siguiendo el criterio anterior, el firme elegido es 132, con 25 cm de mezclas bituminosas sobre 25 cm de zahorra artificial, la capa de rodadura será drenante.

En el caso de los ejes 6, 7 y 8 se ha considerado un tráfico tipo T-3 (entre 200 y 50 vehículos pesados día), eligiendo un firme 332 con 15 cm de mezclas bituminosas sobre 25 cm de zahorra artificial.

Las aceras se plantean a base de baldosas de terrazo de 4,5 cm de espesor sobre 15 cm de hormigón HM-15.

La reposición de caminos se resuelve mediante dos capas de zahorra artificial de 20 cm sobre explanada mejorada con 50 cm de suelo seleccionado, dándole finalmente una capa de rodadura de 5 cm de aglomerado asfáltico S-12 porfídico.

En el anejo nº 6 "Cálculo del firme" se justifica el cálculo de la sección elegida.

6.5. DRENAJE

Para determinar las obras de drenaje necesarias se ha realizado el estudio hidrológico de las cuencas que afectan a la zona donde se encuentra el proyecto.

Asimismo, se ha consultado el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención de Riesgos de Inundación de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) encuadrándose el ámbito de la actuación en el área de influencia de una zona de endorreismos del río Vinalopó (AI037).

Esta situación puede provocar que en determinadas circunstancias se manifiesten inundaciones con una frecuencia entre 100 y 500 años, esperándose unos calados máximos de 0,80 m. lo que representa una probabilidad entre un 0,2 y 1% en un año, y episodios de avenidas de bajo calado.

Para cada uno de los ejes que componen el trazado se señalan los diferentes puntos de drenaje.(Ver el Anejo nº 9: "Climatología, Hidrología y Drenaje").

De acuerdo con esto, se prevé la construcción de las siguientes obras de drenaje transversal.

P.K. 0+092 (EJE 5): Obra de drenaje del antiguo cauce del Río Vinalopó, resuelta mediante un marco bicelular de hormigón armado.

P.K. 0+470 (EJE 1), 0+060 (EJE 2), y 0+040, 0+130 (EJE 4). En estos puntos se construirán caños formados por tubería de hormigón armado Ø 600 mm en conexión de las cunetas longitudinales.

P.K. 0+520 (EJE 1)/ P.K. 1+332 (EJE 3): En ambos puntos se construirá un caño formado por tubería de hormigón armado Ø 800 mm. Esta obra de drenaje se ha sobredimensionado para facilitar el mantenimiento y limpieza de la misma.

P.K. 0+622 (EJE 3): Transversalmente al trazado del FF.CC. se construirá mediante hincas un caño formado por tuberías de Ø 1200 como refuerzo del existente.

P.K. 0+791 (EJE 3): En este punto se construirá un caño formado por tubería de hormigón armado Ø 800 mm para permitir el paso a la escorrentía procedente del casco urbano, reforzándose con caños de Ø 600, instalados en los ejes que acometen en la rotonda 5.

P.K. 0+720, 0+890, 1+030, 1+180 (EJE 3) y P.K. 0+310 (EJE 4): En estos puntos se construirán caños formados por tubería de hormigón armado Ø 600.

P.K. 0+569/0+579 (EJE 4): En ambos puntos se construirá un caño formado por 2 tuberías de hormigón armado Ø 800 mm para reponer el paso de las acequias de drenaje bajo dicho eje.

P.K. 0+105 (EJE 6): En este punto se construirá un caño formado por tubería de hormigón armado Ø 600 mm.

Para el drenaje longitudinal, se prevé la construcción de cunetas revestidas de hormigón de 2,0 m de ancho.

Para el drenaje de los pasos inferiores bajo el ferrocarril, ante la imposibilidad de hacerlo por gravedad, se instalan dos equipos de bombeo. En el caso del paso para vehículos, el agua se impulsará a un pozo de descarga, situada en la rotonda 5, a partir del cual parte un colector de diámetro 800 mm, con una longitud aproximada de 1.000 m hasta el punto de vertido localizado en una acequia próxima.

En el caso del paso inferior para peatones bajo el F.F.C.C., el agua recogida se impulsa hasta la red de saneamiento existente. Y en el caso del drenaje del paso inferior en el Eje 4, se realiza por gravedad mediante un colector de diámetro 600 mm y una longitud aproximada de 370 m y cuyo vertido se realiza en la acequia localizada en el PK 0+570 de este mismo eje.

6.6. GEOLOGÍA Y GEOTÉCNIA

Los terrenos de la traza son en su mayor parte depósitos aluviales cuaternarios, caracterizados por la presencia de suelos arenosos, limos y limos arcillosos, de fácil excavabilidad. Pueden aparecer terrenos terciarios margosos y calcáreos.

La zona presenta una alta sismicidad, existiendo focos activos en las proximidades, por lo que se considerará el cálculo antisísmico de las estructuras según la norma NCSE-02.

En el Anejo nº 2: "Geología y Geotécnia", se caracteriza con mayor amplitud el terreno existente.

6.7. ESTRUCTURAS

Se plantea la construcción de las siguientes estructuras:

Obra de fábrica nº 1. Pk 0+622. Situada en el eje 3. Es un marco de hormigón armado hincado bajo la vía del ferrocarril mediante empuje oleodinámico.

Obra de fábrica nº 2. Pk 0+520 – 0+800. Situada en el eje 7. Es un marco de hormigón hincado bajo la vía del ferrocarril, mediante empuje oleodinámico.

Obra de fábrica nº 3. Pk 0+095. Situada en el eje 5. Es un marco bicelular de hormigón armado.

Obra de fábrica nº 4. Pk 0+930. Situada en el eje 4. Es un marco de hormigón armado in situ, bajo la traza, para permitir el paso peatonal.

Obra de fábrica nº 5. Muros de contención de tierras. En las proximidades de los pasos inferior, se han dimensionado muros de hormigón armado tipo ménsula con talón y puntera y de mampostería. La geometría se detalla en el Anejo nº9: "Estructuras".

6.8. OBRAS COMPLEMENTARIAS

Como obras complementarias se incluye en el proyecto las siguientes:

- Conexión con caminos, servicios y líneas afectadas, manteniendo o mejorando sus condiciones de funcionalidad.
- Plantación de especies arbustivas y arbóreas en los bordes de la vía y glorietas y plantación de terraplenes y desmontes con herbáceas y arbustivas.
- Acondicionamiento de zona inferior bajo N-330.
- Alumbrado en tramos urbanos y glorietas.

6.9. REORDENACIÓN DEL TRÁFICO DEL ACCESO A VILLENA DESDE LA N-330

Con la ejecución de la Ronda Suroeste de Villena, se propone la reorganización del tráfico del actual acceso sur a esta localidad, desde la N-330, actualmente realizado a través de la Avda. de Alicante, configurada por una serie de intersecciones de cierta peligrosidad.

Como medida para incrementar la seguridad vial, se plantea la siguiente ordenación del tráfico (Plano nº 12):

- La Avda. de Alicante mantiene el actual doble sentido de circulación hasta la intersección con la Ctra. Villena-Alcoy, a partir del cual se establece un único sentido hacia el casco urbano. La intersección en T con la Ctra. De Biar se plantea sin semaforización con incorporación directa (hacia Biar) y semidirecta (hacia el casco urbano).
- Para el acceso a la N-330 desde la Ctra. De Biar, se propone una circulación anular a izquierdas alrededor de la manzana configurada actualmente por la Avda. de Alicante, 2º Tramo Ctra. Madrid-Alicante y la N-330. En el futuro se podrá acortar este recorrido alrededor de la manzana M1, a través del viario contemplado en el P.G.O.U.
- Para las calles secundarias se plantea un sentido único para facilitar el cruce de vehículos en las intersecciones.

7. ARTICULACIÓN CON EL PLANEAMIENTO

De acuerdo con el Anejo nº 4: "Planeamiento" el proyecto afecta al planeamiento vigente del municipio de Villena, aprobados en 1992 respectivamente.

Existe una banda de 30 m. de reserva de suelo para la Ronda.

Se han modificado estas alineaciones previstas en el plan general vigente para adecuarlas a la realidad existente y a los criterios de actuación del presente proyecto, por lo que las nuevas alineaciones deberán ser consideradas en la modificación puntual del planeamiento vigente.

8. PROTECCIÓN DE LA RED VIARIA

La protección de la red viaria se realiza mediante el establecimiento de zonas de reserva viaria con restricción de usos y actividades según la Ley de Carreteras de la Comunidad Valenciana.

Con la delimitación de las zonas de reserva se prevé la necesidad física de implantación de la vía rodada, futuras conexiones, tratamiento de borde en el medio atravesado y el suelo necesario para la implantación de infraestructuras viarias complementarias.

Para la zona de afección en suelo no urbanizable se establece una banda situada a 50 m de la arista exterior de la explanación según la Ley 25/1988 (Art. 23) de Carreteras.

9. AFECCIONES Y REPOSICIONES DE SERVICIOS

En el Anejo nº 11: "Desvío del tráfico, afecciones y reposición de servicios" se recogen las afecciones a propiedades y servicios existentes.

Los servicios afectados son numerosos, debido a la proximidad del casco urbano y la actividad agrícola, centrándose principalmente en el traslado de líneas aéreas de baja tensión, media tensión y telefonía, protección y reposición de tramos de la red de agua potable, saneamiento y riego, así como la reposición de los vallados de las propiedades afectadas por el trazado.

10. ORGANISMOS Y EMPRESAS CONSULTADAS

Se han realizado consultas a los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Villena, para la redacción de las soluciones y posibles modificaciones del PGOU.

Asimismo se ha solicitado a las diferentes empresas de servicios con instalaciones en la zona, la relación de las redes afectadas y su reposición.

En el Anejo nº 13: "Coordinación con otras administraciones" se recogen las consultas realizadas.

11. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

En cumplimiento con la legislación vigente se ha elaborado el "Estudio de Impacto Ambiental" analizando los aspectos ambientales más significativos (geomorfología, hidrología, etnología, paleontología, arqueología, fauna, vegetación y paisaje), determinando su estado actual y la repercusión sobre el medio de la infraestructura proyectada.

En líneas generales al situarse la carretera sobre una zona antropizada, tanto por cultivos como por edificaciones, el impacto será positivo sobre el medio socioeconómico y el paisaje, al mejorar la accesibilidad, ordenar los espacios con escasa urbanización y mejorar la seguridad vial y calidad de vida.

El impacto será negativo en suelos, vegetación y fauna, si bien será de poca importancia y no precisará de medidas correctoras a excepción de los suelos especialmente durante la fase de obras.

En el aspecto arqueológico, se ha optado por una solución que discurra en terraplén para preservar la zona arqueológica en el ámbito de la obra, incluyendo en el presupuesto, una partida para la realización de sondeos y el seguimiento arqueológico de la misma.

En cuanto al nivel sónico, el impacto será localizado, durante las obras. En fase de funcionamiento será positivo por el desvío del tráfico pesado del casco urbano, pero se incrementarán los niveles sónicos en la zona escolar próxima y en las proximidades de las viviendas de 2ª residencia localizadas en el Eje 4.

Se ha incluido una partida presupuestaria la toma de medidas correctoras, así como para la realización de un estudio acústico que permita comprobar el nivel sónico generado una vez puesta en servicio la obra.

El Estudio de Impacto Ambiental redactado, se recoge en documento independiente. No obstante en el anejo nº 12 "Documento síntesis del Estudio de Impacto Ambiental" se acompaña el documento síntesis del citado estudio.

12. OBTENCIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

En suelo urbano el terreno a obtener se corresponde en líneas generales con las alineaciones del Planeamiento vigente.

En el suelo urbanizable, el terreno a obtener se limita por la ocupación de la propia obra.

En el suelo no urbanizable se amplía la franja afectada en 3 m a cada lado de la ocupación real de la obra.

En el Anejo nº 4: "Planeamiento" se detalla la clasificación del suelo.

Cuando el suelo está clasificado como urbano o urbanizable, las gestiones necesarias para su obtención correrán a cargo del Ayuntamiento afectado. En el suelo no urbanizable, la gestión corresponde a la COPUT y se obtendrá por expropiación.

13. PRESUPUESTOS Y PLAZO DE EJECUCIÓN

En el Documento nº 3: "Presupuesto" se ha valorado el proyecto completo.

El presupuesto estimado de ejecución por contrata es de 5.998.368,87.- euros.

El presupuesto estimado de licitación es de 7.133.522,38.-euros.

El plazo de ejecución estimado es de 18 meses.

14. DOCUMENTOS QUE COMPONEN EL PROYECTO

DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA Y ANEJOS A LA MEMORIA

MEMORIA
ANEJOS A LA MEMORIA

ANEJO Nº 1: CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

ANEJO Nº 2: ESTUDIO GEOLÓGICO Y GEOTÉCNICO

ANEJO Nº 3: ESTUDIO DE TRÁFICO

ANEJO Nº 4: PLANEAMIENTO

ANEJO Nº 5: ESTUDIO DE SOLUCIONES

ANEJO Nº 6: CÁLCULO DEL FIRME

ANEJO Nº 7: DATOS GEOMÉTRICOS DEL TRAZADO

ANEJO Nº 8: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEJO Nº 9: CLIMATOLOGÍA, HIDROLOGÍA Y DRENAJE

ANEJO Nº 10: ESTRUCTURAS

ANEJO Nº 11: DESVÍO DEL TRÁFICO, AFECCIONES Y REPOSICIÓN DE SERVICIOS

ANEJO Nº 12: DOCUMENTO SÍNTESIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

ANEJO Nº 13: COORDINACION CON OTRAS ADMINISTRACIONES

DOCUMENTO Nº 2: PLANOS

1. SITUACIÓN E ÍNDICE DE PLANOS
2. PLANTA DE CONJUNTO
PLANTA GENERAL. INDICE DE HOJAS
3. TRAZADO
PLANTA GENERAL SOBRE PLANEAMIENTO
4. TRAZADO
PLANTA GENERAL
5. PERFILES LONGITUDINALES
 - 5.1. LOCALIZACIÓN DE EJES
 - 5.2. EJES PRINCIPALES
 - 5.3. RAMALES
6. SECCIONES TIPO
 - 6.1 LOCALIZACIÓN DE SECCIONES
 - 6.2 DETALLES
7. PERFILES TRANSVERSALES
 - 7.1 LOCALIZACIÓN EJES
 - 7.2 EJES PRINCIPALES
 - 7.3. RAMALES
8. DRENAJE PLANTA GENERAL
9. TIPOLOGÍA DE OBRAS DE FÁBRICAS
10. MEDIDAS CORRECTORAS
 - 10.1 PROSPECCIONES ARQUEOLÓGICAS
 - 10.2 MEDIDAS ACÚSTICAS
 - 10.3 PLANTACIONES
11. REPOSICIÓN DE SERVICIOS
 - 11.1 CAMINOS

- 11.2 CONDUCCIONES ELÉCTRICAS
- 11.3 CONDUCCIONES TELEFÓNICAS
- 11.4 CONDUCCIONES DE AGUA POTABLE
- 11.5 REDES DE SANEAMIENTO
- 11.6 REDES DE RIEGO
- 11.7 VALLADOS Y CERRAMIENTOS

12. ORDENACIÓN DE TRÁFICO ACCESO A VILLENA DESDE N-330 (DESDE ALICANTE).

DOCUMENTO Nº 3: PRESUPUESTO

- 3.1 MEDICIONES
- 3.2 CUADRO DE PRECIOS
- 3.3 PRESUPUESTOS PARCIALES
- 3.4 RESUMEN DE PRESUPUESTO

15. **REDACCIÓN DEL PROYECTO**

El proyecto ha sido realizado por CONSULTORA DE ACTIVIDADES TÉCNICAS S.L., bajo la dirección del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Dña. Bárbara González Meliá.

Alicante, Febrero de 2003

EL INGENIERO AUTOR
DEL PROYECTO

EL INGENIERO DIRECTOR
DEL PROYECTO

Fdo. Mauricio Ubeda Muller

Fdo.: Bárbara González Meliá