



# AYUNTAMIENTO DE EL CAMPELLO

CLAVE:

FECHA:

FEBRERO 2009

## PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

TÍTULO:

REMODELACIÓN DEL BOULEVARD SAN RAMÓN  
(ANTIGUA N-332 A SU PASO POR EL CAMPELLO)  
PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD

FECHA DE REDACCIÓN:

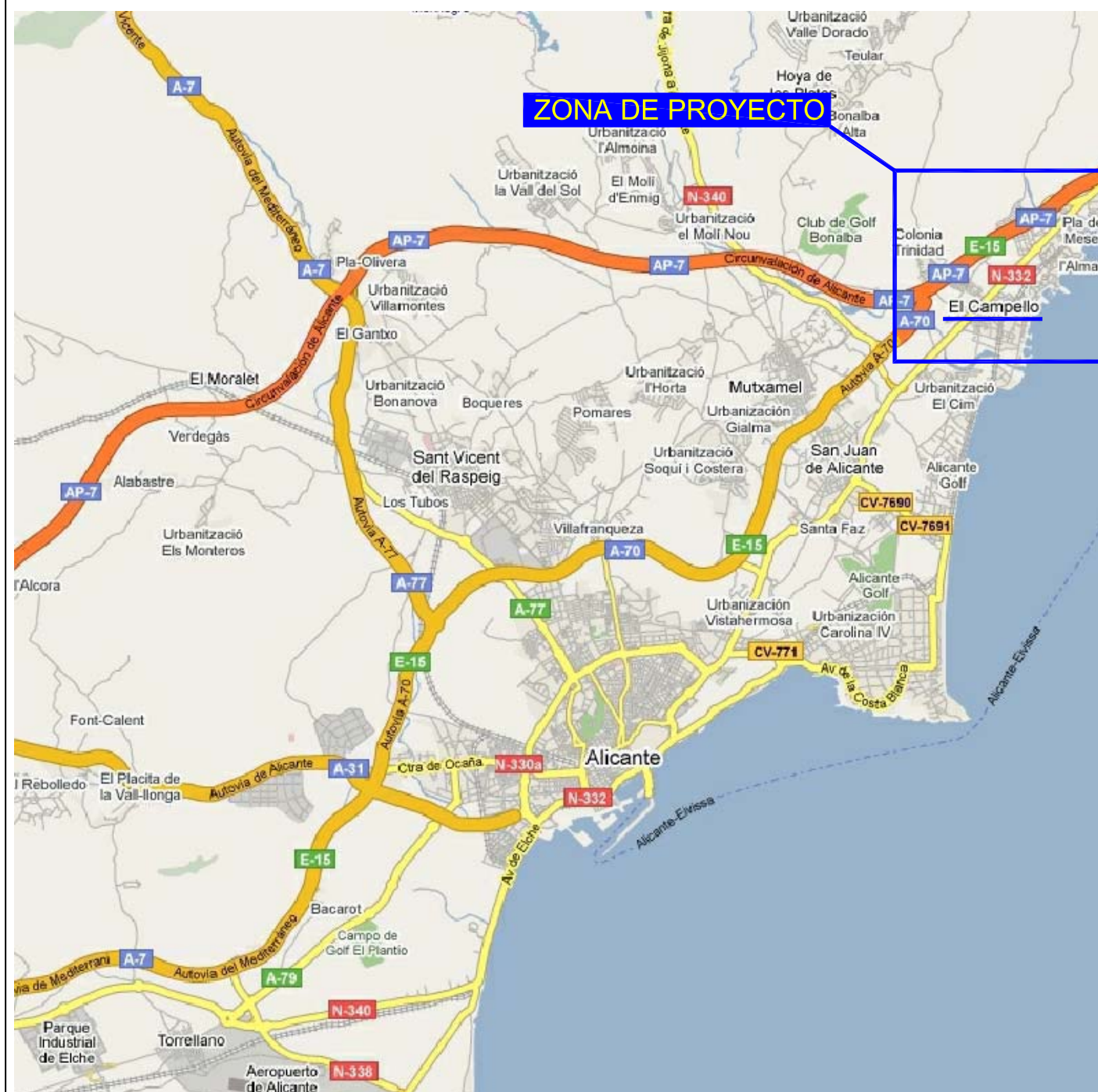
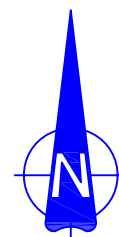
FEBRERO 2009

PRESUPUESTO: (P.E.C.)

822.762,19 €

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:

D. FÉLIX PÉREZ GONZÁLEZ  
Dr. I.C.C.P.. N° COL. 9.478



## **DOCUMENTO N° 1:**

### **MEMORIA Y ANEJOS A LA MEMORIA**

---

## **MEMORIA DESCRIPTIVA**

## **1.- ANTECEDENTES**

De acuerdo con el convenio suscrito el 1 de septiembre de 2008 entre el Ministerio de Fomento, representado por su Director General de Carreteras y el Ayuntamiento de El Campello, representado por su Alcalde-Presidente, para la financiación del proyecto de obras de mejora de los tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado en el término municipal de El Campello y transferencia de titularidad de los mismos, en relación con la travesía de la carretera N-322 a su paso por el Campello, se prevé la inversión, por parte del Ministerio de Fomento de hasta 822.762,20 € para la reforma y adecuación de la vía objeto de cesión, en un plan de actuación bianual, dotando para el año 2009 de 246.828,66 € y para el año 2010 de 575.933,54 €.

El Ministerio de Fomento, a través del mismo convenio, autoriza al Ayuntamiento de El Campello a licitar y contratar el proyecto de obras al que se refiere dicho convenio.

Por todo ello, con fecha 26 de diciembre de 2008, el Ayuntamiento de El Campello procedió a la adjudicación del contrato menor de servicio para la redacción del proyecto de ejecución de las obras de remodelación del boulevard de San Ramón (Expediente 121-302/08), a la vista de la oferta presentada por INVICOME (Ingeniería Vial Control y Medio Ambiente s.l.) el 15 de diciembre de 2008.

Posteriormente, y con fecha de 2 de enero de 2009, el Ayuntamiento de El Campello, procedió a la notificación del Decreto 4126-08 en relación con la adjudicación del contrato referido anteriormente.

## **2.- SITUACIÓN ACTUAL**

En la actualidad, la antigua carretera nacional N-332 a su paso por la travesía de Campello, sigue manteniendo las características de diseño y geometría de un viario interurbano, con características de carretera, esto es:

- Accesos directos al tronco.
- Tramos semaforizados.
- Drenaje longitudinal superficial con cunetas (en los tramos inicial y final fundamentalmente),
- Heterogeneidad en el diseño urbanístico paralelo a la carretera.
- Déficit zonal de plazas de aparcamiento en superficie.
- Carencia de pavimento que garantice la continuidad peatonal del tramo.
- Tamaño de la señalización vertical con características de autovía.
- Elementos de balizamiento y defensas no urbanos.

En definitiva, un viario principal de la red municipal que aún conserva las características propias de una carretera y con un estado de conservación altamente degradado, tanto en su diseño por la propia funcionalidad de la vía como en los propios materiales que sirvieron para su construcción.



Ejemplo de acceso de viario directo al tronco.



Ejemplo de diversas tipologías de edificación residencial.



Ejemplo de tramo semaforizado.



Ejemplo de coexistencia de residencial e industrial.



### **3.- OBJETIVOS DEL PRESENTE PROYECTO**

El presente Proyecto de Construcción tiene por objeto la definición y valoración de las obras necesarias para la realización de la remodelación de la antigua N-332 a su paso por Campello a fin de incrementar y mejorar la movilidad, tanto transversal como longitudinal, de los vehículos que atraviesan esta vía como facilidad el tráfico de los peatones, especialmente transversalmente a la calle de San Ramón.

Se diseñan tres glorietas en la intersección de la propia calle de San Ramón con:

- Glorieta 1: Avinguda D'Ausias March.
- Glorieta 2: C/ del Metre y C/ dels Llauradors.
- Glorieta 3: Avinguda de Pius XII.

El tramo objeto del proyecto se desarrolla íntegramente por tramo urbano consolidado.

El proyecto define las unidades de obra a ejecutar en los Documentos Memoria y Planos, prescribe la forma y condiciones en las que han de ejecutarse las distintas unidades en el Documento Pliego y valoran el conjunto de las mismas en el Documento Presupuesto.

Se ha redactado un Estudio de Seguridad y Salud, dando cumplimiento al R.D. 1627/97, para establecer directrices respecto a la prevención de accidentes laborales.

En el Proyecto se tendrán en cuenta las siguientes características:

- Categoría: urbana.
- Velocidad de proyecto: 50 km/h.
- Sección tipo: variable según tramos.

- Pavimento: Mezcla bituminosa en caliente.
- Ampliación de la capacidad de la vía e incremento de la seguridad vía y la movilidad, mejora del entorno urbano existente, y ordenación de las incorporaciones de la trama urbana actual al nuevo eje.

### **4.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**

#### **4.1 INTRODUCCIÓN**

El Proyecto tiene por finalidad la definición de las obras a ejecutar para la construcción de tres glorietas en la intersección de la calle de San Ramón con la avenida D'Ausias March (glorieta nº 1), en la intersección con las calles del Metre y dels Ayudaros (glorieta nº 2) y en la intersección con la avenida de Pío XII (glorieta nº 3).

Se trata de una actuación que pretende ampliar la capacidad de la calle de San Ramón y aledañas, mejorar el entorno urbano existente, y ordenar las incorporaciones de la trama urbana actual al nuevo eje como consecuencia del incremento de la movilidad en las tres intersecciones sobre las que se actúa.

#### **4.2 PLANEAMIENTO Y DOCUMENTOS URBANÍSTICOS**

El proyecto se ajusta al Plan General de Ordenación Urbana vigente y, dado que el Ayuntamiento-Pleno, en sesión de fecha 17 de abril de 2007 adoptó el acuerdo de aprobar provisionalmente el nuevo PGOU, se ha tenido en cuenta esta situación a fin de tomar, a efectos de diseño de las soluciones, las limitaciones más restrictivas, bien del PGOU vigente, como del que se encuentra en tramitación a efectos de aprobación definitiva.

#### 4.3 CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

Se ha partido del Plano Parcelario del municipio de El Campello a escala 1:2.000, disponible por los Servicios Técnicos Municipales, Área de Infraestructura Pública, facilitado por el propio Ayuntamiento.

#### 4.4 DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

El planteamiento de la solución de trazado ha sido diferente según el grado de consolidación de la trama urbana existente, y la reserva de espacio público para el nuevo viario.

Por todo ello, las dimensiones de cada una de las glorietas difieren entre si, disponiendo:

- Glorieta nº 1: Intersección de la calle de San Ramón con la Avenida D'Ausias March.

- Radio exterior: 22,24 m
- Radio interior: 13,24 m.

-Glorieta nº 2: Intersección de la calle de San Ramón con la calle del Metre y la calle dels Llauradors.

- Radio exterior: 18,37 m
- Radio interior: 10,37 m

-Glorieta nº 3: Intersección de la calle de San Ramón con la Avenida de Pío XII.

- Radio exterior: 15,50 m
- Radio interior: 7,50 m

Habida cuenta del carácter urbano del tramo donde se desarrollan las obras proyectadas, la solución proyectada cumple, entre otras, las siguientes funciones:

- Servir de cauce al tráfico rodado de larga distancia y conexión urbana.
- Servir de cauce al tráfico rodado de conexión interurbana.
- Cualificar la trama y el espacio urbano.
- Contribuir a formalizar el paisaje y el ambiente al que se abren los edificios.
- Acoger la circulación peatonal.
- Dotar de acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.
- Servir de referencia a la reparcelación y la disposición de la edificación.

Del mismo modo, como principios generales de composición y diseño, la satisfacción de las funciones anteriores que cumple la red viaria se ha hecho de acuerdo con los siguientes principios:

1. Principio de Eficiencia, garantizando el cumplimiento de sus funciones con la máxima eficiencia.
2. Principio de Seguridad, garantizando la seguridad de todos sus usuarios mediante una adecuada articulación de sus elementos entre sí con el entorno. Para garantizar la presencia segura en la red de los diversos usuarios de la misma, la velocidad e intensidad de circulación rodada se ha mantenido en niveles compatibles con el resto de actividades previstas, y el diseño general del entorno propiciará ambientes que dificulten la aparición de comportamientos que atenten a la seguridad ciudadana.
3. Principio de la Calidad Ambiental, donde se ha considerado especialmente el ruido, la emisión de contaminantes y las condiciones estéticas.

4. Principio de Economía, minimizando los costes de construcción y mantenimiento, ajustando la longitud y la superficie de la red a las necesidades concretas, evitando su sobredimensionamiento.
5. Principio de Accesibilidad Urbana, contemplando la accesibilidad de todos los posibles usuarios de la vía pública, particularmente de aquellas que padezcan algún tipo de discapacidad, eliminando barreras e incorporando texturas y otras medidas consideradas necesarias.

-Glorieta nº 2: Intersección de la calle de San Ramón con la calle del Metre y la calle dels Llauradors.

- Radio exterior: 18,37 m
- Radio interior: 10,37 m
- Zona montable: NO
- Carriles en el anillo:
  - Número: 2
  - Anchura: 4,00
- Carriles de acceso:
  - Número: 1
  - Ancho: variable
- Carriles de salida:
  - Número: 1
  - Ancho: variable
- Patas: 5

-Glorieta nº 3: Intersección de la calle de San Ramón con la Avenida de Pío XII.

- Radio exterior: 15,50 m
- Radio interior: 7,50 m
- Zona montable: NO
- Carriles en el anillo:
  - Número: 2
  - Anchura: 4,00 m
- Carriles de acceso:
  - Número: 1 + 1
  - Ancho: variable
- Carriles de salida:

#### 4.5 SECCIONES TIPO

Para cada una de las actuaciones, las secciones tipo son las siguientes:

-Glorieta nº 1: Intersección de la calle de San Ramón con la Avenida D'Ausias March.

- Radio exterior: 22,24 m
- Radio interior: 13,24 m
- Zona montable: NO
- Carriles en el anillo:
  - Número: 2
  - Anchura: 4,50 m
- Carriles de acceso:
  - Número: 1 y 1+1
  - Ancho: variable
- Carriles de salida:
  - Número: 1
  - Ancho: variable
- Patas: 3



- Número: 1
- Ancho: variable
- Patas: 4

- |                                           |                                    |
|-------------------------------------------|------------------------------------|
| - Riego de adherencia                     | Dotación: 0,5 kg/m <sup>2</sup> .  |
| - Mezcla bituminosa en caliente tipo G-25 | Espesor: 12 cm.                    |
| - Riego de imprimación                    | Dotación: 1,5 hkg/m <sup>2</sup> . |
| - Zahorra artificial                      | Espesor: 25 cm.                    |

4.6 ESTUDIO DE TRÁFICO

En la actualidad la Intensidad Media Diaria de vehículos, expresadas en vehículos/día, supera los 15.000 vehículos, ligeros y pesados (estimado 5%). Este dato se desprende de los aforos realizados en su momento por el Ministerio de Fomento y de la información facilitada por el Ayuntamiento de El Campello.

4.7 SECCIONES DE FIRME ADOPTADAS

La elección de los firmes empleados en el presente Proyecto se ha realizado de acuerdo con la vigente Instrucción 6.1-I.C. “Secciones de firme” aprobada por Orden FOM/3460/2003, de 28 de noviembre.

Se realiza una evaluación general revisando las diferentes propuestas de secciones en la citada Instrucción, y teniendo en cuenta que disponemos de una explanada tipo E2 y el tráfico previsto es un T2, se ha optado por la sección tipo 221, formada por 25 centímetros de mezclas bituminosas en caliente sobre 25 centímetros de zahorra artificial.

Por lo tanto se opta por un firme flexible que queda constituido por (de arriba abajo):

- |                                           |                                   |
|-------------------------------------------|-----------------------------------|
| - Mezcla bituminosa en caliente tipo D-12 | Espesor: 5 cm.                    |
| - Riego de adherencia                     | Dotación: 0,5 kg/m <sup>2</sup> . |
| - Mezcla bituminosa en caliente tipo S-20 | Espesor: 8 cm.                    |

4.8 SERVICIOS AFECTADOS

Se ha recopilado la información de las distintas Compañías que poseen líneas en el área de actuación mediante las oportunas visitas in situ y la información facilitada por los propios Servicios Técnicos del Ayuntamiento de El Campello.

No se prevé la afección a ningún servicio.

En cualquier caso, y previamente al comienzo de las obras, es preciso efectuar una campaña de catas para determinar la posible existencia de otros servicios soterrados no detectados en el presente proyecto.

4.9 MODOS DE OBTENCIÓN DEL SUELO Y EXPROPIACIONES

Todos los suelos necesarios para proceder a la ejecución de las obras proyectadas son de titularidad pública, por lo que se dispone de ellos en su totalidad, no siendo necesario, consecuentemente, procedimiento expropiatorio alguno.

4.10 DESVIOS DE OBRA

Habida cuenta del carácter urbano consolidado del tramo donde se desarrollarán las obras, y

dado que éstas afectan tanto al tráfico rodado como peatonal, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) A efectos de señalización se dispondrá de la oportuna señalización, tanto vertical como horizontal, que marca la Instrucción 8.3.I.C. "Señalización de obras".
- b) En cualquier caso se garantizará la continuidad de los peatones en todo el tramo dotando de los oportunos elementos de balizamiento y defensa para evitar tanto la invasión del espacio peatonal por parte de los vehículos como para minimizar el riesgo de caídas a espacios abiertos por las obras, especialmente zanjas.
- c) Previamente a la realización de cualquier desvío de tráfico se coordinará con la Policía Local.
- d) Se tendrán igualmente en cuenta los criterios que marquen el Área de Infraestructuras de los Servicios Técnicos Municipales.

En cualquier caso, y previamente a la ejecución del desvío provisional, el contratista adjudicatario de las obras coordinará tanto con los Servicios Técnicos municipales como con la Policía Local los desvíos propuestos.

A efectos de reducir al máximo las interferencias con el tráfico rodado, se aconseja la ejecución de las obras en las siguientes fases:

Fase 1: Construcción de aceras.

Fase 2, combinada simultáneamente en algunos tramos con la anterior: Construcción del vial exterior y mantenimiento del tráfico por los carriles interiores existentes en las intersecciones sobre las que se actúa.

Fase 3: Desvío del tráfico a los carriles construidos en la fase anterior, cierre del anillo y construcción del viario restante.

Fase 4: alternancia del tráfico según demanda para la puesta en obra de las capas de mezclas bituminosas en caliente.

#### 4.11 PLANTACIONES

Se ha considerado la plantación en el anillo interior de las glorieta con la especie arbustiva *Phoenix dactylifera*, dotando de un sistema de riego automático.

El acondicionamiento paisajístico del interior del anillo se hará con la alternancia de espacios diferenciados por traviesas en los que predominen el material granular grueso (tipo rocallas, morro o similar) y zonas verdes de césped artificial.

#### 4.12 PERSONAL ADSCRITO A OBRA

A la vista de las unidades de obra a ejecutar que conforman el presente proyecto de construcción y teniendo en cuenta los rendimientos estimados para cada uno de los equipos y personal en el plazo de ejecución que se ha establecido, se prevé que el personal adscrito a obra ascienda a unas 45 personas, teniendo en cuenta la totalidad de las unidades de obra a ejecutar.

Se ha previsto un número máximo de trabajadores simultáneos en obra de 16 obreros, siendo 12 el número medio de trabajadores.

5 JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.

Se han marcado tres tramos teniendo en cuenta para cada uno de ellos las singularidades de sección, especialmente en lo que respecta a acera y diámetro exterior e interior de cada una de las glorietas, teniendo en cuenta que:

- Se trata de un eje viario de un núcleo urbano consolidado.
- La vía adolece de capacidad para el año horizonte.

Así se ha actuado principalmente en:

- la mejora de la capacidad del eje y sus intersecciones,
- la continuidad del tráfico peatonal, y
- el incremento de la seguridad de todos los usuarios de la vía, tanto peatones como vehículos.

Con ello se ha pretendido articular y unificar la nueva y la vieja ordenación.

6 CUMPLIMIENTO DE LA LEY 30/2007 DE 30 DE OCTUBRE DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO

En cumplimiento de los artículos 105, 106 y 107 de la Ley de Contratos del Sector Público, se redacta el presente Proyecto, correspondiente a Obras de reforma, ya que se trata de remodelar una infraestructura existente.

Tal y como prescribe el artículo 107, el presente Proyecto consta de una memoria, planos de conjunto y detalle, pliego de prescripciones técnicas particulares, presupuesto, plan de obra, referencias en que se fundamenta el replanteo de la obra y estudio de seguridad y salud.

7 PRESUPUESTOS

Los diferentes presupuestos del proyecto, de Ejecución Material, por Contrata y para Conocimiento de la Administración son los siguientes:

PRESUPUESTO DE EJECUCION MATERIAL: Asciende el Presupuesto de Ejecución Material a la expresada cantidad de QUINIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL TREINTA Y UN EUROS con SETENTA Y TRES CÉNTIMOS (596.031,73 €).

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN

|                                           |              |
|-------------------------------------------|--------------|
| TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL..... | 596.031,73 € |
| 13,00% GASTOS GENERALES.....              | 77.484,12 €  |
| 6,00% BENEFICIO INDUSTRIAL.....           | 35.761,91 €  |
| SUMA                                      | 709.277,76 € |
| 16,00% IVA                                | 113.484,44 € |
| TOTAL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN      | 822.762,19 € |

Asciende el Presupuesto de Ejecución por Contrata a la expresada cantidad de OCHOCIENTOS VEINTIDOS MIL SETECIENTOS SESENTA Y DOS EUROS con DIECINUEVE CÉNTIMOS (822.762,19 €).

PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN.

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN..... | 822.7632,19 € |
| EXPROPIACIONES.....                 | 0,00 €        |
| TOTAL P.C.Admón.....                | 822.762,19 €  |

Asciende el presente presupuesto para Conocimiento de la Administración a la cantidad de OCHOCIENTOS VEINTIDOS MIL SETECIENTOS SESENTA Y DOS EUROS con DIECINUEVE CÉNTIMOS (822.762,19 €).

8 FÓRMULA DE REVISIÓN DE PRECIOS

De acuerdo con la Ley 30/2007 de 30 de Octubre de Contratos del Sector Público y en particular del Título IV “Garantías exigibles en la contratación del sector público”, dentro del Capítulo II, se establecen los criterios relativos a la revisión de precios en los contratos de las Administraciones Públicas. Dichos criterios vienen recogidos en los siguientes artículos:

- Artículo 77. Procedencia y límites
- Artículo 78. Sistema de revisión de precios
- Artículo 79. Fórmulas
- Artículo 80. Coeficiente de revisión
- Artículo 81. Revisión en casos de demora en la ejecución
- Artículo 82. Pago del importe de la revisión

El artículo 77.3 determina que el pliego de cláusulas administrativas particulares o el contrato deberán detallar la fórmula o sistema de revisión aplicable. Asimismo el artículo 78.1 define que la revisión de precios se llevará a cabo mediante la aplicación de índices oficiales o de la fórmula aprobada por el Consejo de Ministros.

En cualquier caso, y a efectos de revisión de precios, la duración prevista de las obras proyectadas, es inferior a un (1) año.

9 CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA.

La clasificación del contratista se realiza teniendo en cuenta la Ley 30/2007 de 30 de Octubre de Contratos del Sector Público y en particular los artículos 54, 55 y 56 pertenecientes al

Capítulo II “Capacidad y Solvencia del Empresario”, del Título II “Partes en el contrato”. Las clasificaciones exigidas son:

- |             |                                           |
|-------------|-------------------------------------------|
| Grupo G.    | Viales y Pistas                           |
| Subgrupo 4. | Firmes de mezclas bituminosas             |
| Categoría c |                                           |
| Grupo G.    | Viales y Pistas                           |
| Subgrupo 6. | Obras viales sin cualificación específica |
| Categoría c |                                           |

10 PLAN DE OBRA

El plazo para la duración de las obras se ha fijado en 7 meses. En el Anejo nº 11 Plan de Obra se incluye un diagrama de Gantt que justifica este plazo en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 107 de la Ley 30/2007 de 30 de Octubre de Contratos del Sector Público.

11 DOCUMENTOS DE QUE CONSTA EL PROYECTO

DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA

- Memoria descriptiva.
- Anejos a la Memoria:
  - Anejo nº 1: Antecedentes.
  - Anejo nº 2: Cartografía y topografía.
  - Anejo nº 3: Geología y geotecnia.
  - Anejo nº 4: Planeamiento.
  - Anejo nº 5: Estudio de tráfico.
  - Anejo nº 6: Trazado geométrico.

- Anejo nº 7: Dimensionamiento del firme.
- Anejo nº 8: Señalización, balizamiento y defensas.
- Anejo nº 9: Iluminación.
- Anejo nº 10: Modos de obtención del suelo y expropiaciones.
- Anejo nº 11: Plan de obra.
- Anejo nº 12: Clasificación del contratista.
- Anejo nº 13: Presupuesto para conocimiento de la Administración.
- Anejo nº 14: Seguridad y salud.
- Anejo nº 15: Control de calidad de las obras.
- Anejo nº 16: Plantaciones y riego.
- Anejo nº 17: Detalles fotográficos.

#### DOCUMENTO Nº 4 PRESUPUESTO

#### 12 CONCLUSIONES

El presente proyecto cumple las prescripciones exigidas en la legislación vigente, ya que se refiere a una obra completa susceptible de ser entregada al uso general y comprende todos y cada uno de los elementos precisos para la utilización de la obra, por lo que se eleva a la superioridad para su aprobación.

El Campello, febrero de 2009

#### DOCUMENTO Nº2: PLANOS

- Plano de situación e índice.
- Plano de conjunto y minuta de planos.
- Situación actual.
- Trazado y replanteo.
- Planta general.
- Secciones tipo.
- Drenaje.
- Iluminación.
- Señalización, balizamiento y defensas.
- Ordenación ecológica, estética y paisajística.

El Ingeniero Autor del Proyecto

Félix Pérez González

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Colegiado nº 9.478

#### DOCUMENTO Nº3: PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales.
- Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

## **ANEJOS A LA MEMORIA**



## **ANEJOS A LA MEMORIA**

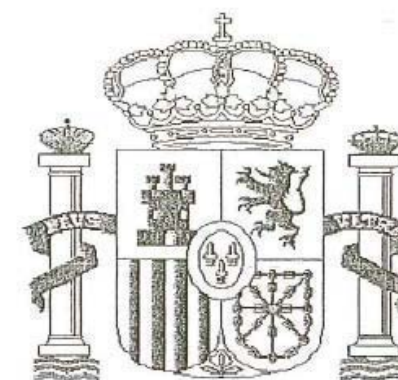
## **ANEJO nº 1:**

### **ANTECEDENTES**

Como consecuencia de la inmediata transferencia por parte de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de la travesía de la carretera N-332 a su paso por El Campello y en base al Convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, a través del Director General de Carreteras D. Francisco J. Criado Ballesteros, y el Ayuntamiento de El Campello a través de su Alcalde-Presidente D. Juan Ramón Varó Devesa, con fecha 1 de septiembre de 2008, el Ayuntamiento de El Campello contrata los servicios de consultoría e ingeniería para la redacción del presente proyecto de construcción para la remodelación de la travesía de la carretera N-332 a su paso por el Campello, denominada Boulevard de San Ramón, en el tramo comprendido entre la intersección de éste con las calles de Pío XII y Germanías.

Por todo ello, el Ilustrísimo Ayuntamiento de El Campello ha encargado a la empresa consultora INVICOME s.l. la redacción del presente proyecto de remodelación de la antigua carretera nacional N-332, a su paso por la travesía de El Campello, para mejora de la movilidad, y supervisado por los Servicios Técnicos Municipales integrados en el Área de Infraestructura Pública.

Se adjunta copia tanto del Convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de El Campello como de la adjudicación del presente proyecto a la empresa consultora INVICOME S.L.



CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL  
AYUNTAMIENTO DE EL CAMPELLO PARA LA  
FINANCIACIÓN DEL PROYECTO DE OBRAS DE MEJORA  
DE LOS TRAMOS URBANOS DE LA RED DE CARRETERAS  
DEL ESTADO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE EL  
CAMPELLO, Y TRANSFERENCIA DE TITULARIDAD DE LOS  
MISMOS.

CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL AYUNTAMIENTO DE  
EL CAMPELLO PARA LA FINANCIACIÓN DEL PROYECTO DE OBRAS DE  
MEJORA DE LOS TRAMOS URBANOS DE LA RED DE CARRETERAS DEL  
ESTADO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE EL CAMPELLO, Y  
TRANSFERENCIA DE TITULARIDAD DE LOS MISMOS.

En la ciudad de *Madrid* a *1* de *septiembre* de dos mil ocho.

REUNIDOS

El Sr. D. Francisco J. Criado Ballesteros, Director General de Carreteras, en nombre y representación del Ministerio de Fomento en virtud de las competencias delegadas por la O.M. de 31 de marzo de 1997 de Delegación de Atribuciones (B.O.E. nº 89 de 14 de abril de 1997) convalidada por la O.M. 1121/2004 de 28 de abril (B.O.E. de 30 de abril de 2004) y el Sr. D. Juan Ramón Varó Devesa, Alcalde - Presidente de EL CAMPELLO.

CONSIDERANDO

Que actualmente la Red de Carreteras del Estado, en el término municipal de EL CAMPELLO, incluye 3,768 Km. de la carretera N-332 que con el paso del tiempo y el desarrollo económico ha quedado absorbida dentro del núcleo urbano de la ciudad y su entorno metropolitano.

Que dicha carretera tiene carácter urbano, da servicio a tráfico de ámbito local y dispone de un itinerario alternativo a través de vías que mantienen la continuidad de la Red de Carreteras del Estado.

Por todo ello la mencionada carretera cumple los requisitos establecidos en la Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 que regula la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado, y por consiguiente es susceptible de ser cedida al Ayuntamiento de EL CAMPELLO.

Que la Orden FOM/3426/2005 de 27 de octubre actualiza los baremos que figuran en la citada Orden Ministerial de 23 de julio de 2001.

Que el Ayuntamiento de EL CAMPELLO solicitó la cesión de la carretera por acuerdo de pleno de fecha 25 de Octubre de 2007 amparados en la Orden Ministerial de 23 de julio de 2001.

Que por Resolución de fecha 8 de Febrero de 2008 la Sra. Ministra de Fomento autorizó la cesión al Ayuntamiento de EL CAMPELLO del tramo de la carretera N-332 solicitada por el Ayuntamiento.

Por otra parte, en el tramo urbano antes citado, resulta necesario llevar a cabo obras y actuaciones de rehabilitación superficial y de mejora funcional con objeto de alcanzar mayor capacidad y fluidez en la circulación y dotarlo de características netamente urbanas que permitan su inclusión en el viario municipal, en condiciones tales que no supongan una carga para el Ayuntamiento de EL CAMPELLO.

Consecuentemente,

ACUERDAN

PRIMERO.-

El Ayuntamiento de EL CAMPELLO acepta la transferencia de la titularidad de los siguientes tramos de carretera:

N-332, del p.k.117,890 al p.k.121,658

SEGUNDO.-

El Ayuntamiento de EL CAMPELLO asume desde el momento de la firma del Acta de Cesión la titularidad de los tramos de carretera reseñados, siendo desde ese momento titular de los mismos y consecuentemente responsable de la conservación y explotación de ellos. El Acta de Cesión se formalizará en el mismo momento de la firma del presente Convenio, por los representantes legítimamente designados al efecto.

TERCERO.-

El Ayuntamiento de EL CAMPELLO, en el plazo de seis meses desde la fecha del presente documento, asume el compromiso de tener redactado y aprobado el Proyecto de Obras de mejora del tramo urbano de la Red de Carreteras del Estado en el Término Municipal de EL CAMPELLO, y también a iniciar los trámites licitatorios para adjudicar las obras, teniendo en cuenta que dicho proyecto podrá ejecutarse mediante proyectos segregados del mismo.



CUARTO.-

El Ministerio de Fomento, para la reforma y adecuación de la vía objeto de cesión, previos los trámites administrativos y presupuestos pertinentes, se compromete a financiar la cantidad de 822.762,20 Euros para la materialización de dicho proyecto, transfiriendo el importe de la inversión al Ayuntamiento de EL CAMPELLO por obra ejecutada. Dicha aportación se hará efectiva mediante transferencia de crédito con cargo al capítulo VII de los Presupuestos Generales del Estado correspondientes al Ministerio de Fomento con las anualidades siguientes:

|      |              |
|------|--------------|
| 2009 | 246.828,66 € |
| 2010 | 575.933,54 € |

QUINTO.-

El Ayuntamiento de EL CAMPELLO justificará los importes de las obras ejecutadas antes del 1 de Diciembre del año al que corresponda la anualidad.

Si cumplido este plazo no se hubiera producido la justificación, la Dirección General de Carreteras procederá de oficio a detraer la anualidad pendiente de justificación al año en el que las disponibilidades presupuestarias lo permitan.

SEXTO.-

El Ministerio de Fomento autoriza al Ayuntamiento de EL CAMPELLO a licitar y contratar el proyecto a que se refiere el anterior acuerdo tercero, sin perjuicio de que las obras no podrán empezar hasta que se formalice el Acta de Cesión.

Y en prueba de conformidad ambas partes firman el presente Convenio en el Lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

EL DIRECTOR GENERAL  
DE CARRETERAS

Fdo.: Francisco J. Criado Ballesteros

EL ALCALDE -PRESIDENTE DEL  
AYUNTAMIENTO DE EL CAMPELLO

Fdo.: Juan Ramón Varó Devesa

ACTA DE CESIÓN DE DIVERSOS TRAMOS DE CARRETERAS  
AL AYUNTAMIENTO DE EL CAMPELLO

REUNIDOS

En Madrid, el día 1 de septiembre de 2008, en la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, sita en Paseo de la Castellana, 28071, con objeto de llevar a cabo la cesión de los tramos urbanos de carreteras de EL CAMPELLO al amparo de la Orden de 23 de Julio de 2001, por la que se regula la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado.

El Sr. D. Francisco J. Criado Ballesteros, Director General de Carreteras, en nombre y representación del Ministerio de Fomento, en virtud de las competencias delegadas por la O.M de 31 de marzo de 1997 de Delegación de Atribuciones (B.O.E. nº 89 de 14 de Abril de 1997) convalidada por la O.M. 1121/2004 de 28 de Abril (B.O.E. de 30 de Abril de 2004) y Sr. D. Juan Ramón Varó Devesa, Alcalde- Presidente del Ayuntamiento de EL CAMPELLO en representación de la citada Administración Local.

Al objeto de formalizar el Acta de Cesión de determinados tramos de carreteras, tal y como se estipula en el Convenio que con esta misma fecha suscriben el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de EL CAMPELLO y de acuerdo con lo previsto en el artículo 40 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras y por el 127 de su Reglamento así como por la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 2001,

ACUERDAN

- a. El Ministerio de Fomento cede al Ayuntamiento de EL CAMPELLO, y pone a su cargo los siguientes tramos de carretera:

N-332, del p.k.117,890 al p.k.121,658

- b. El Ayuntamiento de EL CAMPELLO asume la titularidad de los tramos de carretera reseñados, con todos sus elementos auxiliares y equipamientos, siendo desde éste momento titular de los mismos, y consecuentemente responsable de la conservación y explotación de los mismos.

c. El Ministerio de Fomento, y el Ayuntamiento de EL CAMPELLO suscriben un Convenio para la financiación del Proyecto de Obras de Mejora de los tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado en el término municipal de EL CAMPELLO, con una cantidad a financiar por aquél de 822.762,20 €.

d. Esta cesión es efectiva desde el momento de la firma de la presente Acta, con la consiguiente exclusión de la Red de Carreteras del Estado, de los tramos que se ceden al Ayuntamiento de EL CAMPELLO.

Y en prueba de conformidad suscriben el presente Acta en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

EL DIRECTOR GENERAL  
DE CARRETERAS

EL ALCALDE -PRESIDENTE DEL  
AYUNTAMIENTO DE EL CAMPELLO

  
Fdo.: Francisco J. Criado Ballesteros

  
Fdo.: Juan Ramón Varó Devesa

INVICOME  
Ingeniería Vial, Control y Medio Ambiente, S.L.  
C/MAURICIO LEGENDRE 4, 4º-G  
28046 MADRID  
C.I.F. B-84328061

En Madrid a 15 de Diciembre de 2008

Nos complace indicarle que el presupuesto para la "Redacción del proyecto de ejecución de las obras de remodelación del Boulevard San Ramón en El Campello, Alicante" asciende a la cantidad de diecisiete mil novecientos sesenta y cinco euros (17.965,00 €), incluyendo el visado del mismo.

En caso de que sea de su interés, rogamos nos haga llegar la contestación al número de fax 966.426.832.

Sin otro particular, reciban un cordial saludo

  
Félix Pérez González  
Dr Ingeniero de Caminos Canales y Puertos  
Nº Colegiado 9478

30/12 2008 12:48 FAX 965637202

AYTO EL CAMPELLO

001



Ajuntament del Campello

Número: 4/26-08

Asunto: Adjudicación contrato menor de servicio.  
Redacción proyecto de ejecución. Obra de Remodelación del  
Boulevard San Ramón. Expte 124- 302/08.

#### DECRETO

Dada cuenta de la necesidad de contratar los servicios de una empresa especializada para proceder a la redacción de un proyecto de ejecución para la obra de REMODELACIÓN DEL BOULEVARD SAN RAMÓN.

Dada cuenta del presupuesto presentado por INGENIERIA VIAL, CONTROL Y MEDIO AMBIENTE S.L. por importe de 17.965,00 euros ( IVA INCLUIDO).

Teniendo en cuenta lo dispuesto en los art. 122 y 95 de la Ley de Contratos del Sector Público (Ley 30/2007 de 30 de octubre del 2007) para concertar contratos menores de servicios para la realización de trabajos técnicos siempre que su importe no exceda de 18.000 euros.

Consta en el expediente informe de consignación presupuestaria en la partida 12.43201.60106 " Contratos de consultoría y asistencia) con el nº de operación 200800026950.

La Alcaldía, en uso de las facultades que le confiere la Disposición Adicional 2ª de la Ley 30/2007 de 30 de octubre ( LCSP) es el órgano de contratación competente para la tramitación de este expediente de contratación.

Obra en el expediente informe del Servicio de Contratación de fecha 23 de diciembre del 2.008 (nº 41) y de la Intervención Municipal (Nº de informe 201-2008-177RB), cuyo contenido conozco.

Asimismo, y según los artículos 217 y 218 del TRLRHL, la resolución de la discrepancia con el reparo efectuado corresponde al Presidente de la Entidad Local.

Por todo lo anterior, VENGO A RESOLVER:

C/ Alcalde Ondina Giner, 7 - Teléfono 96 563 72 00 - Fax (96)563 29 82 - 03560 El Campello (Alicant)

30/12 2008 12:48 FAX 965637202

AYTO EL CAMPELLO

001/001



Ajuntament del Campello

1.- Autorizar y Disponer el gasto de 17.965,00 euros.

2.- Adjudicar el contrato de servicio menor a INGENIERIA VIAL, CONTROL Y MEDIO AMBIENTE S.L. por importe de 17.965,00 euros ( IVA incluido) (15.487,07 euros de base, más 2.477,93 euros en concepto de IVA) para la realización de los trabajos mencionados.

3.- El pago de los trabajos se realizará contra factura una vez efectuados, conformada por los Servicios Técnicos Municipales y aprobada por el órgano competente.

4.-Notificar este acuerdo al adjudicatario.

5.-Dar cuenta de este acuerdo a los Servicios Económicos y Técnicos.

El Campello, a 26 de diciembre de 2008

El Alcalde  
  
Fdo. Juan Ramón Varó Devesa

Secretaria Accidental  
  
Fdo. Nieves Serra Pérez

C/ Alcalde Ondina Giner, 7 - Teléfono 96 563 72 00 - Fax (96)563 29 82 - 03560 El Campello (Alicant)





Ajuntament del Campello

R.E. núm. : 2009000024

Negociat : 124  
Expte. 124-302/08

**Assumpte:** Notificación Decreto 4126-08. Adjudicación contrato menor de servicio. Redacción proyecto de ejecución. Obra de Remodelación del Boulevard San Ramón. Expte 124- 302/08.

Por el Sr. Alcalde-Presidente con fecha veintiseis de diciembre de dos mil ocho, se ha dictado el siguiente:

#### “DECRETO

Dada cuenta de la necesidad de contratar los servicios de una empresa especializada para proceder a la redacción de un proyecto de ejecución para la obra de REMODELACIÓN DEL BOULEVARD SAN RAMÓN.

Dada cuenta del presupuesto presentado por INGENIERIA VIAL, CONTROL Y MEDIO AMBIENTE S.L. por importe de 17.965,00 euros ( IVA INCLUIDO).

Teniendo en cuenta lo dispuesto en los art. 122 y 95 de la Ley de Contratos del Sector Público (Ley 30/2007 de 30 de octubre del 2007) para concertar contratos menores de servicios para la realización de trabajos técnicos siempre que su importe no exceda de 18.000 euros.

Consta en el expediente informe de consignación presupuestaria en la partida 12.43201.60106 " Contratos de consultoria y asistencia) con el nº de operación 200800026950.

La Alcaldía, en uso de las facultades que le confiere la Disposición Adicional 2ª de la Ley 30/2007 de 30 de octubre ( LCSP) es el órgano de contratación competente para la tramitación de este expediente de contratación.

Obra en el expediente informe del Servicio de Contratación de fecha 23 de diciembre del 2.008 (nº 41) y de la Intervención Municipal (Nº de informe 201-2008-177RB), cuyo contenido conozco.



Ajuntament del Campello

Asimismo, y según los artículos 217 y 218 del TRLRHL, la resolución de la discrepancia con el reparo efectuado corresponde al Presidente de la Entidad Local.

#### Por todo lo anterior, VENGO A RESOLVER:

1.- Autorizar y Disponer el gasto de 17.965,00 euros.

2.- Adjudicar el contrato de servicio menor a INGENIERIA VIAL, CONTROL Y MEDIO AMBIENTE S.L. por importe de 17.965,00 euros ( IVA incluido) (15.487,07 euros de base, más 2.477,93 euros en concepto de IVA) para la realización de los trabajos mencionados.

3.- El pago de los trabajos se realizará contra factura una vez efectuados, conformada por los Servicios Técnicos Municipales y aprobada por el órgano competente.

4.-Notificar este acuerdo al adjudicatario.

5.-Dar cuenta de este acuerdo a los Servicios Económicos y Técnicos."

Lo que le traslado a Vd. para su conocimiento y efectos oportunos, significándole que, contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer recurso de reposición con carácter potestativo, ante el Sr. Alcalde-Presidente de este Ayuntamiento, en el plazo de un mes, o ser impugnado directamente en recurso contencioso-administrativo ante la Sala de este orden del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, sin que tal recurso suspenda la ejecución de la resolución y sin perjuicio de que pueda ejercitar, en su caso, cualquier otro que estime procedente. Ello de conformidad con lo establecido en los arts. 107 y 116 a 117 de la Ley 4/1999, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

El Campello, 2 de enero de 2008.



El Secretario Acctal.

Fdo. Raimundo Panea Abad.

INGENIERIA VIAL, CONTROL Y MEDIO AMBIENTE S.L.  
C/ Mauricio Legendre,4-4º-G  
28046-MADRID



## **ANEJO nº 2:**

# **CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA**

Los Servicios Técnicos Municipales integrados en el Área de Infraestructura Pública del Ayuntamiento de El Campello, han facilitado la cartografía y la topografía disponible en dichos Servicios Técnicos, que ha servido de base para la redacción del presente proyecto.

## **ANEJO nº 3:**

# **GEOLOGÍA Y GEOTECNIA**

El Campello se encuentra en el centro-este de la provincia de Alicante y al Norte de la Comarca de L'Alacanti junto con Agost, Aguas, Alicante, Busot, Muchamiel, San Juan, San Vicente, Torremanzanas y Jijona.

El término municipal se extiende a lo largo de una franja de 23 Km. paralela al mar Mediterráneo, con una profundidad hacia el interior de 10 km. máximo, de 0.8 km. mínimo y media de 2.5 Km., ocupando una superficie total de 54.470.000 metros cuadrados.

Limita con los municipios siguientes: al Norte con Villajoyosa, al Noroeste con Aguas, al Oeste con Busot, Muchamiel y San Joan, al Sur con Alicante.

La orografía de El Campello viene condicionada por las estribaciones del Cabeço D'Or al Oeste y el mar Mediterráneo al Este. El término municipal es llano al sur y montañoso al Norte, con accidentes geográficos que no superan los 310 metros de altitud.

La parte montañosa está constituida por las sierras de Bonalba, Ballestera y Lomas de Gigi, con una orientación NE-SO. Las alturas más destacables son: Ballestera con 308 m., Les Canyades con 297 m., Cabrafic con 304 m., Lomas de Gigi con 265 m. y Reixes con 199 m.

Existen numerosos barrancos que atraviesan el territorio de oeste a este en su parte montañosa que canalizan sus aguas procedentes de lluvias a veces de origen tormentoso. Aunque su cuenca es considerable, sus recursos hídricos son escasos y la calidad de sus aguas, cuando las hay, es deficiente y se hace inutilizable debido a los vertidos industriales en su parte alta, las prácticas agrícolas y a la intrusión marina en su tramo final. Al Sur de El Campello desemboca el río Seco y hacia el Norte encontramos los barrancos del Amerador y les Aigües, como más importantes.

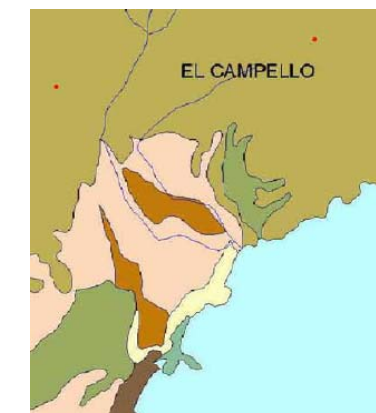
El litoral tiene 23 Km. de longitud con extensas playas de arena, pequeñas calas y zonas rocosas. Del Sur arranca la playa de Muchavista, a la que le sigue la Zofra y la del carrer la Mar que limita en su parte Norte con el puerto deportivo y pesquero, a partir del cual y en dirección a

la Villajoyosa el litoral es rocoso con numerosos acantilados.

De acuerdo con la información recogida en el Mapa Geocientífico de la provincia de Alicante, editado por la Generalitat Valenciana, en cuanto a *Ambientes, Sistemas y Unidades Morfodinámicas*, en el área de El Campello donde se sitúan las obras definidas en el presente proyecto se encuentran los sistemas 1201 y 1202, esto es, *aluvial*.

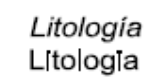
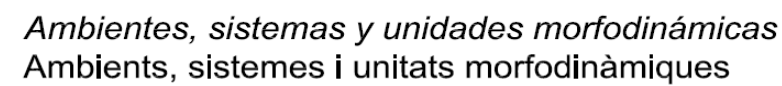


Del mismo modo, y en lo que respecta a litología, en el área de influencia del término municipal de El Campello, podemos encontrar rocas sedimentarias no consolidadas (cantos, gravas y arenas), rocas sedimentarias no consolidadas (cantos, gravas y arcillas) y rocas sedimentarias no consolidadas (cantos, gravas y limos). Así como cualquier tipo de combinación entre ambas, todo ello, de acuerdo con la misma fuente citada anteriormente.





Fuente: Ambientes, Sistemas y Unidades Morfodinámicas. Serie: Mapa Geocientífico de la provincia de Alicante.. Ed. Generalitat Valenciana.  
Font: Ambients, Sistemes i Unitats Morfodinàmiques. Sèrie: Mapa Geocientífic de la província de Alicante.. Ed. Generalitat Valenciana.





A la vista tanto de la geología, litología y morfología generales de la zona donde se han proyectado las obras como de la situación actual de la misma, absolutamente antropizada y consolidada, a efectos de parámetros geotécnicos tan solo sería necesario definir las características de la explanada sobre la que asentará la sección de firme de la calle a remodelar.

Por todo ello, y teniendo en cuenta la existencia del viario correspondiente a la carretera N-332, actualmente en servicio, se consideran *a priori* los siguientes parámetros generales:

- Riesgo sísmico relativo de medio-bajo a bajo.
- Competencia de media a media-baja.
- Sistema morfogenético semiárido.
- Morfología suave y ondulada: pendientes entre el 5 y el 10%, e inferiores.
- Riesgo de erosión actual: de muy bajo (> al 7 Tm/ha/año) a bajo (7-15 Tm/ha/año).
- Riesgo de erosión potencial: de muy bajo (> al 7 Tm/ha/año) a bajo (entre 7 y 15 Tm/ha/año). Moderada en el cauce del río Seco (15-40 Tm/ha/año).
- Estabilidad alta, tanto bajo condiciones naturales como bajo la acción del hombre. Riesgos puntuales: taludes barrancos (río Seco).
- Capacidad de carga de baja (1-2 hg/cm<sup>2</sup>) a media (2-4 hg/cm<sup>2</sup>), predominando la media. Es posible la aparición de asentamientos a largo plazo de tipo medio para cargas unitarias medias.
- Riesgo de inundación medio-bajo en las zonas adyacentes al río Seco, muy alto en el cauce del mismo.
- Permeabilidad variable según los materiales: aluviones cuaternarios muy permeables y suelos limosos semipermeables.
- Vulnerabilidad de los acuíferos: media-alta por porosidad (relleno cuaternario). Riesgo de intrusión marina y/o agua marina fósil.
- Drenaje aceptable e incluso favorable en los aluviones cuaternarios. Drenaje superficial favorecido por el abarrancamiento de algunas zonas (río Seco, barranco de El Amerados).

Y centrándonos en el corredor de la carretera N-332, se clasifica la explanada como tipo E2, con:

- Índice CBR: entre 10 y 20.
- Módulo  $E_{v2}$  (Mpa) > 120.
- Tipo de suelo s/PG-3: ADECUADO.

Si bien, una vez iniciadas las obras, deberán realizarse los oportunos ensayos de clasificación y calificación de los materiales que conforman la explanada a fin de validar con los supuestos planteados en el presente Anejo.

## **ANEJO nº 4:**

## **PLANEAMIENTO**

## **ÍNDICE**

1.- PLAN GENERAL DE 1.986. ANALISIS Y DATOS MÁS SIGNIFICATIVOS DEL PLAN GENERAL.

2.- PLAN GENERAL DE 2007. ANALISIS Y DATOS MÁS SIGNIFICATIVOS DEL PLAN GENERAL.

3.- PLANEAMIENTO A APLICAR.

1.- PLAN GENERAL DE 1.986. ANALISIS Y DATOS MÁS SIGNIFICATIVOS DEL PLAN GENERAL.

El P.G.O.U. del municipio de El Campello de 1986, fue aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Alicante con fecha 30 de julio de 1.986. Entre los datos generales más significativos podemos destacar los siguientes:

| <u>RÉGIMEN DEL SUELO</u>        | <u>SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</u> | <u>%</u>      |
|---------------------------------|-----------------------------------|---------------|
| Suelo urbano                    | 6.994.451                         | 12.84         |
| Suelo urbanizable en ejecución  | 969.657                           | 1,78          |
| Suelo urbanizable programado    | 1.274.879                         | 2,34          |
| Suelo urbanizable no programado | 1.793.832                         | 3,29          |
| Suelo no urbanizable            | 43.437.181                        | 79,75         |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>54.470.000</b>                 | <b>100,00</b> |

Los distintos usos del suelo urbano quedan reflejados en la siguiente tabla:

| <u>ZONAS DE SUELO URBANO</u>   | <u>SUPERFICIE</u> | <u>%</u> |
|--------------------------------|-------------------|----------|
| Edificación en manzana cerrada | 413.767           | 5.95     |
| Edificación en hilera          | 86.600            | 1.24     |
| Edificación familiar aislada   | 2.410.004         | 34.70    |
| Edif. Plurifamiliar abierta    | 407.886           | 5.87     |

| <u>ZONAS DE SUELO URBANO</u>               | <u>SUPERFICIE</u> | <u>%</u>      |
|--------------------------------------------|-------------------|---------------|
| Ordenación anterior                        | 717.475           | 10.33         |
| Comercial, Terciario y Vivienda            | 71.415            | 1.02          |
| Industrial                                 | 201.550           | 2.90          |
| Campamentos de Turismo                     | 9.240             | 0.13          |
| Dotaciones turísticas privadas             | 10.970            | 1.57          |
| <b>TOTAL ZONAS</b>                         | <b>4.328.907</b>  | <b>62.33</b>  |
| <b>Zonas Verdes, Equipamientos, Viales</b> | <b>2.615.544</b>  | <b>37.67</b>  |
|                                            |                   |               |
| <b>TOTAL SUELO URBANO</b>                  | <b>6.944.451</b>  | <b>100.00</b> |

En la franja que va desde la carretera N-332 Alicante-Valencia hasta el borde marítimo es donde se encuentra prácticamente la totalidad de usos urbanos o urbanizables, mientras que desde esa vía hacia el interior entre la A7 y la N-332 se sitúan los usos no urbanizables. De la Memoria del Plan General de 1986 se pueden extraer como datos más significativos, los siguientes:

ANTECEDENTES.

El Plan General del 86, se inicia apenas cinco años más tarde de la aprobación definitiva del Plan General de 1.978, debido a su inaplicabilidad, que se detecta en un intervalo tan corto de tiempo, ya que sólo se desarrolla en aquellos sectores, en los que el alto volumen edificatorio contemplado en el Plan, o al aumento generoso del suelo clasificado como urbano, es claramente favorable a los intereses particulares.

Por el contrario, su inconcreción en la división en sectores, la falta de determinación del aprovechamiento medio, etc., ocasionó una paralización de la aprobación de los planes parciales que desarrollaban el suelo urbanizable, al ser denegada su aprobación por la Comisión Provincial de Urbanismo.

Asimismo, la inconcreción en los instrumentos de gestión, dio lugar, en aquellos Planes Parciales que sí se desarrollaron, la ejecución de una infraestructura parcial e inconexa.

Por otra parte, el plan del 78 desencadenó el proceso de sustitución de la edificación, destruyendo la tipología tradicional, fomentando la aparición generalizada de tipologías en altura.

Ante la evidencia de la inviabilidad del Plan del 78, y dada la entidad de las modificaciones necesarias a introducir en el documento aprobado, la Corporación municipal decide proceder a la Revisión de el Plan General, que se aprueba finalmente por la C.T.U. en julio de 1.986.

Como consecuencia del análisis que hace el Plan General de la realidad urbana de EL Campello, teniendo en cuenta el crecimiento poblacional que experimentaba el municipio, por encima del crecimiento vegetativo y la media nacional y provincial, con un crecimiento acelerado de alojamientos de todo tipo, viviendas, apartamentos, chalets, bungalows, se desprende que las actividades directamente productivas-agrícolas estaban en constante recesión.

Por el contrario, la privilegiada situación costera de El Campello, hace que el municipio se convirtiera en zona de ocio playa de los residentes en el conjunto metropolitano y las aglomeraciones del interior, transformándose en zona de primera residencia en baja densidad de los alicantinos, y núcleo de expansión de la zona turística colindante de la Playa de San Juan, con asentamientos privilegiados de segundas residencias unifamiliares.

Como factores que determinaron la ocupación del territorio establecida en el Plan General del 86, atendiendo a la demanda del suelos, se destaca la localización del término municipal de El Campello que se venía constituyendo como área de asentamiento de primeras residencias en baja densidad para las clases alta-media del área metropolitana alicantina.

Por otra parte, en su franja costera se detectaba la ocupación turística de tipo residencial no hotelero, con visitantes turísticos de índole tradicional y familiar, con estancias superiores a la media, ocupando chalets y apartamentos, en numerosas ocasiones, de su propiedad.

Por lo tanto, la doble consideración residencial del término obligó a tener en cuenta las necesidades de las actividades económicas generadas: el equipamiento comercial y su inserción en la red comercial metropolitana y a los servicios de carácter personal y familiar, atendiendo a las diferentes demandas de equipamientos, según estén destinados a residentes permanentes o estacionales.

### OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO

#### - LIMITES DE LA OCUPACIÓN URBANA.

Al considerar que el Plan del 78 se excedió con creces en el crecimiento previsto para el municipio, se propuso como objetivo básico, en el Plan General del 86, limitar el crecimiento de los suelos urbanos y urbanizables, acotando principalmente el desarrollo urbano a la zona existente entre la línea de costa y la CN-332, estableciendo sólo ocupaciones puntuales, no generalizadas, entre esta carretera y la autopista.

Por tanto, se descarta la ocupación urbanística del resto del suelo del término, limitando el crecimiento urbano a completar la trama urbana de la zona de playa de Muchavista, con bajas densidades de ocupación; a completar los desarrollos unifamiliares en la zona costera norte del municipio, y principalmente, con un tratamiento en profundidad del área urbana central.

#### - CARÁCTER MÚLTIPLE DEL NUEVO MODELO URBANO DEL PLAN DEL 86.

Con objeto de evitar la creación de un desarrollo urbano continuo indiferenciado, que tienda a unir los diversos asentamientos característicos del municipio, barrio de pescadores, urbanizaciones, difuminando sus propias características.



#### - CREACION DE UN MODELO VERTEBRADO.

Se propuso la recuperación y puesta en valor de los elementos básicos del territorio de carácter histórico, que habían sido tradicionalmente ignorados por el planeamiento, con la recuperación de los ejes, nodos, e hitos del territorio, para adecuar las funciones urbanas a las señas de identidad del territorio.

#### - CONSOLIDACION DE UNA CORRECTA IMPLANTACIÓN DE AREAS FUNCIONALES.

El Plan basó sus propuestas en la consideración individualizada de las distintas zonas, barrios o áreas funcionales que se iban a contemplar en el desarrollo urbanístico del municipio, dotándolas de autosuficiencia, con un nivel adecuado de dotaciones, espacios libres, equipamientos, etc.

Se consideró como zonas independientes funcionalmente:

- Muchavista Sur.
- Muchavista Norte.
- Núcleo Central. (Pueblo, Barrio de Pescadores, Plá Barraques).
- Urbanizaciones Zona Costa Norte.

En cada una de estas grandes zonas, se plantea su subdivisión en áreas locales para el tratamiento homogéneo de sus problemas específicos.

#### - PROTECCION DEL ENTORNO Y LA HISTORIA.

Se propuso para el municipio de El Campello, un modelo respetuoso con el entorno y la historia, estableciendo un especial tratamiento en:

- zona costera, con una especial protección de las playas, teniendo presente el impacto de la utilización de la costa y las primeras líneas de edificación, el posible diseño de un paseo marítimo continuado y alternativo a la carretera existente.

- protección de los elementos singulares de gran significación histórica como era fundamentalmente los restos arqueológicos de la Illeta.

#### - EQUIPAMIENTOS.

Se aborda como tema con carácter específico y propio el de los equipamientos sociales, tanto para cubrir las necesidades de la población, como por lo que representan dentro de la estructura de la ordenación urbanística diferenciando: Equipamiento escolar., Zonas Verdes y Equipamientos Deportivos, y Equipamientos Turísticos.

Con relación al Plan General de 1.978, se propone fundamentalmente:

#### - CAMBIO DEL MODELO TERRITORIAL.

Se pretende sustituir el modelo ortogonal abierto del Plan General del 78, impuesto sobre el territorio sin tener en cuenta las reales aptitudes o capacidades del mismo, pendientes, redes de caminos, parcelación, etc., reconduciendo este modelo hacia otro más amoldado al medio físico, con mayor protección del patrimonio paisajístico.

#### - SUSTITUCION DEL MODELO TIPOLOGICO.

Se procede a sustituir al tipo de implantación urbana en algunos puntos, y se propone una traslación hacia la vivienda unifamiliar en Muchavista Norte, y una introducción de nuevos tipos, viviendas en hilera, bloque en parcela pequeña, etc.

#### - MODIFICACION DEL ESQUEMA DE USOS.

Con un especial énfasis en la caracterización de los asentamientos turísticos, en las distintas áreas funcionales que se establecen, con una mayor atención en la definición y control de los procesos urbanos.

#### ESTRUCTURA MUNICIPAL Y TERRITORIAL.

Como consecuencia del grado de desarticulación que presentaba El Campello a nivel territorial, con escaso aprovechamiento de las infraestructuras que cruzan su territorio, tanto del trenet Alicante-Denia, como de la Autopista A7, se adopta como modelo urbano la opción basada en los siguientes puntos:

*“Adopción de la ciudad existente como punto de partida.*

*-Reconducción de las infraestructuras existentes.*

*-Adaptación a la realidad física y jurídica del territorio.*

*-Progresividad del modelo, de manera que vaya conformándose a través de su implementación. Que no sólo sea coherente al final de su hipotética realización, sino en cada momento.*

*-Prioridad en la gestión. Carácter procesual y dinámico del Plan.”*

#### ESTRUCTURA GENERAL Y ORGANICA DEL TERRITORIO.

Se diferencian cada una de las zonas en las que se ha dividido funcionalmente el territorio:

#### - SUELO NO URBANIZABLE.

Se establecen áreas de protección de los usos agrícolas existentes en las zonas colindantes con el término de San Juan, donde se cultiva intensamente el tomate y diversos frutales.

Dada su importancia, se protegen las áreas de protección forestal a lo largo de la carretera N-332 y las áreas protegidas vinculadas al uso urbano.

#### - SUELO URBANO.

Se delimita el perímetro del Suelo Urbano con criterios amplios, introduciendo los mecanismos que garanticen la consecución de los fines sociales derivados de la ejecución del planeamiento. Se plantean dos tipos distintos de tratamiento:

- Suelo de actuación directa, en los casos en los que la ordenación no plantea problemas ni aparecen necesidades de reequipamiento.

- Suelo incluido en el ámbito de Unidades de Actuación en suelo urbano, sin nueva ordenación, con el objetivo de obtención de suelo de cesión mediante compensaciones de edificabilidad.

La propuesta que recoge el plan para la zona que nos interesa, NÚCLEO CENTRAL DE EL CAMPELLO, es:

Para resolver el problema fundamental que constituye la barrera creada por el ferrocarril a su paso por el núcleo central de el municipio, que provocó la aparición invertebrada de núcleos diversos faltos de coherencia y cohesión, se plantea dentro del Plan del 86, varias alternativas de futuro que posibiliten la creación de un gran espacio central, la avenida del ferrocarril, que se propone como vertebrador de los nuevos espacios libres y dotaciones, y de los crecimientos urbanos previstos en el Plan, y por lo tanto, superando el efecto barrera del plan anterior.

El vacío urbano producido por el efecto barrera se aprovecha para la reconducción del modelo urbano, con la creación de un gran parque central, apoyado en la avenida del ferrocarril, que se cederá por los propietarios en base a la alta densidad que se establece en esta zona.

Por otra parte se propone la Rambla de Mar, como nuevo eje de enlace con los barrios marítimos. Eje cívico fundamental para la consolidación del nuevo modelo urbano propuesto, con una jerarquización de las vías, en contraste con el modelo indiferenciado del plan del 78.

Se propone también un crecimiento urbano que recoja los desarrollos en arrabal, basados en ejes viarios históricos, como son la consolidación del Raval de Santa Teresa, y el eje cívico hacia la Illeta.

Se enfatiza el carácter singular de este elemento, como mirador sobre el mar, equipado con dotaciones culturales compatibles con su carácter de protección arqueológica, y como fin del paseo marítimo.

Se plantea una red viaria básica que articula el territorio:

En sentido longitudinal, N-S:

- Carretera A-191 (carretera de Prieto). -Avenida del Ferrocarril. -Ramón y Cajal-Desemparados. -Calvo Sotelo. -Trazado actual de la N-332.

Y en sentido transversal, E-O:

- Ribera del Riu Sec.
- Prolongación Avda. Alcoi, hoy Ausias March.
- Avenida de Alcoi.
- Rambla de Mar, hoy avenida dels Furs.
- Vial de nueva creación, hoy avda. Germanías.

- Ruperto Chapí y prolongación.

- Carretera d'Aigües de Busot.

UNIDADES DE ACTUACIÓN EN SUELO URBANO.

Se transcribe a continuación la descripción de las Unidades de Actuación en Suelo Urbano, establecidas en el Plan General del 86:

- U.A. 1. Pieza urbana de tamaño pequeño, con una parte calificada como zona 14c, capaz de compensar la cesión de un aparcamiento público, de clave V1, enclavado en la esquina de Isaac Peral y Benavente.

- U.A.2. Pieza de tamaño pequeño-medio y de forma sensiblemente triangular, apoyada en las calles Sorolla, Murillo y sin nombre. Calificación mayoritaria de 14c, con cesión obligatoria de una franja de Pc.

- U.A.3. Pieza junto a la anterior, separada de ella por la calle Sorolla. Una unidad de zona 14 c, debe compensar la cesión de otra de menor tamaño calificad como espacio verde público.

- U.A.4. Situada entre la carretera A-191 y la línea de ferrocarril de Alicante a Denia. Consiste, como las anteriores, en una unidad de zona 14c y otra de suelo verde de cesión.

- U.A.5. Pieza de terreno de forma triangular entre la carretera A191 y la Z.M.T., consistentes también en piezas de zona 14c, y de respectivos espacios públicos de cesión, en esta caso, junto a la línea marítima.

- U.A.8 y U.A.9. Abarcan entre ambas unidades el suelo situado entre la carretera A-191, el Trenet y el Riu Sec, en la zona de los Salesianos. Disponen de una calificación específica para este sector.

- U.A.11. Pieza de terreno de tamaño pequeño para compensar la cesión de una pieza verde con otra zona de clave 16.
- U.A.12 y U.A.13. Consisten en la más importante actuación en el suelo urbano. Abarcan los terrenos situados entre la línea del F.C. y el Barri de Pescadors. El Plan General señala importantes reservas para uso de espacios libres, compensables con los demás suelos calificados como zona 16 o 14c.
- U.A.14. Unidad de Actuación de pequeño tamaño destinado a compensar la apertura de la calle Alicante hacia la carretera N-332.
- U.A.15. Unidad de pequeño tamaño junto a la línea del F.C. de Alicante a Denia en la que una pequeña unidad de zona 14c compensa la cesión de otra de jardín urbano.
- U.A.16. Corresponde a la totalidad del suelo urbano del Sector "Coveta Fumada" donde se pretende obtener, a través de la aplicación del sistema de cooperación, la correcta reurbanización del área y la obtención de algunos espacios para usos públicos.
- U.A.17 y U.A.21. Corresponde a las dos fases del Plan parcial Virgen de la Merced. Se plantean los mismos objetivos que en la U.A. anterior.
- U.A.18 , U.A.19 y U.A.20. Corresponde a las distintas fases del Plan Parcial Venta Lanuza. Idénticos objetivos que en las U.A. anteriores.

## **2.- PLAN GENERAL DE 2007. ANALISIS Y DATOS MÁS SIGNIFICATIVOS DEL PLAN GENERAL.**

Los problemas urbanísticos que se dan en el municipio de El Campello son semejantes a los de otras ciudades costeras españolas que en el periodo de los últimos cuarenta años han pasado de ser unas poblaciones mas bien rurales, dedicadas a la agricultura o a la pesca, a ser unas

ciudades vacacionales aprovechando la oferta turística e inmobiliaria de sol y playa.

Tres son las zonas diferenciadas que podemos destacar de las implantaciones urbanas existentes en el término municipal de El Campello: Muchavista o zona sur; núcleo central formado alrededor del Centro Urbano y Barrio de Pescadores; y zona costera norte de acantilados y calas.

La zona costera norte incluye los suelos urbanos y urbanizables existentes entre la N-332 y el mar que responden a una ocupación extensiva del territorio en tipología, generalmente, unifamiliar aislada. Estos suelos fueron puestos en desarrollo, en su mayor parte, a través de Planes Parciales que se redactaron durante la vigencia de la Ley del Suelo de 1.956, teniendo en común la existencia de grandes déficit de urbanización, de servicios, de equipamientos y de dotaciones. En algunos casos, todavía existen problemas de accesibilidad y de finalización de la gestión urbanística o ausencia de la misma. Su problemática podrá ser atenuada en gran medida a través de Planes de Reforma Interior que establezcan con el detalle necesario las carencias y soluciones en cuanto a la urbanización y dotaciones.

La zona central la ubicamos alrededor del Centro Urbano existente a ambos lados de la N-332 y del Barrio de Pescadores que, en la actualidad conforman ya un continuo urbano, que será potenciado con la implantación prevista por la aprobación municipal del Programa para el desarrollo de la Unidad de Ejecución nº 13. Los problemas urbanísticos más relevantes en esta zona, además de los déficit dotacionales, en especial, zonas verdes, vienen marcados por la irregular conformación de la trama urbana; los anchos insuficientes de los viarios en relación a las alturas de la edificación permitidas; la difícil coexistencia entre el hábitat urbano anterior, en general casas de planta baja o a lo sumo con un piso, y las mayores alturas permitidas sin la correspondiente renovación o jerarquización de la trama. Problemas que en la actualidad son de difícil solución, aunque con carácter puntual puedan plantearse en el futuro alternativas de mejora a través de Planes de Reforma Interior.

La zona costera sur o área de la Playa de Muchavista la ubicamos como la que está definida por la playa citada, el cauce del río Seco y el límite del término municipal con San Juan y Alicante. Al ser la zona de mayor presión urbanística es donde confluyen los mayores problemas heredados de las actuaciones urbanísticas que históricamente han venido consolidando la zona. El Plan General de 1.986 pudo todavía reservar el suelo necesario para poder conformar una mínima vertebración interior y gracias a ello se conseguirá resolver en parte la jerarquización viaria y la conexión con otras áreas. El desarrollo urbanizador y edificatorio producido en la zona ha dado unos resultados poco satisfactorios, desde el punto de vista de la ordenación urbanística, pudiendo contrastarse los aspectos negativos siguientes:

- Se ha conformado un territorio desagregado.
- La situación real existente es la de un hito o parte de la ciudad totalmente desestructurada.
- Las intervenciones, en su mayoría privadas, han sido llevadas a cabo de forma aislada, autónoma y absolutamente fragmentadas.
- En muchos casos, la implementación de los servicios urbanos ha sido posterior a la edificación, en el mejor de los casos, existiendo un déficit claro que da señales de insuficiencia en los meses de mayor ocupación residencial.
- La zona es parca y deficitaria en zonas verdes y equipamientos. Los pocos que existen se ubican en espacios residuales.
- Destaca la falta de elementos urbanos de referencia.
- Los obstáculos y barreras físicas existentes no han sido salvados de forma decidida y práctica en ningún caso.
- La situación de la urbanización en la fachada o primera línea marítima es, en general, desalentadora, debido a la falta de adecuación y sensibilidad de las implantaciones residenciales con el paisaje y topografía preexistente, aunque ha mejorado con la modificación del trazado como consecuencia del cambio del tradicional "Trenet" al tranvía o Tren-Tram.
- Fuera del eje longitudinal del paseo marítimo, apenas existen posibilidades de conformar

una red peatonal autónoma.

- La urbanización espontánea llevada a cabo, en muchos casos, ha dejado un cierto caos y desorden, pudiéndose contrastar la utilización de vías estrechas en fondo de saco, la falta o infradimensionamiento de servicios en algunas zonas y, en general, la imagen de ciudad inacabada en grandes áreas de suelo urbano.
- La disparidad de tipologías edificatorias, no ya en la misma zona, sino incluso en una misma manzana, es un hecho que se produce con demasiada reiteración.
- El aparcamiento es un grave problema estacional en la zona más próxima a la playa.

Actualmente, la organización de la estructura territorial del término municipal viene condicionada por la franja costera y las infraestructuras del transporte (Tren-Tram, Autopista A-7, variante del Campello y segunda circunvalación de Alicante (estás últimas actualmente en ejecución) y la carretera nacional N-332), que conforman un desarrollo lineal de norte a sur.

El modelo territorial conformado para el municipio de El Campello, acorde con su enclave y contexto supramunicipal, que se recoge en este Plan General a forma de visión global del municipio, es aquel que se deriva de la ordenación urbanística estructural del territorio, formada por aquellas determinaciones que configuran el modelo básico o esqueleto sobre el que se complementarán las restantes determinaciones del planeamiento.

El modelo territorial que se ha elegido para el crecimiento urbanístico del municipio de El Campello, está sustentado por los siguientes elementos:

- Se potencia la estructura territorial del municipio basada en los tres núcleos urbanos existentes (Muchavista, núcleo central y zona Norte-Coveta), planteando el suelo de nueva creación colindante a los suelos ya desarrollados tratando de consolidar un modelo de ciudad compacta, así:

- a) En la zona de Muchavista se colmata todo el suelo existente hasta los límites municipales con Alicante y San Juan, incorporando con ordenación pormenorizada anteriores suelos urbanizables que forman parte del Sector 2.
- b) En el núcleo urbano central de El Campello, se crean nuevos suelos urbanizables que plasman el futuro acabado del núcleo principal y su crecimiento de forma coherente con la red primaria establecida, incluyendo como urbanizables todos los suelos entre la actual carretera nacional y el mar, de los que se ordenan pormenorizadamente el Sector (Soliguers) mientras que el resto tan solo se plasman los viales de la red primaria con el fin de asegurar su continuidad.
- c) La zona consolidada del núcleo urbano entre la N-332 y la A-7 se potencia con la previsión de nuevos crecimientos en la zona de Cuatro Caminos, Barrio de la Trinidad, a ambos lados del eje de la calle Labradores y en la zona de la Totxa, según decisión municipal.
- d) En la zona costera norte se plantea mantener los suelos protegidos existentes y ordenar los suelos urbanizables en los que se ha intentado su programación, tratando de mejorar en lo posible los déficits de infraestructuras y servicios urbanos.
- La red viaria se jerarquiza de forma que queden conectados los distintos núcleos existentes y sectores propuestos, siendo la autopista, la segunda circunvalación de Alicante (actualmente en ejecución), la actual carretera nacional con su variante de El Campello, la carretera provincial de la costa, la carretera de Aguas, la carretera de Busot y los nuevos enlaces con Alicante y San Juan previstos por la Generalitat, los principales ejes viarios sobre los que descansan las comunicaciones interiores y exteriores del municipio. Es de destacar, que la red viaria fijada se plantea con un horizonte superior a la vigencia inicial prevista por el Plan General, planteando en la zona de mayor presión urbanizadora (zona costera) la red viaria estructurante completa entre la actual carretera nacional y el Mar Mediterráneo e incluyendo además la ronda completa cercana a la autopista con una visión más radial en el futuro suelo a desarrollar del núcleo central.
- Se implantarán las nuevas comunicaciones viarias y ferroviarias en el marco de las previsiones estatales y autonómicas para Alicante y su entorno.
- El cambio de trazado del Trenet y su conversión en tranvía, ha supuesto una mejora sustancial de la fachada marítima de Muchavista.
- El Plan General mantiene los sectores de suelo desarrollado y se respetan las condiciones de programación aprobadas por el Ayuntamiento en sectores en fase de aprobación en los suelos SUE.
- El déficit de dotaciones existente es paliado con una propuesta racional de nuevas zonas verdes y equipamientos de la red primaria, que se fijará principalmente en los márgenes del Río Seco y en los sectores de suelo urbanizable.
- En concreto, la zona de Río Seco se convertirá en un importante eje dotacional vertebrador de la ciudad.
- Se intenta potenciar el despegue de la actividad industrial en el municipio, completando el sector del Mesell con suelo urbanizable industrial.
- La diversificación de la actividad comercial debe contemplarse con un decidido apoyo al comercio local en todos los aspectos en que se pueda ayudar desde el Plan General. De igual forma, se podrá mejorar el tráfico y ubicación del mercadillo semanal ampliándolo hacia los nuevos suelos a ambos lados de la calle Olcina Giner.
- Se deberá priorizar el uso de los transportes públicos aprovechando los recorridos y demandas del entorno (Alicante, playas, Benidorm) y resolver los problemas de aparcamiento creando zonas adecuadas a tal fin.
- Se preservan los valores naturales del municipio, clasificando como suelo no urbanizable de protección, en sus dos categorías; todos aquellos terrenos que cuentan con algún elemento o



característica que obligan o aconsejan un régimen especial.

- Se reconoce la importancia del uso terciario en zonas de actividad turística y queda vinculado en el Plan General con la creación de suelo en sectores que admitan su implantación, en zonas estratégicas y con buena accesibilidad y comunicación.
- Se concretarán en la ordenación pormenorizada los lugares adecuados para la ubicación de una oferta hotelera y de residencias de calidad, como apuesta decidida de mejora turística.
- La apuesta por la calidad se complementará, siempre que ambientalmente sea compatible, con la posible implantación de un campo de golf previsto en las DEUT.
- La situación de las viviendas en diseminados y núcleos rurales se adapta a la regulación de la Transitoria Cuarta de la Ley 10/2004.
- Los criterios seguidos para la delimitación de los sectores en que queda dividida la ordenación urbanística de El Campello, cuya ordenación pormenorizada podrá incluirse en el Plan General, en algunos casos, o será llevada a cabo por el planeamiento de desarrollo parcial o de reforma interior, han sido, lógicamente, los marcados por el artículo 54 de la LUV. Así pues, podemos resumir indicando que los criterios de sectorización contemplados en el presente Plan General serán los siguientes:
  - a) Respeto en lo posible de la sectorización actual, sin que suponga un condicionamiento para el nuevo planeamiento.
  - b) Adaptar estos sectores al artículo 54 de la LUV y 110 y 111 de su Reglamento, con el señalamiento de la red viaria o primaria en su perímetro en los lugares donde ha sido posible.
  - c) Delimitar con los mismos criterios los nuevos suelos clasificados.
  - d) Los sectores con plan parcial aprobado recientemente no serán alterados en su

ordenación pormenorizada, por lo que se mantienen en su integridad la ordenación, límites y determinaciones de los planes parciales aprobados o en fase de aprobación, con la salvedad de las normas de gestión que son de aplicación en virtud de la legislación vigente, remitiendo sus determinaciones a los documentos aprobados e incluyéndolos en SUE (suelos en ejecución), en los términos indicados por el Ayuntamiento.

- e) De acuerdo con los anteriores criterios los sectores de planeamiento de desarrollo han quedado, tal y como queda reflejado en los planos que forman parte de este documento.
- Se respetan, obviamente, las limitaciones y servidumbres establecidas por la legislación sectorial de costas, carreteras, aguas, medio ambiente, vías pecuarias, ferrocarril, ordenación del territorio, etc.
- Las densidades propuestas para el suelo urbanizable son moderadas pudiendo establecer cuatro áreas de reparto:
  - a) En la zona de Muchavista, para los Sectores 2 (Muchavista Sur), 3 (Muchavista Centro) y 4 (Río seco), se asigna una densidad media del orden de 35 viviendas por hectárea, con una edificabilidad de  $0,05 \text{ m}^2/\text{m}^2$  de uso terciario y  $0,35 \text{ m}^2/\text{m}^2$  residencial. De éstos Sectores se ordena pormenorizadamente el número 2.
  - b) En el ámbito de consolidación y expansión del núcleo central se asigna una densidad media del orden de 30 viviendas por hectárea, con una edificabilidad de  $0,05 \text{ m}^2/\text{m}^2$  de uso terciario y  $0,30 \text{ m}^2/\text{m}^2$  de residencial. Los sectores de esta zona pertenecen al Área de reparto 3, y comprende los Sectores 5 (Convento-Soliguers), 6 (Ribera Alta), 7 (Cuatro caminos-El Vincle) y el 10 (La Totxa). De éstos Sectores se ordena pormenorizadamente el número 5.

-c) En el resto de los sectores, 8 (Amerador Oeste) y 9 (Coveta Norte), se asigna una densidad baja (del orden de 15 viviendas por hectárea) y donde se permitirá una edificabilidad residencial de  $0,15 \text{ m}^2/\text{m}^2$  y terciaria del  $0,05 \text{ m}^2/\text{m}^2$ . Los dos sectores forman parte del Área de reparto 4.

-d) El Área de reparto 1 está formada por el Sector 1 (Ampliación del Messell), que tiene como uso predominante el terciario

Dentro de este modelo territorial se precisan las ubicaciones que el Ayuntamiento y las Administraciones con competencias hayan elegido para dotaciones tan importantes como: depuradora de aguas residuales de la zona Norte del Campello, la denominada depuradora Norte de Alicante, que en realidad se ubica en el término municipal del Mutxamel pero prevé para tratar las aguas residuales de la zona norte de Alicante, de Mutxamel, de San Juan de Alicante y del casco y parte de la zona sur del Campello, la desaladora, el nuevo cementerio, cocheras para el tranvía, localización del Plan zonal de residuos sólidos, etc.

#### RED ESTRUCTURAL DE VIARIO LOCAL PREVISTA EN EL PLAN.

Como no podría ser de otra manera, se incluyen las redes viarias existentes y las previstas antes citadas, y se definen en el Plan General como ESTRUCTURALES, además, las siguientes:

- Vial de Ronda. Se plantea como una vía de conexión entre distintas zonas del casco urbano, sin que tengan que circular necesariamente por la actual N-332. Se prevé un vial de Ronda exterior al núcleo urbano de El Campello. Dicha Ronda queda dividida en dos tramos (Este y Oeste) por la actual N-332. El tramo Oeste comprende desde la conexión con la N-332 por el Sur hasta la conexión por el Norte de la N-332, cruzando los Sectores 7 y 10. A lo largo de su trazado, se prevé la conexión con la carretera CV-777. La conexión por el norte del vial de ronda con la N332 se convierte en la de mayor intensidad de tráfico, ya que confluye además la CV-775 y el tramo Este del vial de ronda, por lo que el cruce de la CV-775 con la N-332 deberá ser mediante un paso inferior. Todo el tramo "OESTE" es de

nuevo trazado, aunque se encuentra fuertemente condicionada su traza por las edificaciones e instalaciones existentes en la cercanía del cruce con al CV-777 y por las cocheras del tranvía. El tramo Este del Vial de Ronda discurre desde la conexión con la N-332 por el Norte hasta la conexión por el Sur de la N-332, cruzando el casco urbano por un vial que discurre en paralelo y a ambos lados del tranvía en todo el tramo, excepto en la parte que cruza la desembocadura del Río Seco, que discurre por el lado Oeste de la línea ferroviaria. Todo el trazado del tramo Este, se apoya en viales previstos en el Plan General vigente y en la carretera existente. El tramo "ESTE" del vial de ronda discurre por suelo urbano aprovechando los existentes, cruzando el sector urbanizable 4, para atravesar el SUE-17 (Muchavista Norte) y llegar de nuevo a la N-332 tras atravesar el Sector Urbanizable 6. La tipología del Vial de Ronda será del tipo Bulevar, en las zonas aun no desarrolladas con calzadas laterales unidireccionales y un paseo central en los tramos que atraviesa los sectores urbanizables, 6, 7 y 10, y en parte del SUE-17, y en la parte que atraviesa tramas consolidadas con calzadas laterales unidireccionales paralelas a la traza del tranvía. En principio, se prevén los cruces del Vial de Ronda, mediante glorietas semaforizadas o no, en función de las posteriores necesidades de tráfico. Con el fin de garantizar el carácter de vía de circulación "rápida", y puesto que existe sección suficiente en el tramo Oeste, en el futuro podría ser factible conseguir una continuidad de las calzadas en dicho tramo, mediante pasos inferiores bajo las glorietas que resuelven las intersecciones con el resto de los viales con los que se cruza. La sección en bulevar tiene una anchura total de 60 m, con un paseo de 30 m de anchura en el centro y dos calzadas unidireccionales de 15 m cada una. En las aceras de ambas calzadas es posible incluir carriles bici.

- Nuevo Vial de conexión entre playa de Muchavista y Casco Urbano. Se trata de un vial alternativo al existente por la playa (CV-752). Se desarrolla entre el cruce del Vial de Ronda a la altura del SUE-17 y el viario previsto en el PAU-5 del Término Municipal de Alicante. El trazado se apoya en el Proyecto Básico redactado por la Consellería para la conexión de la N-332 con la CV-772. Dicho Proyecto Básico incluye un ramal desde el actual enlace San Juan-Alicante de la N-332 con la playa de Muchavista, del que se encuentra ejecutado el

tramo que atraviesa el sector urbanizable 3 (Muchavista centro) y un ramal desde el anterior hasta la red viaria en ejecución del PAU-5 de Alicante que discurre entre el término municipal de El Campello y San Juan de Alicante.

- Además del anterior, se considera red primaria en vial que conecta tramo ejecutado del anterior con la carretera CV-772 (De San Juan de Alicante a la Playa de Muchavista). El trazado se apoya en la red estructura prevista en el Plan actual con ligeras modificaciones. Se prevé de una anchura de 40 metros, salvo el tramo más al sur donde se desdobra en dos viales unidireccionales ya que la consolidación existente no permite mantener la sección anterior.
- Se mantiene como vial estructural el previsto por el Plan vigente para la zona de costa al Norte del Casco urbano (Coveta Fumá y Venta Lanuza).

### **3.- PLANEAMIENTO A APLICAR.**

El Ayuntamiento-Pleno, en sesión de fecha de 17 de abril de 2007 acordó aprobar provisionalmente condicionado el documento de Revisión del Plan General del municipio de El Campello, sujeto a la presentación por el equipo redactor del Plan de un Texto Refundido en el que se recoja la subsanación de las deficiencias advertidas en el informe del Servicio de Planeamiento y Gestión de fecha 16 de marzo de 2007, a efectos de proceder a su posterior remisión a la Consellería competente interesando su aprobación definitiva.

**Hasta la aprobación definitiva del P.G.O.U. propuesto se aplicará al asunto de referencia el más restrictivo de ambos.**

## **ANEJO nº 5:**

# **ESTUDIO DE TRÁFICO**

La N-332 perteneciente a la Red de Carreteras del Estado es la carretera que une diferentes localidades del Sureste de España discurriendo por el litoral del Mar Mediterráneo. Conecta la provincia de Almería con Cartagena, Alicante y Valencia.

Inicia su recorrido en la Autovía del Mediterráneo A-7 E-15 en la salida 537 junto a la población de Vera (Almería), aunque en este tramo que discurre por la provincia de Almería ha sido renombrada como carretera autonómica A-332, recorre los municipios de Cuevas del Almanzora y Pulpí hasta llegar a la Región de Murcia. En 2007 se ha inaugurado el tramo de autopista de peaje de la autopista del Mediterráneo AP-7 E-15 entre Cartagena y Vera, por tanto la N-332 va paralela a la Autopista del Mediterráneo AP-7 E-15 hasta Torre Vieja (Alicante).

La primera población de la Región de Murcia es Águilas, continúa hacia el norte discurriendo por las Sierras del Contar y de las Moreras llegando a la población turística de Mazarrón. A continuación se llega a la ciudad de Cartagena donde se cruza con la A-30 Autovía de Murcia (antigua carretera N-301 que comunica esta localidad con Murcia y Madrid. Las siguientes poblaciones por las que transita la N-332 son La Unión, Los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar.

Continuando hacia el norte entramos en la provincia de Alicante (Comunidad Valenciana), la N-332 recorre todo el litoral de la provincia de Alicante discurre paralela a la AP-7, atravesando poblaciones como Torre Vieja, Santa Pola, El Altet y la ciudad de Alicante, enlazando aquí con diversas carreteras y autovías del red estatal como la autovía de Alicante (A-31) (antigua N-330 que comunica dicha ciudad con Albacete y Madrid y la A-7 que comunica con Murcia hacia el sur y con Valencia hacia el norte. Además atraviesa otras poblaciones alicantinas como San Juan de Alicante, Villajoyosa, Benidorm, Altea, Calpe, Benissa, Ondara, Jávea y Denia.

Si seguimos el trazado entramos en el último tramo de esta carretera que discurre por la provincia de Valencia, atraviesa localidades como Oliva, Bellreguard o Favara, aunque poco a poco se están construyendo variantes por fuera de estas poblaciones, como la recién

inaugurada variante de Sueca, ya construida como autovía, conforme se realizará todo el tramo hasta Gandía.



Tanto con la apertura al tráfico de los tramos de AP-7 que afectan al área de influencia del municipio de El Campello como por la puesta en servicio del tramo de AP-7 en Campello y la autovía del Camino de Castilla (recientemente inaugurada) que une con la A-31, el tráfico por la travesía de la N-332 en El Campello se ha visto drásticamente disminuido, estimándose en la actualidad una Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos comprendida entre 5.000 y 10.000, con un porcentaje de pesados del orden del 5 % del total.

## **ANEJO nº 6:**

# **TRAZADO GEOMÉTRICO**



## 1.- INTRODUCCIÓN

Se han fijado unas características geométricas mínimas para la definición de las alineaciones e intersecciones, según la Instrucción 3.1-I.C y las “Recomendaciones para el Proyecto de Intersecciones” del Ministerio de Fomento.

Tanto las alineaciones de los ramales como el resto de parámetros necesarios para su definición, los carriles de cambio de velocidad, etc, se han diseñado de acuerdo con la actual Norma de Trazado y las vigentes Recomendaciones.

En el estudio del trazado geométrico de los distintos ejes que componen el proyecto se han observado las siguientes Instrucciones, Normas, Órdenes y Recomendaciones vigentes:

- Instrucción de Carreteras 3.1.-I.C “Trazado”, de 27 de diciembre de 1999, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
- Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios.
- Recomendaciones para el Proyecto de Enlaces (segunda edición), publicadas por la Dirección General de Carreteras en 1983.
- Recomendaciones para el Proyecto de Intersecciones, publicadas por la Dirección General de Carreteras en enero de 1967.

## 2.- ALINEACIONES PROYECTADAS

Se proyectan tres glorietas sobre la antigua carretera N-332, localizándose la denominada nº 1 en la intersección de la calle de Sant Ramón con la avenida D'Ausias Marcha; la denominada nº 2 se localiza en la intersección de la calle Sant Ramón con las calles del Metre y Dels Llauradors, y finalmente, la glorieta nº 3 se sitúa en la intersección de la calle Sant Ramón con la avenida de Pius XII.

Las características geométricas en planta de cada una de ellas es:

-Glorieta nº 1: Intersección de la calle de San Ramón con la Avenida D'Ausias March.

- Radio exterior: 22,24 m
- Radio interior: 13,24 m

-Glorieta nº 2: Intersección de la calle de San Ramón con la calle del Metre y la calle dels Llauradors.

- Radio exterior: 18,37 m
- Radio interior: 10,37 m

-Glorieta nº 3: Intersección de la calle de San Ramón con la Avenida de Pío XII.

- Radio exterior: 15,50 m
- Radio interior: 7,50 m

Seguidamente se incluyen los listados de alineaciones.

|       |        |            |             |         |           |       |
|-------|--------|------------|-------------|---------|-----------|-------|
| CIRC. | 80.000 | 726563.262 | 4256369.961 | -13.210 | 14.452278 | 0.000 |
| CIRC. | 82.999 | 726563.601 | 4256372.954 | -13.210 | 0.000002  | 0.000 |

Istram 8.23

PROYECTO : REMODELACIÓN DEL BOULEVARD SAN RAMÓN (ANTIGUA N-332 A SU PASO POR EL CAMPELLO) PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD

EJE : 1: GLORIETA\_1

\*\*\*\*\*  
\*\*\* LISTADO DE LAS ALINEACIONES \*\*\*  
\*\*\*\*\*

| DATO TIPO | LONGITUD | P.K.       | X TANGENCIA | Y TANGENCIA | RADIO   | PARAMETRO | AZIMUT     | Cos/Xo/XInf | Sen/Yo/YInf |
|-----------|----------|------------|-------------|-------------|---------|-----------|------------|-------------|-------------|
| 1 CIRC.   | 82.999   | 0.000      | 726563.601  | 4256372.954 | -13.210 | 0.0000    | 726550.391 | 4256372.954 |             |
|           | 82.999   | 726563.601 | 4256372.954 |             | 0.0000  |           |            |             |             |

Istram 8.23

PROYECTO : REMODELACIÓN DEL BOULEVARD SAN RAMÓN (ANTIGUA N-332 A SU PASO POR EL CAMPELLO) PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD

EJE : 1: GLORIETA\_1

\*\*\*\*\*  
\*\*\* PUNTOS DEL EJE EN PLANTA \*\*\*  
\*\*\*\*\*

| TIPO  | P.K.   | X          | Y           | RADIO   | AZIMUT     | DIST. EJE |
|-------|--------|------------|-------------|---------|------------|-----------|
| CIRC. | 0.000  | 726563.601 | 4256372.954 | -13.210 | 0.000000   | 0.000     |
| CIRC. | 20.000 | 726551.140 | 4256386.142 | -13.210 | 303.613069 | 0.000     |
| CIRC. | 40.000 | 726537.266 | 4256374.450 | -13.210 | 207.226139 | 0.000     |
| CIRC. | 60.000 | 726548.153 | 4256359.935 | -13.210 | 110.839208 | 0.000     |

Istram 8.23

PROYECTO : REMODELACIÓN DEL BOULEVARD SAN RAMÓN (ANTIGUA N-332 A SU PASO POR EL CAMPELLO) PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD

EJE : 2: GLORIETA 2

\*\*\*\*\*  
\*\*\* LISTADO DE LAS ALINEACIONES \*\*\*  
\*\*\*\*\*

| DATO TIPO | LONGITUD | P.K.       | X TANGENCIA | Y TANGENCIA | RADIO   | PARAMETRO | AZIMUT     | Cos/Xo/XInf | Sen/Yo/YInf |
|-----------|----------|------------|-------------|-------------|---------|-----------|------------|-------------|-------------|
| 1 CIRC.   | 65.109   | 0.000      | 726885.423  | 4256727.670 | -10.362 | 0.0000    | 726875.061 | 4256727.670 |             |
|           | 65.109   | 726885.423 | 4256727.670 |             | 0.0000  |           |            |             |             |

Istram 8.23

PROYECTO : REMODELACIÓN DEL BOULEVARD SAN RAMÓN (ANTIGUA N-332 A SU PASO POR EL CAMPELLO) PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD

EJE : 2: GLORIETA 2

\*\*\*\*\*  
\*\*\* PUNTOS DEL EJE EN PLANTA \*\*\*  
\*\*\*\*\*

| TIPO | P.K. | X | Y | RADIO | AZIMUT | DIST. EJE |
|------|------|---|---|-------|--------|-----------|
|      |      |   |   |       |        |           |

**GLORIETA 1: INTERSECCIÓN DE LA C/ SANT RAMÓN CON LA AV. D'AUSIAS MARCH.**  
**GLORIETA 2: INTERSECCIÓN DE LA C/ SANT RAMÓN CON LAS CALLES DEL METRE Y DELS LLAURADORS.**  
**GLORIETA 3: INTERSECCIÓN DE LA C/ SANT RAMÓN CON LA AV. PIUS XII.**

|       |        |            |             |        |          |       |
|-------|--------|------------|-------------|--------|----------|-------|
| CIRC. | 47.086 | 727099.054 | 4256958.666 | -7.494 | 0.000001 | 0.000 |
|-------|--------|------------|-------------|--------|----------|-------|

\*\*\* LISTADO DE LAS ALINEACIONES \*\*\*

|         |        |            |             |             |        |        |            |             |
|---------|--------|------------|-------------|-------------|--------|--------|------------|-------------|
| 1 CIRC. | 47.086 | 0.000      | 727099.054  | 4256958.666 | -7.494 | 0.0000 | 727091.560 | 4256958.666 |
|         | 47.086 | 727099.054 | 4256958.666 |             |        | 0.0000 |            |             |

\*\*\* PUNTOS DEL EJE EN PLANTA \*\*\*

**PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE REMODELACIÓN DEL BOULEVARD SAN RAMÓN (ANTIGUA N-332 A SU PASO POR CAMPELLO) PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD.**

**GLORIETA 1: INTERSECCIÓN DE LA C/ SANT RAMÓN CON LA AV. D'AUSIAS MARCH.**

**GLORIETA 2: INTERSECCIÓN DE LA C/ SANT RAMÓN CON LAS CALLES DEL METRE Y DELS LLAURADORS.**

**GLORIETA 3: INTERSECCIÓN DE LA C/ SANT RAMÓN CON LA AV. PIUS XII.**

---

## ANEJO nº 7:

### DIMENSIONAMIENTO DEL FIRME

1.- INTRODUCCIÓN

La elección de los firmes empleados en el presente Proyecto de Construcción, se ha realizado de acuerdo con la vigente Instrucción 6.1-I.C. “Secciones de firme” aprobada por Orden FOM/3460/2003, de 28 de noviembre.

La evaluación del tráfico se ha hecho sobre la base de la información facilitada por el propio Ayuntamiento de El Campello, y establecida en el Anejo nº 6 “Estudio de Tráfico” del presente Proyecto.

La clasificación de la explanada se ha efectuada partiendo de los datos existentes que se han establecido en el Anejo nº 6 “Geología y geotecnia” del presente proyecto.

2.- EVALUACIÓN DEL TRÁFICO

De acuerdo con la mencionada Instrucción 6.1-I.C., el tráfico a considerar en el dimensionamiento del firme es la intensidad media diaria de vehículos pesados en el carril de proyecto y en el año de la puesta en servicio.

Teniendo en cuenta que se trata de una remodelación del viario existente se plantean las siguientes hipótesis en relación con el tráfico:

- Se considera un incremento del tráfico existente, dada la mejora a realizar así como el carácter vertebrador del viario en cuestión.
- Se mantiene el tráfico existente pues se trata de un vial ya en servicio y consolidado.

Así, el tráfico en el carril de proyecto se mantiene en:

| TIPO DE TRÁFICO | IMD            | %   |
|-----------------|----------------|-----|
| Total           | 5.000 – 10.000 | 100 |
| Pesados         | 250 - 500      | 5   |

A efectos de diseño y dado que se prevé un incremento de tráfico, consideramos una IMD media con respecto a la que se ha facilitado sin reparto por carriles.

Así tendremos a efectos de diseño una IMDp por carril de 375 vehículos pesados/día.

La categoría del tráfico según la Instrucción 6.1-I.C. es T2.

3.- EXPLANADA

Se ha considerado una categoría de explanada tipo E2.

4.- SECCIONES DE FIRME ADOPTADAS

Aún tratándose de un tramo de marcado carácter urbano, se ha considerado para su definición las secciones indicadas en la Instrucción 6.1-I.C. “Secciones de firme” del Ministerio de Fomento.

Se realiza una evaluación general revisando por tanto las diferentes propuestas de secciones en la citada Instrucción. Y teniendo en cuenta que disponemos de una explanada tipo E2 y el tráfico previsto es un T2, tendremos las siguientes soluciones posibles: