
ANEJO Nº13.- REPOSICIÓN DE VIALES, SERVIDUMBRES Y SERVICIOS

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN 1

2.- CRITERIOS GENERALES DE LA REPOSICIÓN DE VIALES..... 2

 2.1.- Carreteras 2

 2.2.- Caminos 2

 2.2.1.- Trazado:..... 2

 2.2.2.- Sección transversal:..... 2

 2.2.3.- Firme:..... 2

3.- REPOSICIÓN DE VIALES 2

 3.1.- Tramo 1. Gandía 2

 3.1.1.- Alternativa 1A..... 3

 3.1.2.- Alternativa 1B..... 3

 3.2.- Tramo 2. Oliva..... 3

 3.2.1.- Alternativa 2A..... 3

 3.2.2.- Alternativa 2B..... 5

 3.3.- Tramo 3. Denia - Calpe 6

 3.3.1.- Alternativa 3C y 3C(BIS)..... 6

 3.3.2.- Alternativa 3D 6

4.- SITUACIONES PROVISIONALES 8

 4.1.- Alternativas 8

 4.1.1.- Alternativa 2A..... 8

 4.1.2.- Alternativa 2B..... 8

 4.1.3.- Alternativa 3C 8

 4.1.4.- Alternativa 3C(BIS) 8

 4.1.5.- Alternativa 3D 8

4.2.- Descripción de las Situaciones Provisionales 9

 4.2.1.- Desvío de Tráficos entre dos Calzadas 9

 4.2.2.- Desvío Provisional de Vial mientras se Ejecuta la Estructura 10

5.- REPOSICIÓN DE SERVICIOS AFECTADOS, INSTALACIONES DE ABASTECIMIENTO Y RIEGO 11

 5.1.- Introducción..... 11

 5.2.- Recopilación de los datos de servicios existentes 11

 5.3.- Metodología para la identificación de servicios 11

 5.4.- Resumen de resultados 15

 5.5.- Valoración de los servicios afectados 16

APÉNDICE Nº 1. PLANOS

1.- INTRODUCCIÓN

El objeto principal del presente Anejo es el de describir las actuaciones que deberán llevarse a cabo para la reposición de los diversos viales, servidumbres y servicios que son interceptados por las alternativas de trazado propuestas dentro del presente Expediente.

En lo que respecta a las vías de comunicación existentes, el efecto barrera que produce la futura infraestructura ferroviaria, se resuelve mediante las siguientes soluciones:

- **Pasos superiores** sobre la plataforma, para los que deberá respetarse un gálibo vertical mínimo sobre la cota de carril de 7 metros.
- **Pasos inferiores** bajo la plataforma ferroviaria, en los que se ha considerado un gálibo vertical mínimo de 5,30 metros para la reposición del vial. Excepcionalmente, para caminos agrícolas de uso particular, esta altura podrá reducirse a 4,50 metros.
- Proyectando **caminos de enlace** entre los viales interceptados y otros que no se vean afectados, o cuyo paso a través de la traza se resuelve mediante alguno de los métodos anteriores.
- Aprovechando las estructuras proyectadas en la plataforma ferroviaria, consistentes en **viaductos**, en este caso, pues el trazado discurre en superficie y no se consideran falsos túneles y túneles.

En primer lugar, se ha procedido a detectar todos aquellos viales interceptados por cada una de las plataformas de las alternativas de trazado propuestas en el presente Estudio. Para garantizar los cruces adecuados con las autovías y las carreteras de mayor entidad, se han proyectado las rasantes de los trazados de manera que se prevean viaductos que crucen sobre dichas infraestructuras respetando el gálibo mínimo vertical exigido.

Una vez realizado dicho análisis, y teniendo en cuenta los pasos transversales que constituyen viaductos y puentes, ha sido necesario observar qué otros viales de importancia necesitarían reposición.

Para garantizar completamente la permeabilidad transversal se han planteado otros pasos superiores e inferiores para la reposición de caminos rurales en aquellos tramos con una mayor longitud sin pasos transversales o cuando se trata de caminos privados que comunican partes de la misma parcela que quedan divididas por la infraestructura. En el próximo apartado se establecen los criterios generales para la reposición de los distintos viales interceptados para, tras proponer las diversas actuaciones a acometer, poder realizar una adecuada valoración de las mismas. En cuanto a otras servidumbres y servicios afectados, la información de las posibles afecciones se ha obtenido a partir de visitas de campo y de las consultas efectuadas, mediante carta o bien de forma directa, a las diferentes Entidades, Organismos y/o Compañías titulares de los correspondientes servicios.

Una relación tabulada con los contactos establecidos con los organismos y empresas titulares de los servicios se presenta en apartados posteriores. La documentación consistente en las cartas enviadas y las respuestas recibidas se adjunta en los correspondientes apéndices al final del Anejo. A partir de la información recabada se han delineado los planos con la ubicación de los servicios existentes y las reposiciones previstas, en su caso. Para el estudio de los servicios que resultarán afectados por la ejecución del proyecto hay que distinguir entre diferentes tramos dentro de la traza. Así, se distingue entre los tramos que transcurren por suelo urbano y los tramos interurbanos.

En los primeros se han tenido en cuenta las afecciones que se pueden producir, principalmente, sobre la red eléctrica (en MT y BT, subterráneo o red aérea), de telecomunicaciones, de suministro de agua, distribución de gas y las redes públicas de alumbrado y semaforización.

En cuanto a los tramos interurbanos los servicios con más probabilidad de ser afectados son las redes de transporte y distribución eléctrica y abastecimiento de

agua de las diferentes poblaciones del entorno, que principalmente serán de tipo aéreo o canalizaciones superficiales sin que se pueda descartar la presencia de algún servicio subterráneo; los canales de riego, muy frecuentes en la zona, así como la afección sobre algún gasoducto y oleoducto que discurrirán subterráneos.

2.- CRITERIOS GENERALES DE LA REPOSICIÓN DE VIALES

2.1.- Carreteras

Los criterios a emplear en la reposición de cada una de las carreteras interceptadas por las trazas de las alternativas deberán ser consensuados con el organismo titular de dicha infraestructura y siempre de acuerdo a las normativas vigentes aplicables en cada caso.

A continuación se enumeran las principales normativas:

- Norma 3.1-IC "Trazado" (27-12-99)
- Instrucción 6.1 IC "Secciones De Firme" (28-11-03)
- Norma 8.1-IC "Señalización Vertical" (20-03-2014).
- Instrucción 8.2-IC "Marcas Viales" (16-7-87)
- "Recomendaciones sobre Sistemas de Contención de Vehículos", Orden Circular 321/95 T. y P., modificada por la O.C: 6/2001 de 24 de Octubre.

En cualquier caso, se ha procurado mantener en la medida de lo posible el trazado actual de las carreteras en planta, para únicamente modificar su rasante y reponerla convenientemente.

2.2.- Caminos

Los criterios generales seguidos para el diseño de los caminos de enlace son:

2.2.1.- Trazado:

Radio mínimo en planta: 25 m, empleado generalmente en la conexión del camino de enlace con el camino rural existente. *Inclinación máxima en el perfil longitudinal:*

deberán cumplirse las restricciones de la Orden Circular 306/89 P y P. sobre Calzadas de servicio y accesos a zonas de servicio, donde se establece una inclinación máxima del 20% para caminos agrícolas y del 10 % para vías de servicio.

Valor mínimo del parámetro para los acuerdos verticales

- Acuerdo convexo: $Kv \geq 303$.
- Acuerdo cóncavo: $Kv \geq 568$.

2.2.2.- Sección transversal:

Plataforma de 5,00 metros de anchura, a excepción de la reposición de servidumbres de corta longitud correspondientes a fincas particulares que en ningún caso tendrán una plataforma con anchura menor de 3,00 metros.

2.2.3.- Firme:

Categoría de tráfico tipo T42. Formación de explanada: 30 cm de suelo adecuado, según lo especificado en la Orden Circular 306/89 P y P. sobre Calzadas de servicio y accesos a zonas de servicio. Sección tipo 4221 según la Instrucción de carreteras 6.1 IC con las siguientes características:

- Capa de rodadura: Riego con gravilla bicapa, que sustituyen a los 5 cm de mezcla bituminosa por presentar los caminos intensidad de tráfico inferiores a 100 veh / carril / día.
- Capa base: 30 cm de espesor de zahorra artificial.

A continuación se incluyen tablas con la identificación de los viales a reponer en las distintas alternativas de cada tramo desarrollado dentro del presente Expediente.

3.- REPOSICIÓN DE VIALES

3.1.- Tramo 1. Gandía

Para este tramo se han considerado dos alternativas: la 1A, que discurre por el corredor actual hasta la estación de Gandía, y de aquí en adelante por el antiguo

corredor ferroviario Carcaixent - Dénia que en la actualidad se corresponde con una vía verde, presentando un trazado muy similar al del Proyecto Constructivo Gandía – Oliva redactado por la Generalitat Valenciana, y la 1B, que bordea el núcleo urbano de Gandía por el oeste, cruzando mediante un soterramiento la zona de viviendas que se sitúa entre Gandía y el Puerto de Gandía.

3.1.1.- Alternativa 1A

Puesto que discurre por el mismo corredor que la línea actual, el tramo que atraviesa el casco urbano hasta la estación no requiere ninguna reposición. En la segunda parte de la alternativa, desde la estación en adelante, se proponen las mismas reposiciones que en el Proyecto de Construcción de la Conexión Ferroviaria Gandía-Oliva, Primer Tramo de la Prolongación hasta Denia de la Línea Valencia – Gandía. 1ª Fase, de la Generalitat Valenciana. A continuación se muestra una tabla con las once reposiciones propuestas. Cuatro de ellas cruzan la traza, tres mediante pasos inferiores y otra sobre un túnel en el casco urbano, y el resto son longitudinales a la misma, incluyendo la vía verde que discurre por el antiguo corredor ferroviario Carcaixent – Denia.

P.K. inicio	P.K. final	Vial a reponer	Tipo de reposición
0+300	0+385	Camino agrícola asfaltado 4 m. Camí de l'Alquería de Potes	Rep. M. izda
0+363		Acceso a Polígono Industrial	P.I. Prolongación existente
0+766	0+952	Acceso a parcela en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
3+530		Calles de 16 y 10 m. Camí Vell de Daimús y Av. Vilallonga	Rep. sobre túnel
4+280	5+772	Vía ciclista asfaltada 3 m. Antiguo ff.cc.	Rep. M. dcha
4+280	4+390	Conexión vía ciclista con Camí del Molí de Vent	Rep. M. izda
4+894		Camino agrícola asfaltado 3 m. Camí de la Alquería Marquesta	P.I.
4+920	5+200	Camino agrícola asfaltado 3,5 m	Rep. M. dcha
5+058	5+173	Acceso a parcela en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
5+471		Camino agrícola asfaltado 3,5 m	P.I.
5+480	5+550	Camino agrícola asfaltado 3 m	Rep. M. izda

3.1.2.- Alternativa 1B

Contrariamente al caso anterior, la Alternativa 1B, discurre en su mayor parte en superficie, con sólo dos tramos en viaducto (120 y 340 m, respectivamente) y uno en túnel (330 m), lo que implica que un mayor número de viales se ven afectados, siendo el número de reposiciones de esta alternativa el doble que en la 1 A. En este

caso, de las 22 reposiciones totales, 10 son cruces con la traza que se resuelven mediante pasos superiores en 7 ocasiones y mediante pasos inferiores en las tres restantes. Seguidamente se incluye la tabla correspondiente a las reposiciones de esta alternativa.

P.K. inicio	P.K. final	Vial a reponer	Tipo de reposición
0+287	0+457	Camino agrícola asfaltado 4 m. Camí de l'Alquería de Potes	Rep. M. izda
0+365		Acceso a Polígono Industrial	P.I. Prolongación existente
0+956		Camino agrícola asfaltado 4 m. Camí de l'Alquería de Potes	P.S.
0+940		Camino agrícola asfaltado 4 m. Camí de l'Alquería de Potes	Rep. M. izda
0+956	1+120	Camino agrícola asfaltado 4 m. Camí de l'Alquería de Potes	Rep. M. dcha
0+940	1+152	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
1+555		Calle asfaltada 4 m. Calle de Grecia	P.S.
1+555		Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. dcha
1+838		Camino agrícola en tierra 2,5 m. Carre d'Holanda	P.S.
3+167		Acceso a parcela en tierra 3 m	P.I.
3+418		Acceso a parcela asfaltado 3 m. Partida de Rafalcaid	P.S.
3+435	3+615	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. dcha
3+778	4+026	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. dcha
3+945		Camino agrícola asfaltado 3 m	P.S.
4+577		Camino agrícola asfaltado 4,5 m. Camí de la Torre dels Pares	P.S.
4+550	4+881	Acceso a parcelas en tierra 4 m	Rep. M. dcha
5+013		Camino agrícola asfaltado 3 m. Camí del Molí de Vent	P.I.
5+013	5+200	Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Camí de Culot	Rep. M. izda
5+320	6+307	Vía ciclista asfaltada 3 m. Antiguo ff.cc.	Rep. M. dcha
5+450	5+670	Camino agrícola asfaltado 3,5 m	Rep. M. dcha
5+654		Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Camí de Culot	P.S.
6+010	6+182	Camino agrícola asfaltado 3 m	Rep. M. izda

3.2.- Tramo 2. Oliva

3.2.1.- Alternativa 2A

La Alternativa 2A se divide en dos tramos. El primero, que llega hasta Oliva, discurre sobre el antiguo corredor ferroviario Carcaixent – Dénia convertido en vía verde. Las reposiciones propuestas en este subtramo se corresponden con las del Proyecto Constructivo de la Conexión Ferroviaria Gandía-Oliva, Primer Tramo de la Prolongación hasta Denia de la Línea Valencia – Gandía. 1ª Fase de la Generalitat Valenciana, excepto por la reposición de la antigua CV-674, que actualmente está fuera de servicio, circulando el tráfico únicamente por la variante, que será la que se reponga.

El segundo tramo, de Oliva en adelante, se sitúa en paralelo a la Autopista AP-7 una vez que se cruza el río Vedat. En este tramo, se ha mantenido la permeabilidad transversal de aquellos viales que actualmente la tienen a través de la autopista.

Entre ambos tramos, el cruce del casco urbano de Oliva se realiza soterrado por lo que no es necesaria ninguna reposición en esta zona.

A continuación se incluye una tabla con todas las reposiciones de esta alternativa. Son un total de 38, entre las que hay 17 cruces transversales de la línea férrea, 8 mediante pasos superiores y otros tantos mediante pasos inferiores. Los principales viales afectados son las carreteras CV-673, repuesta mediante la prolongación del paso inferior existente, CV-674 para la que se construye un paso superior y CV-678, en la que se prolonga el paso superior existente.

P.K. inicio	P.K. final	Vial a reponer	Tipo de reposición
0+000	3+765	Vía ciclista asfaltada 3 m. Antiguo ff.cc.	Rep. M. dcha
0+083		Carretera CV-673	P.I. Prolongación existente
0+338		Camino agrícola asfaltado 3 m. Camí de la Vela	P.I.
0+750		Acceso a parcela en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
0+778		Camino agrícola asfaltado 4 m. Camí de Miramar	P.I.
1+137		Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Camí de Piles a Palmera	P.I.
1+400	1+565	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
1+665		Carretera CV-674	P.S.
2+965		Camino agrícola en tierra 3 m	P.I.
5+672		Carretera local asfaltada 6 m. Camí de les Canyades	P.S.
5+672	5+816	Camino agrícola en tierra 3 m	Rep. M. izda
5+836	6+140	Camino agrícola en tierra 3 m	Rep. M. izda
6+054		Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Calle Estación Ferrocarril	P.S.
5+590	6+142	Acceso a parcela en tierra 2,5 m	Rep. M. dcha
6+142	6+396	Acceso a parcela en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
6+540	6+745	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
9+185		Vía pista 6 m	P.I.
9+325		Camino agrícola asfaltado 3 m	P.I.
9+676	9+894	Acceso a parcela en tierras 3 m	Rep. M. izda
10+016	11+135	Acceso a parcela en tierras 3 m	Rep. M. izda
10+256		Vía pista 6 m	P.S. Prolongación existente
10+287	10+918	Camino agrícola en tierra 6 m	Rep. M. izda
10+918		Camino agrícola asfaltado 4 m	P.I.
10+918	11+975	Camino agrícola en tierra 6 m	Rep. M. izda
12+005		Carretera CV-678	P.S. Prolongación existente
12+038	12+297	Camino agrícola en tierra 4 m	Rep. M. izda
12+475	13+137	Camino agrícola en tierra 4 m	Rep. M. izda
13+300	13+600	Camino agrícola en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
13+624		Camino agrícola asfaltado 6 m	P.S. Prolongación existente
13+647	14+195	Camio agrícola en tierra 3,5 m	Rep. M. izda
14+960		Camino agrícola asfaltado 6 m y P.S. 12 m	P.S. Prolong. exis. y rep. M. izda
15+533	15+687	Camino agrícola en tierra 3,5 m	Rep. M. izda
16+655		Camino agrícola asfaltado 4,5 m	P.I.
16+525	16+655	Camino agrícola en tierra 3 m	Rep. M. dcha
16+655	16+840	Camino agrícola asfaltado 4,5 m	Rep. M. dcha
17+245	17+504	Camino agrícola asfaltado 4 m	Rep. ambas márgenes
17+645	17+690	Camino agrícola asfaltado 4 m	Rep. M. dcha
18+333		Camino agrícola en tierra 5 m	P.S.

3.2.2.- Alternativa 2B

El trazado de la Alternativa 2B coincide con el de la 2A salvo en el tramo comprendido entre los PP.KK. 2+210 y 7+497, entre los que se desarrolla el by-pass del casco urbano de Oliva por el noreste. Así pues, a las reposiciones de la alternativa anterior, excepto la del camino del P.K. 2+965, se añaden otras trece correspondientes al tramo en variante, de las que la más significativa es el cruce de la carretera CV-670, que se resuelve mediante un paso superior. A este cruce, se suman otros tres que se solucionan mediante dos pasos inferiores y uno superior.

La tabla conteniendo todas las reposiciones de esta alternativa se muestra a continuación.

P.K. inicio	P.K. final	Vial a reponer	Tipo de reposición
0+000	3+765	Vía ciclista asfaltada 3 m. Antiguo ff.cc.	Rep. M. dcha
0+083		Carretera CV-673	P.I. Prolongación existente
0+338		Camino agrícola asfaltado 3 m. Camí de la Vela	P.S.
0+750		Acceso a parcela en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
0+778		Camino agrícola asfaltado 4 m. Camí de Miramar	P.S.
1+137		Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Camí de Piles a Palmera	P.S.
1+400	1+565	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
1+665		Carretera CV-674	P.S.
3+105		Carretera CV-670	P.S.
3+340	3+485	Acceso a parcela en tierra 2 m	Rep. M. izda
3+485		Camino agrícola asfaltado 4,5 m. Camí Baix de Piles	P.S.
3+485	3+768	Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Enlace del Camí de les Pasadores	Rep. M. izda
3+485	3+768	Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Enlace del Camí de les Pasadores	Rep. M. dcha
3+980	4+325	Camino agrícola asfaltado 3,5 m.	Rep. M. izda
4+325		Camino agrícola asfaltado 4,5 m. Camí de les Marjaletes	P.I.
4+325	4+828	Camino agrícola en tierra 2,5 m	Rep. M. dcha
5+050	5+150	Camino agrícola asfaltado 2,5 m	Rep. M. dcha
5+050	5+550	Camino agrícola asfaltado 5 m. Camí Pont del Bolo	Rep. M. izda
5+550		Carretera local 11,5 m. Passeig Francisco Brines	P.I.
5+860	6+015	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
5+990	6+365	Camino agrícola asfaltado 5 m	Rep. M. dcha
6+345		Camino agrícola asfaltado 5 m. Camí de les Canyades	P.I.
6+327	6+849	Camino agrícola en tierra 3 m	Rep. M. izda
6+860	7+133	Camino agrícola en tierra 3 m	Rep. M. izda
7+090		Camino agrícola asfaltado 4,5 m. Calle Estación Ferrocarril	P.S.
7+133	7+259	Acceso a parcela en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
7+459	7+662	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
8+060	8+150	Acceso a parcela en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
10+105		Vía pista 6 m	P.I.
10+245		Camino agrícola asfaltado 3 m	P.I.
10+596	10+814	Acceso a parcela en tierras 3 m	Rep. M. izda
10+936	12+055	Acceso a parcela en tierras 3 m	Rep. M. izda
11+176		Vía pista 6 m	P.S. Prolongación existente
11+207	11+838	Camino agrícola en tierra 6 m	Rep. M. izda
11+838		Camino agrícola asfaltado 4 m	P.I.
11+838	12+895	Camino agrícola en tierra 6 m	Rep. M. izda
12+925		Carretera CV-678	P.S. Prolongación existente
12+958	13+217	Camino agrícola en tierra 4 m	Rep. M. izda
13+395	14+057	Camino agrícola en tierra 4 m	Rep. M. izda
14+220	14+520	Camino agrícola en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
14+544		Camino agrícola asfaltado 6 m	P.S. Prolongación existente
14+567	15+115	Camino agrícola en tierra 3,5 m	Rep. M. izda
15+880		Camino agrícola asfaltado 6 m y P.S. 12 m	P.S. Prolong. exis. y rep. M. izda
16+453	16+607	Camino agrícola en tierra 3,5 m	Rep. M. izda
17+575		Camino agrícola asfaltado 4,5 m	P.I.
17+445	17+575	Camino agrícola en tierra 3 m	Rep. M. dcha
17+575	17+760	Camino agrícola asfaltado 4,5 m	Rep. M. dcha
18+165	18+424	Camino agrícola asfaltado 4 m	Rep. ambas márgenes
18+520		Camino agrícola asfaltado 4,5 m	P.S.
18+565	18+610	Camino agrícola asfaltado 4 m	Rep. M. dcha
19+253		Camino agrícola en tierra 5 m	P.S.

3.3.- Tramo 3. Denia - Calpe

3.3.1.- Alternativa 3C y 3C(BIS)

Las Alternativa 3C y 3C(BIS) se sitúan en paralelo a la autopista AP-7 durante los primeros 3600 m aproximadamente hasta el cruce con la carretera CV-725 que conecta la autopista con Denia. Varios viaductos en este primer sector favorecen la permeabilidad transversal y reducen el número de reposiciones a tan sólo dos pasos inferiores. Lo mismo ocurre en el siguiente sector de este tramo que bordea la elevación orográfica denominada “Muntanya de la Sella” por el noreste hasta buscar la penetración al núcleo de población de Denia adosada a la actual plataforma de la línea TRAM. En él se cruza la propia CV-725 y la N-332 mediante sendos viaductos, por lo que no es necesaria su reposición, quedando como afección más significativa del tramo la que se produce a la carretera CV-724, para cuya continuidad se prevé un paso superior. En el sector que se sitúa paralelo a la línea del TRAM hasta penetrar en Denia, se resuelven otros dos cruces transversales, siendo el más importante el que afecta a la carretera CV-735 que se salva mediante un paso superior.

A continuación se incluye una tabla con las reposiciones, coincidentes con los de la Alternativa 3C(BIS).

P.K. inicio	P.K. final	Vial a reponer	Tipo de reposición
0+800	1+102	Camino agrícola en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
2+062		Camino agrícola asfaltado 4,5 m	P.I.
2+055	2+170	Acceso a parcela en tierra 3,5 m	Rep. M. izda
4+060		Camino agrícola en tierras 2,5 m	P.I.
4+400	4+555	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. dcha
4+763	5+033	Camino agrícola en tierra 3,5 m	Rep. M. izda
5+036		Camino agrícola asfaltado 3 m	P.I.
5+425	5+557	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. dcha
5+550		Camino agrícola asfaltado 3,5 m	P.S.
5+542	5+760	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
6+017		Carretera CV-724	P.S.
6+580	6+880	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
7+280		Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Camí de L'Advocat	P.S.
7+630		Camino agrícola asfaltado 4 m	P.S.
8+440		Carretera CV-735	P.S.
8+240	8+442	Camino agrícola asfaltado 3,5 m	Rep. M. dcha
8+595	8+725	Camino agrícola en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
9+154	9+795	Camino agrícola asfaltado 4 m	Rep. M. izda
10+300		Camino agrícola asfaltado 6,5 m. Calle Artemís	P.I. Prolongación existente
11+000	11+144	Acceso a parcela en tierra 2,5 m	

3.3.2.- Alternativa 3D

Esta alternativa muestra un trazado idéntico al de la Alternativa 3C sin la entrada al núcleo de población de Denia, es decir, realiza un recorrido paralelo al de la AP-7 hasta el PK 3+500 en donde el trazado se separa de la AP-7 para bordear por el norte de la elevación orográfica denominada “Muntanya de la Sella”.

En el tramo recto situado al norte de la Muntanya de la Sella se plantea una estación intermodal con la línea TRAM realizando una variante a ésta última.

Así pues, las reposiciones de esta alternativa son prácticamente las mismas de la anterior, excepción hecha de las del ramal de acceso a Denia (tramo Valencia – Denia de la Alternativa 3C a partir del P.K. 8+240 hasta el final)

P.K. inicio	P.K. final	Vial a reponer	Tipo de reposición
0+800	1+102	Camino agrícola en tierra 2,5 m	Rep. M. izda
2+062		Camino agrícola asfaltado 4,5 m	P.I.
2+055	2+170	Acceso a parcela en tierra 3,5 m	Rep. M. izda
4+060		Camino agrícola en tierras 2,5 m	P.I.
4+400	4+555	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. dcha
4+763	5+034	Camino agrícola en tierra 3,5 m	Rep. M. izda
5+037		Camino agrícola asfaltado 3 m	P.I.
5+437	5+548	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. dcha
5+548		Camino agrícola asfaltado 3,5 m	P.S.
5+548	5+712	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
5+936		Carretera CV-724	P.S.
6+656	6+850	Acceso a parcela en tierra 3 m	Rep. M. izda
6+858	7+232	Acceso a parcela en tierra 2,5 m	Rep. M. dcha
7+273		Camino agrícola asfaltado 4 m	P.S.
VARIANTE TRAM			
1+215		Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Camí de L'Advocat	P.I.
0+825	1+215	Camino agrícola asfaltado 3,5 m. Camí de L'Advocat	Rep. M. dcha

4.- SITUACIONES PROVISIONALES

A continuación se enumeran aquellos viales que han requerido en su reposición de situaciones provisionales.

4.1.- Alternativas**4.1.1.- Alternativa 2A**

EJE	PK	VIAL	AFECCIÓN	REPOSICIÓN DEFINITIVA	ESTRUCTURA	SITUACION PROVISIONAL
TRONCO	1+665	CV-674	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO SUPERIOR	PASO SUPERIOR 1+665	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA
TRONCO	0+083	CV-673	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO INFERIOR	PASO INFERIOR 0+083	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA
TRONCO	11+838	CV+678	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO SUPERIOR	PASO SUPERIOR 11+838	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA

4.1.2.- Alternativa 2B

EJE	PK	VIAL	AFECCIÓN	REPOSICIÓN DEFINITIVA	ESTRUCTURA	SITUACION PROVISIONAL
TRONCO	0+083	CV-673	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO INFERIOR	PASO INFERIOR 0+083	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA
TRONCO	1+665	CV-674	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO SUPERIOR	PASO SUPERIOR 1+665	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA
TRONCO	3+105	CV-670	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO SUPERIOR	PASO SUPERIOR 3+105	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA
TRONCO	12+925	CV-678	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO SUPERIOR	PASO SUPERIOR 12+925	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA

4.1.3.- Alternativa 3C

EJE	PK	VIAL	AFECCIÓN	REPOSICIÓN DEFINITIVA	ESTRUCTURA	SITUACION PROVISIONAL
TRONCO	6+017	CV-724	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO SUPERIOR	PASO SUPERIOR 6+017	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA

4.1.4.- Alternativa 3C(BIS)

EJE	PK	VIAL	AFECCIÓN	REPOSICIÓN DEFINITIVA	ESTRUCTURA	SITUACION PROVISIONAL
TRONCO	6+017	CV-724	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO SUPERIOR	PASO SUPERIOR 6+017	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA

4.1.5.- Alternativa 3D

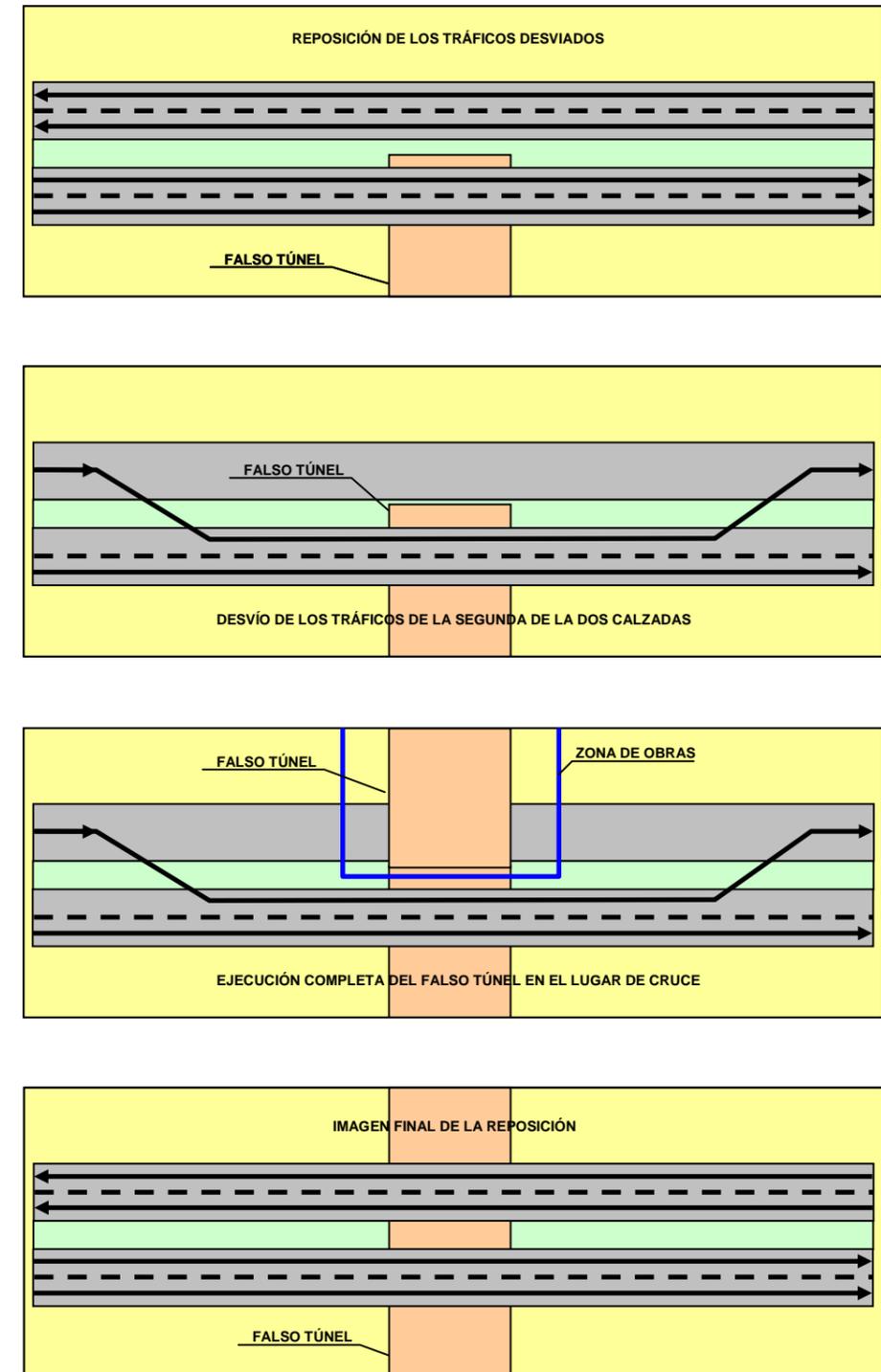
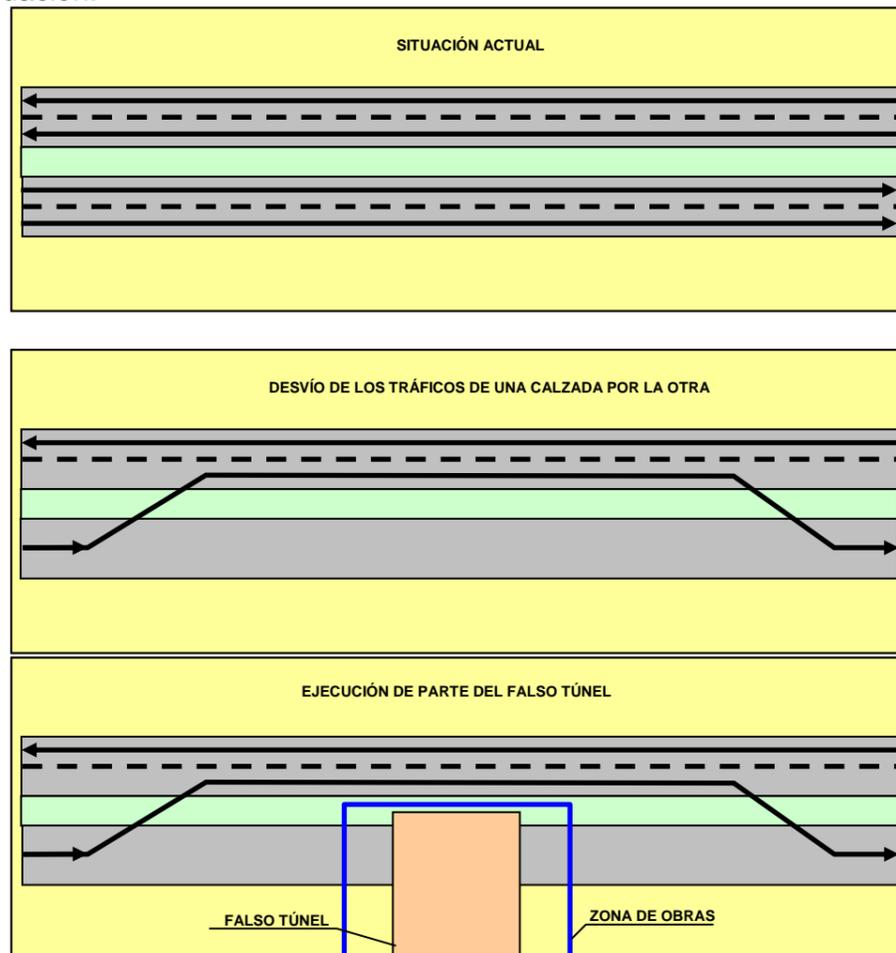
EJE	PK	VIAL	AFECCIÓN	REPOSICIÓN DEFINITIVA	ESTRUCTURA	SITUACION PROVISIONAL
TRONCO	6+017	CV-724	CRUCE EN PLATAFORMA	EJECUCIÓN DE NUEVO PASO SUPERIOR	PASO SUPERIOR 6+017	DESVÍO PROVISIONAL DE LA CARRETERA MIENTRAS SE EJECUTA LA NUEVA ESTRUCTURA

4.2.- Descripción de las Situaciones Provisionales

A continuación se van a describir, de forma general, los dos tipos de situaciones provisionales que se presentan en las reposiciones citadas en los apartados anteriores cuya diferencia estriba en si la carretera afectada presenta dos calzadas o una única calzada.

4.2.1.- Desvío de Tráficos entre dos Calzadas

Esta situación provisional se produce en aquellas situaciones en donde se ejecuta un tramo de falso túnel bajo el vial existente el cual presenta dos calzadas. La operación se basa en trasvasar los tráficos de una calzada a la otra mientras se ejecuta el falso túnel en dos tramos tal y como se muestra en los gráficos adjuntados a continuación.

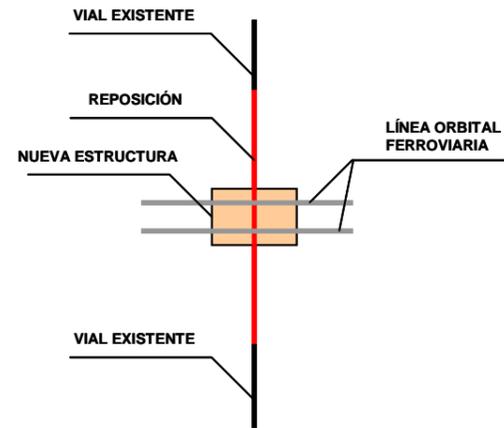
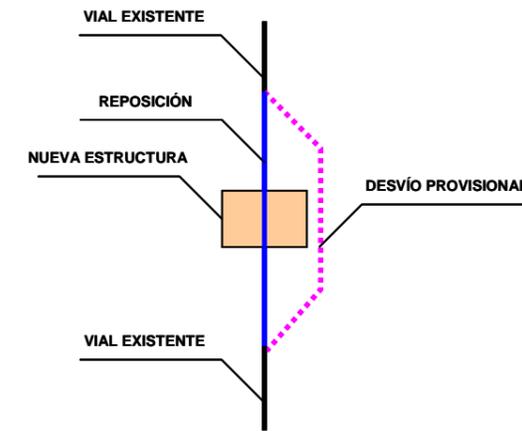
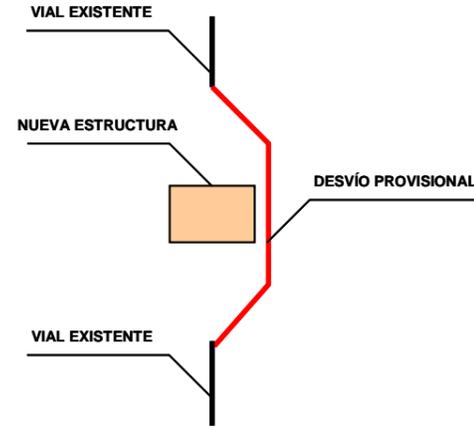
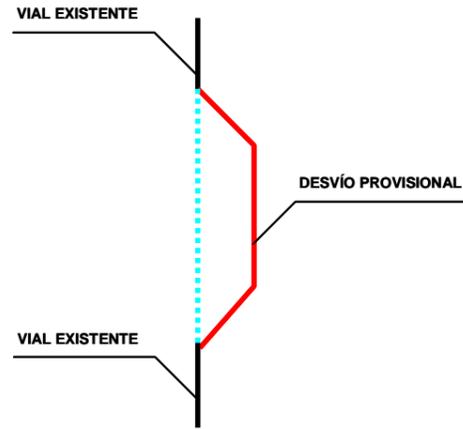
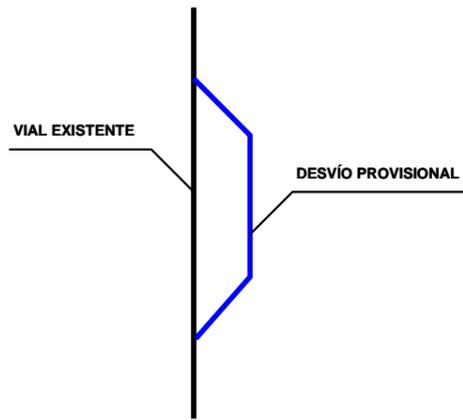


4.2.2.- Desvío Provisional de Vial mientras se Ejecuta la Estructura

Esta situación provisional se produce en aquellos casos en donde la reposición del vial discurre por un nuevo paso superior o inferior o sobre un tramo soterrado y el vial afectado presenta una única calzada.

La reposición se basa en la construcción de un desvío provisional al vial afectado mientras se ejecuta la nueva estructura y la reposición definitiva utilizando dicha estructura una vez ejecutada ésta.

A continuación se presentan unos esquemas explicativos de las fases de ejecución de este tipo de reposiciones.



- VIAL EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- - - - VIAL EXISTENTE DEMOLIDO DURANTE LA FASE
- VIAL PROYECTADO EN CONSTRUCCIÓN DURANTE LA FASE
- VIAL PROYECTADO CONSTRUÍDO EN FASES ANTERIORES
- - - - VIAL PROYECTADO DEMOLIDO DURANTE LA FASE
- ESTRUCTURA (PASO SUPERIOR O INFERIOR O FALSO TÚNEL)

5.- REPOSICIÓN DE SERVICIOS AFECTADOS, INSTALACIONES DE ABASTECIMIENTO Y RIEGO

5.1.- Introducción

El presente apartado tiene por finalidad presentar la metodología con que se tratará el problema de los servicios afectados por la construcción de la nueva línea ferroviaria Valencia – Alicante (Tren de la Costa), dentro del tramo objeto del presente Expediente, así como exponer las gestiones que habitualmente se tienen que realizar para resolver esta cuestión.

5.2.- Recopilación de los datos de servicios existentes

La identificación de los servicios existentes en la zona se realizará en función de la fase de estudio que se trate:

- En fases tempranas del estudio, cuando aún se dispone de varios corredores y combinaciones de tramos, se ha consultado de forma general la existencia de instalaciones que pueden verse afectadas por el trazado.
- Una vez identificada la alternativa optimizada a escala 5000, es viable comenzar las gestiones con las compañías y entidades públicas de una manera más exhaustiva, mediante carta o bien de forma directa, además de las preceptivas visitas de campo.

En este apartado se ocupará de identificar los servicios en la fase II del estudio para los corredores seleccionados, es decir, se limitará a un estudio general de los servicios existentes.

5.3.- Metodología para la identificación de servicios

Dado que la fase II requerirá únicamente una identificación general de los servicios más relevantes en la zona de estudio, se ha estimado suficiente realizar una consulta a través del geoportal TerraSIT de la Conselleria d'infraestructures, Territori Medi Ambient de la Generalitat Valenciana. Realizada la consulta en dicho geoportal se han identificado el número de posibles afecciones en las distintas alternativas, resultando las siguientes:

	1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
LINEA ELECTRICA ALTA TENSION (m)	41	135	1637	1908	119	132	88
CONDUCCION DE ABASTECIMIENTO (m)							
TUBERIAS (m)							
ACEQUIAS (m)	239	303	1468	1817	395	410	273
CANALES (m)	174	128	646	685	8	261	5
ACUEDUCTO (m)	196						
POSTE O TORRE TENDIDO ELÉCTRICO (ud)	1	5	32	35	2	2	2
MOLINO DE VIENTO (ud)			3	3			
POZO (ud)				1			

El geoportal solo ofrece información de las instalaciones de riego y líneas eléctricas aéreas de alta tensión, por lo que el resto de servicios se estimarán en función de la longitud de trazado que puede afectar servicios. En terreno rural es esperable una densidad inferior de servicios, mientras que en las áreas urbanas la concentración de éstos será mayor y originará un mayor número de afecciones, de ahí que se recurra a los datos de las expropiaciones para la estima de la afección de servicios. Para tener en cuenta la anchura de ocupación de los tramos a cielo abierto, la longitud en cada tipo de terreno (rural o urbano) se calculará por porcentaje, obtenido a partir de las áreas calculadas en las expropiaciones, en lugar de hacer una medición directa de longitud sobre catastro.

De acuerdo al anejo de expropiaciones del presente estudio, las alternativas atraviesan los siguientes tipos terrenos, a los cuales se les ha asignado la categoría de rural o urbano:

	CLASIFICADO COMO	ALTERNATIVAS													
		1A		1B		2A		2B		3C		3Cbis		3D	
		EXP	OT	EXP	OT	EXP	OT	EXP	OT	EXP	OT	EXP	OT	EXP	OT
Arrozales	RURAL														
Bosques de coníferas	RURAL														
Frutales	RURAL	94.020	3.822	225.831	1.127	281.185	871	370.157		114.504		118.078		75.471	
Instalaciones deportivas y recreativas	URBANA									9.202		9.571		6.795	
Matorral bosoco de transición	RURAL									14.171		14.716		10.631	
Matorrales esclerófilos	RURAL									16.479		17.086		11.676	
Mosaico de cultivos	RURAL					366.087	256	382.540		136.370		150.746		81.059	
Pastizales naturales	RURAL									2.949		3.114			
Redes viarias, ferroviarias	URBANA														
Tejido urbano continuo	URBANA	2.094	12.873		4.681	2	23.026					2.908			
Tejido urbano discontinuo	URBANA									7.607		7.915		5.237	
Terrenos agrícolas, con vegetacion natural	RURAL									36.900		38.406		27.569	
Terrenos regados permanentemente	RURAL														
Viñedos	RURAL									45.732		47.581		34.169	
Zonas de extracción minera	RURAL														
Zonas en construcción	URBANA														
Zonas industriales o comerciales	URBANA	44.387	4.959	6.031		5.881		3.585		1.024		1.069			
TOTALES		140.501	21.654	231.862	5.808	653.155	24.153	756.282	0	384.938	0	411.190	0	252.607	0
RURAL			97.842		226.958		648.399		752.697		367.105		389.727		240.575
URBANA			64.313		10.712		28.909		3.585		17.833		21.463		12.032
RURAL			60,34%		95,49%		95,73%		99,53%		95,37%		94,78%		95,24%
URBANA			39,66%		4,51%		4,27%		0,47%		4,63%		5,22%		4,76%

Con estos porcentajes se calculan las longitudes equivalentes que cruzan suelo rural o urbano. Es necesario recalcar que esta longitud es del corredor asignado a cada alternativa, y no tiene porqué coincidir con la longitud total de vía.

	LONGITUD EQUIVALENTE (m)						
	1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
TOTAL	6.793	6.307	18.543	19.461	11.444	12.128	7.157
SUBTERRANEA	0	0	1750	1750	0	0	0
EN SUPERFICIE	6.793	6.307	16.793	17.711	11.444	12.128	7.157

ÁREAS %	OCUPACIÓN DE TERRENOS (%)						
	1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
RURAL	60,34%	95,49%	95,73%	99,53%	95,37%	94,78%	95,24%
URBANA	39,66%	4,51%	4,27%	0,47%	4,63%	5,22%	4,76%

	LONGITUD DE ALTERNATIVAS CON AFECCIONES (km)						
	1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
RURAL	4.099	6.023	16.076	17.628	10.914	11.495	6.816
URBANA	2.694	284	717	83	530	633	341
RURAL (km)	4,10	6,02	16,08	17,63	10,91	11,50	6,82
URBANA (km)	2,69	0,28	0,72	0,08	0,53	0,63	0,34

Finalmente se realizará una estimación del número de servicios afectados por la nueva infraestructura. Aparte de los identificados en el geoportal, se calcularán los demás mediante un ratio en función de la longitud de trazado basado en los servicios afectados de proyectos de trazado de ferrocarril de similares características y obras de carácter urbano. El método permitirá aproximar el número de servicios interceptados por la traza, independientemente de la longitud.

	SERVICIOS CONSIDERADOS	RATIO SERVICIOS AFECTADOS
RURAL	Líneas Eléctricas (MT)	0,5 ud/km
	Abastecimiento	1 ud/km
	Gasoductos	0,3 ud/km
URBANO	Líneas Eléctricas (MT + BT)	2,5 ud/km
	Telecomunicaciones	3 ud/km
	Abastecimiento	5 ud/km
	Saneamiento	4 ud/km
	Gas	3 ud/km
	Alumbrado Público	8 ud/km
Semaforización	8 ud/km	

		LONGITUDES A CIELO ABIERTO (KM)						
		1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
RURAL		8,48	22,14	62,53	75,27	36,71	38,97	24,06
URBANA		5,57	1,05	2,79	0,36	1,78	2,15	1,20
		ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE SERVICIOS AFECTADOS POR ALTERNATIVA						
		1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
RURAL		4,10	6,02	16,08	17,63	10,91	11,50	6,82
URBANA		2,69	0,28	0,72	0,08	0,53	0,63	0,34

	SERVICIOS CONSIDERADOS	RATIO SERVICIOS AFECTADOS		1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
RURAL	Líneas Eléctricas (MT)	0,5	ud/km	2	3	8	9	5	6	3
	Abastecimiento	1	ud/km	4	6	16	18	11	12	7
	Gasoductos	0,3	ud/km	1	2	5	5	3	3	2
URBANO	Líneas Eléctricas (MT + BT)	2,5	ud/km	7	1	2	0	1	2	1
	Telecomunicaciones	3	ud/km	8	1	2	0	2	2	1
	Abastecimiento	5	ud/km	13	1	4	0	3	3	2
	Saneamiento	4	ud/km	11	1	3	0	2	3	1
	Gas	3	ud/km	8	1	2	0	2	2	1
	Alumbrado Público	8	ud/km	22	2	6	1	4	5	3
Semaforización	8	ud/km	22	2	6	1	4	5	3	

5.4.- Resumen de resultados

Finalmente considerando estos servicios más los identificados en el geoportal, se obtiene la tabla final de resumen de afecciones

	1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
LÍNEA ELÉCTRICA ALTA TENSION (m)	41	135	1637	1908	119	132	88
CONDUCCION DE ABASTECIMIENTO (m)	0	0	0	0	0	0	0
TUBERIAS (m)	0	0	0	0	0	0	0
ACEQUIAS (m)	239	303	1468	1817	395	410	273
CANALES (m)	174	128	646	685	8	261	5
ACUEDUCTO (m)	196	0	0	0	0	0	0
POSTE O TORRE TENDIDO ELÉCTRICO (ud)	1	5	32	35	2	2	2
MOLINO DE VIENTO (ud)	0	0	3	3	0	0	0
POZO (ud)	0	0	0	1	0	0	0
Líneas Eléctricas (MT + BT) (ud)	9	4	10	9	6	8	4
Telecomunicaciones (ud)	8	1	2	0	2	2	1
Abastecimiento (ud)	17	7	20	18	14	15	9
Saneamiento (ud)	11	1	3	0	2	3	1
Gas (ud)	8	1	2	0	2	2	1
Alumbrado Público (ud)	22	2	6	1	4	5	3
Semaforización (ud)	22	2	6	1	4	5	3
Gasoductos (distribución) (ud)	1	2	5	5	3	3	2

5.5.- Valoración de los servicios afectados

		MEDICIONES. SERVICIOS AFECTADOS							
		PRECIO	1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
LINEA ELECTRICA ALTA TENSION (m)	m	750,00 €	41	135	1637	1908	119	132	88
POSTE O TORRE TENDIDO ELÉCTRICO (ud)	ud	15.000,00 €	1	5	32	35	2	2	2
MOLINO DE VIENTO (ud)	ud	125.000,00 €	0	0	3	3	0	0	0
POZO	ud	6.000,00 €	0	0	0	1	0	0	0
Líneas Eléctricas (MT + BT) (ud)	ud	50.000,00 €	9	4	10	9	6	8	4
Telecomunicaciones (ud)	ud	7.500,00 €	8	1	2	0	2	2	1
Abastecimiento (ud)	ud	8.000,00 €	17	7	20	18	14	15	9
Saneamiento (ud)	ud	15.000,00 €	11	1	3	0	2	3	1
Gas (ud)	ud	18.000,00 €	8	1	2	0	2	2	1
Alumbrado Público (ud)	ud	5.000,00 €	22	2	6	1	4	5	3
Semaforización (ud)	ud	10.000,00 €	22	2	6	1	4	5	3
Gasoductos (distribución) (ud)	ud	25.000,00 €	1	2	5	5	3	3	2

		VALORACIÓN (€). SERVICIOS AFECTADOS							
		PRECIO	1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
LINEA ELECTRICA ALTA TENSION (m)	m	750,00 €	30.750,00 €	101.250,00 €	1.227.750,00 €	1.431.000,00 €	89.250,00 €	99.000,00 €	66.000,00 €
POSTE O TORRE TENDIDO ELÉCTRICO (ud)	ud	15.000,00 €	15.000,00 €	75.000,00 €	480.000,00 €	525.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €
MOLINO DE VIENTO (ud)	ud	125.000,00 €	0,00 €	0,00 €	375.000,00 €	375.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
POZO	ud	6.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	6.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Líneas Eléctricas (MT + BT) (ud)	ud	50.000,00 €	450.000,00 €	200.000,00 €	500.000,00 €	450.000,00 €	300.000,00 €	400.000,00 €	200.000,00 €
Telecomunicaciones (ud)	ud	7.500,00 €	60.000,00 €	7.500,00 €	15.000,00 €	0,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	7.500,00 €
Abastecimiento (ud)	ud	8.000,00 €	136.000,00 €	56.000,00 €	160.000,00 €	144.000,00 €	112.000,00 €	120.000,00 €	72.000,00 €
Saneamiento (ud)	ud	15.000,00 €	165.000,00 €	15.000,00 €	45.000,00 €	0,00 €	30.000,00 €	45.000,00 €	15.000,00 €
Gas (ud)	ud	18.000,00 €	144.000,00 €	18.000,00 €	36.000,00 €	0,00 €	36.000,00 €	36.000,00 €	18.000,00 €
Alumbrado Público (ud)	ud	5.000,00 €	110.000,00 €	10.000,00 €	30.000,00 €	5.000,00 €	20.000,00 €	25.000,00 €	15.000,00 €
Semaforización (ud)	ud	10.000,00 €	220.000,00 €	20.000,00 €	60.000,00 €	10.000,00 €	40.000,00 €	50.000,00 €	30.000,00 €
Gasoductos (distribución) (ud)	ud	25.000,00 €	25.000,00 €	50.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	75.000,00 €	75.000,00 €	50.000,00 €
TOTAL			1.355.750,00 €	552.750,00 €	3.053.750,00 €	3.071.000,00 €	747.250,00 €	895.000,00 €	503.500,00 €
20% SERVICIOS NO DETECTADOS		20,00%	271.150,00 €	110.550,00 €	610.750,00 €	614.200,00 €	149.450,00 €	179.000,00 €	100.700,00 €
			1.626.900,00 €	663.300,00 €	3.664.500,00 €	3.685.200,00 €	896.700,00 €	1.074.000,00 €	604.200,00 €

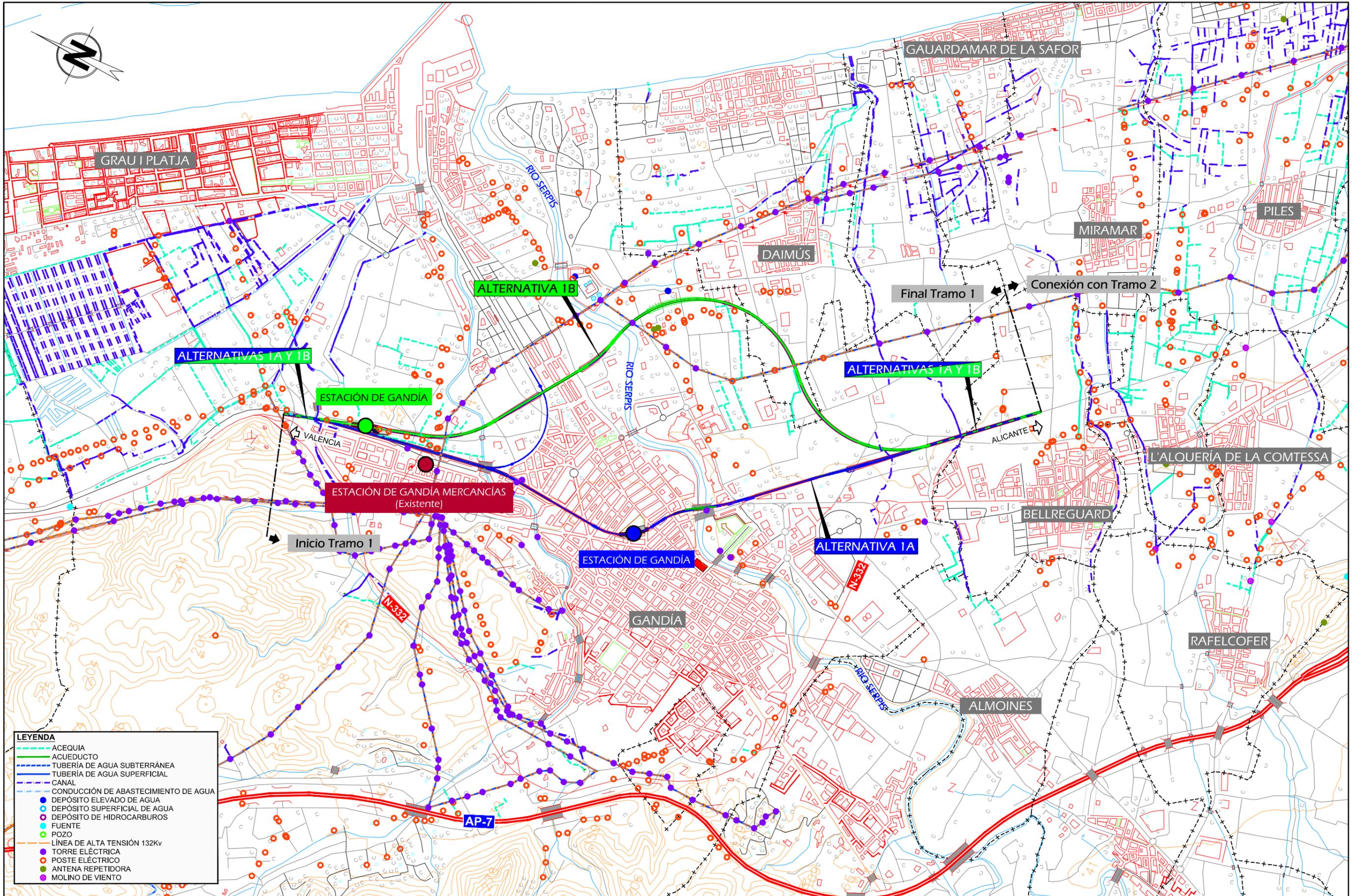
En cuanto a las servidumbres de riego:

		MEDICIONES. SERVIDUMBRES DE RIEGO							
		PRECIO	1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
CONDUCCION DE ABASTECIMIENTO (m)	m	100,00 €	0	0	0	0	0	0	0
TUBERIAS (m)	m	50,00 €	0	0	0	0	0	0	0
ACEQUIAS (m)	m	150,00 €	239	303	1468	1817	395	410	273
CANALES (m)	m	300,00 €	174	128	646	685	8	261	5
ACUEDUCTO (m)	m	600,00 €	196	0	0	0	0	0	0
	km	75.000,00 €	6,79	6,31	16,79	17,71	11,44	12,13	7,16

		VALORACIÓN DE SERVIDUMBRES DE RIEGO (€)							
		PRECIO	1A	1B	2A	2B	3C	3Cbis	3D
CONDUCCION DE ABASTECIMIENTO (m)	m	100,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TUBERIAS (m)	m	50,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
ACEQUIAS (m)	m	150,00 €	35.850,00 €	45.450,00 €	220.200,00 €	272.550,00 €	59.250,00 €	61.500,00 €	40.950,00 €
CANALES (m)	m	300,00 €	52.200,00 €	38.400,00 €	193.800,00 €	205.500,00 €	2.400,00 €	78.300,00 €	1.500,00 €
ACUEDUCTO (m)	m	600,00 €	117.600,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	km	75.000,00 €	509.250,00 €	473.250,00 €	1.259.250,00 €	1.328.250,00 €	858.000,00 €	909.750,00 €	537.000,00 €
			714.900,00 €	557.100,00 €	1.673.250,00 €	1.806.300,00 €	919.650,00 €	1.049.550,00 €	579.450,00 €

APÉNDICE Nº 1. PLANOS

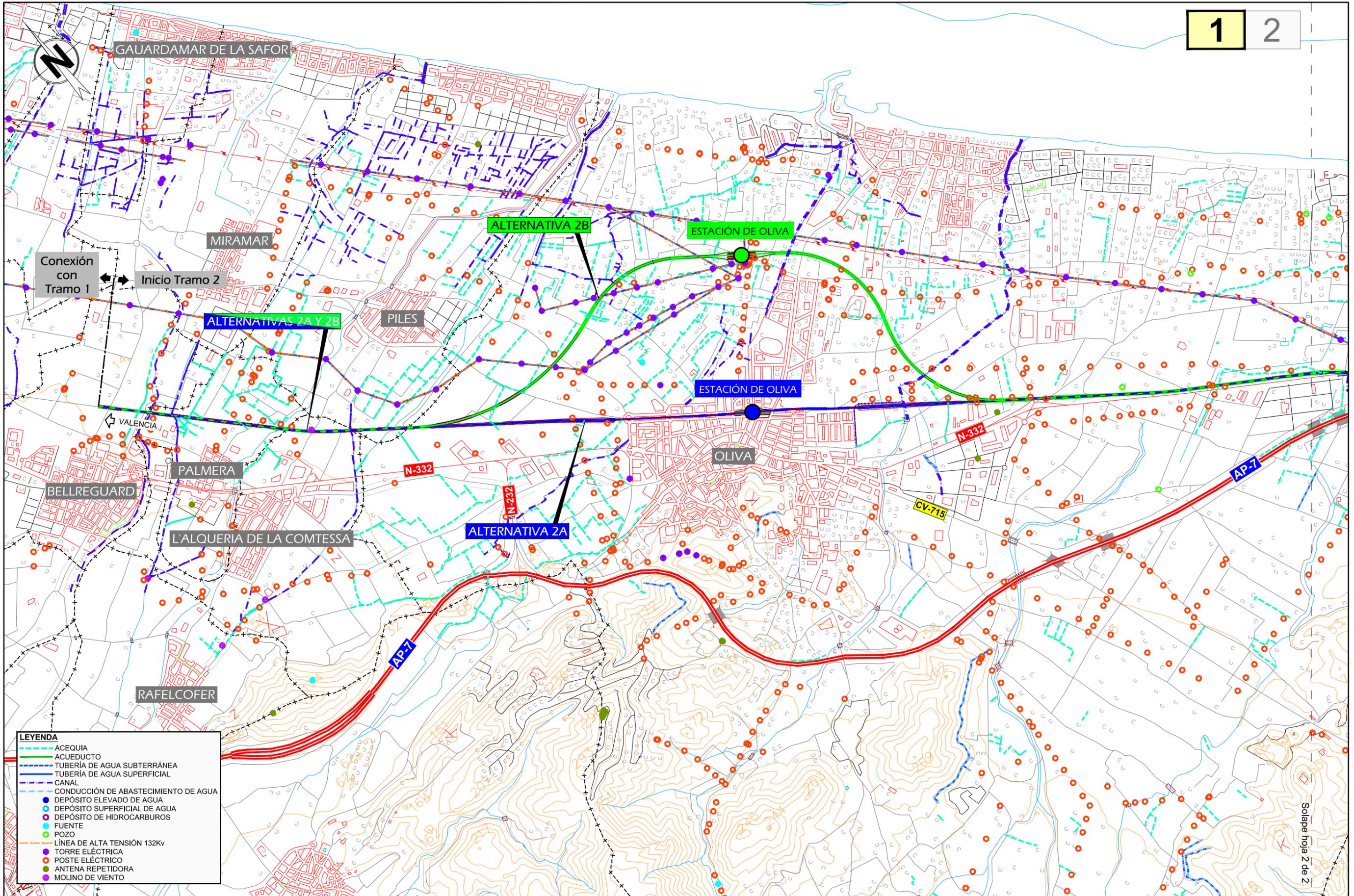
\\PlanosA_13_01_Servicios_Tramo1.dwg



LEYENDA

- ACEQUIA
- ACUEDUCTO
- TUBERÍA DE AGUA SUBTERRÁNEA
- TUBERÍA DE AGUA SUPERFICIAL
- CANAL
- CONDUCCIÓN DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
- DEPÓSITO ELEVADO DE AGUA
- DEPÓSITO SUPERFICIAL DE AGUA
- DEPÓSITO DE HIDROCARBUROS
- FUENTE
- POZO
- LÍNEA DE ALTA TENSIÓN 132kV
- TORRE ELÉCTRICA
- POSTE ELÉCTRICO
- ANTENA REPETIDORA
- MOLINO DE VIENTO

<p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y TURISMO</p> <p>SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</p>	TÍTULO	AUTOR	ESCALA ORIGINAL A3	FECHA	Nº DE PLANO	TÍTULO DEL PLANO
		ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)	JAVIER CASADO BARAHONA	1:25.000	FEBRERO 2018	A.13.1	ANEJO Nº13. REPOSICIÓN DE VIALES, SERVIDUMBRES Y SERVICIOS
						HOJA 1 DE 1	Servicios y Servidumbres de Abastecimiento de Riego Afectados Tramo 1
				NUMÉRICA	GRÁFICA		



LEYENDA

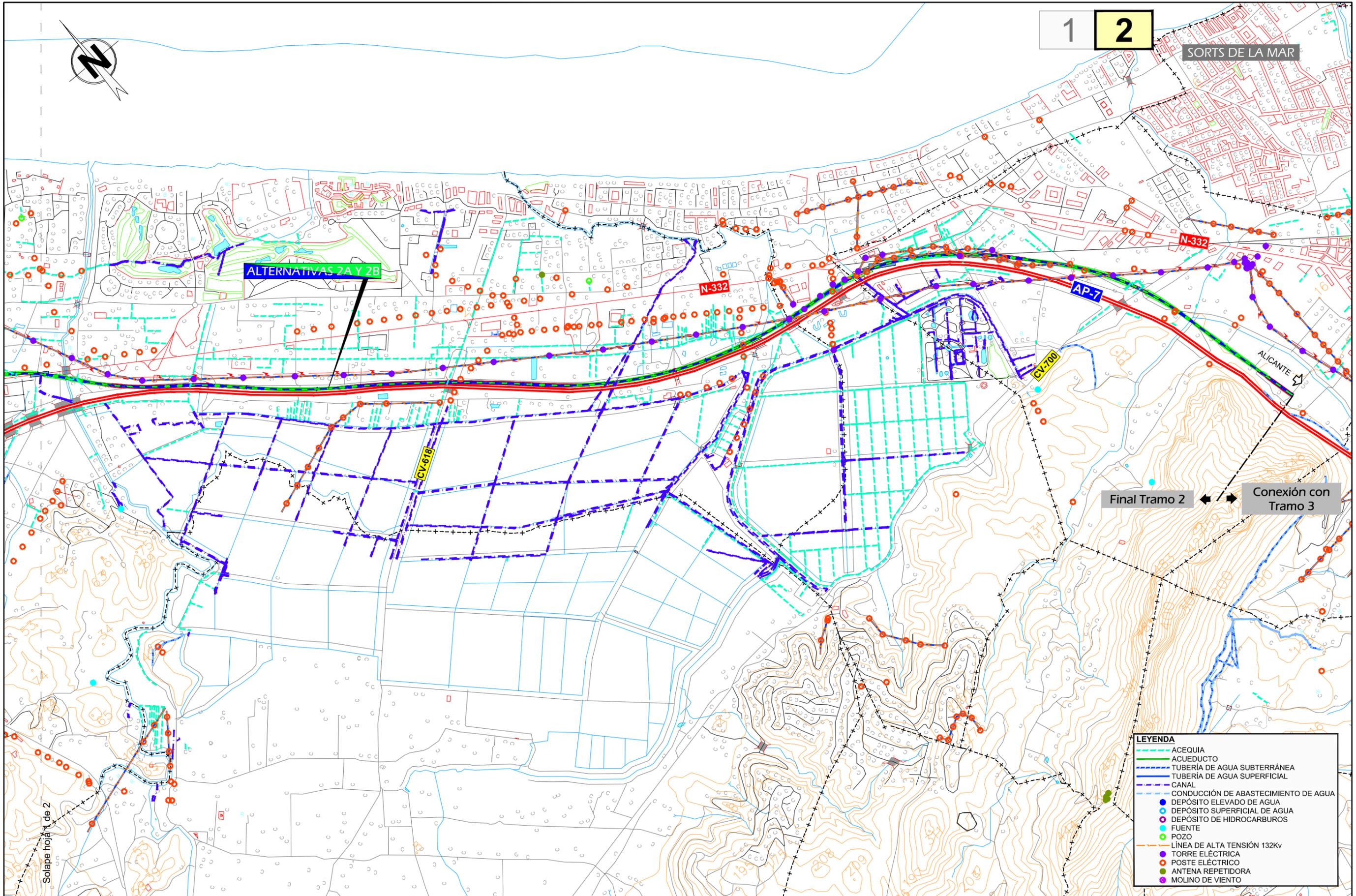
- ACEQUIA
- ACUEDUCTO
- TUBERÍA DE AGUA SUBTERRÁNEA
- TUBERÍA DE AGUA SUPERFICIAL
- CANAL
- CONDUCCIÓN DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
- DEPÓSITO ELEVADO DE AGUA
- DEPÓSITO SUPERFICIAL DE AGUA
- DEPÓSITO DE HIDROCARBUROS
- FUENTE
- POZO
- LÍNEA DE ALTA TENSIÓN 132kV
- TORRE ELÉCTRICA
- POSTE ELÉCTRICO
- ANTENA REPETIDORA
- MOLINO DE VIENTO

\\PlanosA_13_02_Servicios_Tramo2.dwg

Solape hoja 2 de 2

 <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA</p>	<p>TÍTULO</p> <p>ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)</p>	<p>AUTOR</p>  <p>JAVIER CASADO BARAHONA</p>	<p>ESCALA ORIGINAL A3</p> <p>1:25.000</p>  <p>NUMÉRICA GRÁFICA</p>	<p>FECHA</p> <p>FEBRERO 2018</p>	<p>Nº DE PLANO</p> <p>A.13.2</p> <p>HOJA 1 DE 2</p>	<p>TÍTULO DEL PLANO</p> <p>ANEJO Nº13. REPOSICIÓN DE VIALES, SERVIDUMBRES Y SERVICIOS</p> <p>Servicios y Servidumbres de Abastecimiento de Riego Afectados Tramo 2</p>
	<p>SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</p>						

\\PlanosA_13_02_Servicios_Tramo2.dwg



1 2

SORTS DE LA MAR

ALTERNATIVAS 2A Y 2B

N-332

N-332

AP-7

ALICANTE

CV-618

CV-700

Final Tramo 2

Conexión con Tramo 3

Solape hoja de 2

- LEYENDA**
- ACEQUIA
 - ACUEDUCTO
 - TUBERIA DE AGUA SUBTERRANEA
 - TUBERIA DE AGUA SUPERFICIAL
 - CANAL
 - CONDUCCION DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
 - DEPOSITO ELEVADO DE AGUA
 - DEPOSITO SUPERFICIAL DE AGUA
 - DEPOSITO DE HIDROCARBUROS
 - FUENTE
 - POZO
 - LINEA DE ALTA TENSION 132kv
 - TORRE ELECTRICA
 - POSTE ELECTRICO
 - ANTENA REPETIDORA
 - MOLINO DE VIENTO



SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE
Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

**ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)**

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

ESCALA ORIGINAL A3

1:25.000

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA

FEBRERO 2018

Nº DE PLANO

A.13.2

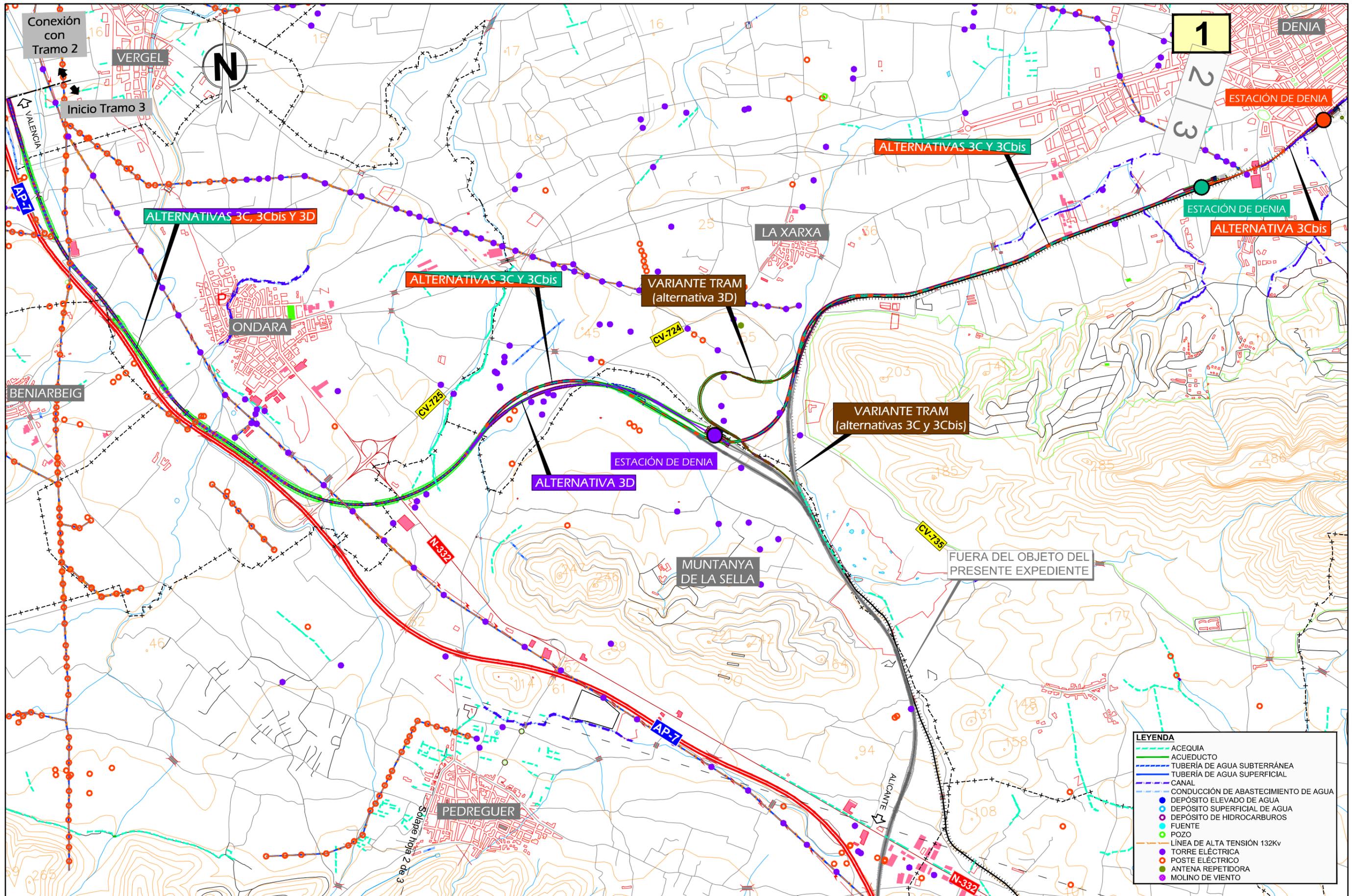
HOJA 2 DE 2

TÍTULO DEL PLANO

**ANEJO Nº13. REPOSICIÓN DE VIALES, SERVIDUMBRES
Y SERVICIOS**

Servicios y Servidumbres de Abastecimiento de Riego Afectados
Tramo 2

\\PlanosA_13_03_Servicios_Tramo3.dwg



LEYENDA	
	ACEQUIA
	ACUEDUCTO
	TUBERÍA DE AGUA SUBTERRÁNEA
	TUBERÍA DE AGUA SUPERFICIAL
	CANAL
	CONDUCCIÓN DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
	DEPÓSITO ELEVADO DE AGUA
	DEPÓSITO SUPERFICIAL DE AGUA
	DEPÓSITO DE HIDROCARBUROS
	FUENTE
	POZO
	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN 132kv
	TORRE ELÉCTRICA
	POSTE ELÉCTRICO
	ANTENA REPETIDORA
	MOLINO DE VIENTO



SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE
Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO
**ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)**

AUTOR

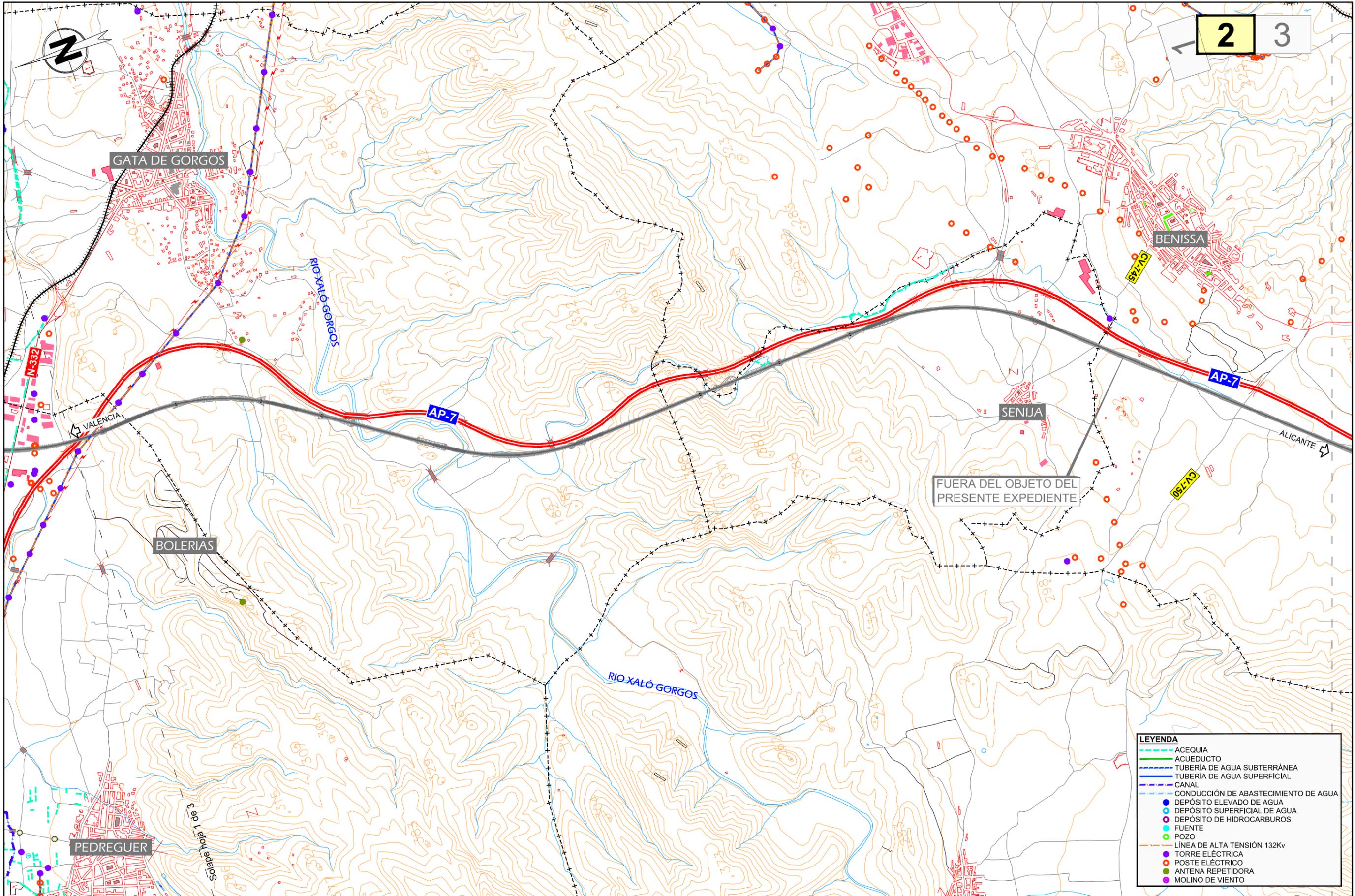
JAVIER CASADO BARAHONA

ESCALA ORIGINAL A3
1:25.000
0 250 500 m
NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA
FEBRERO
2018

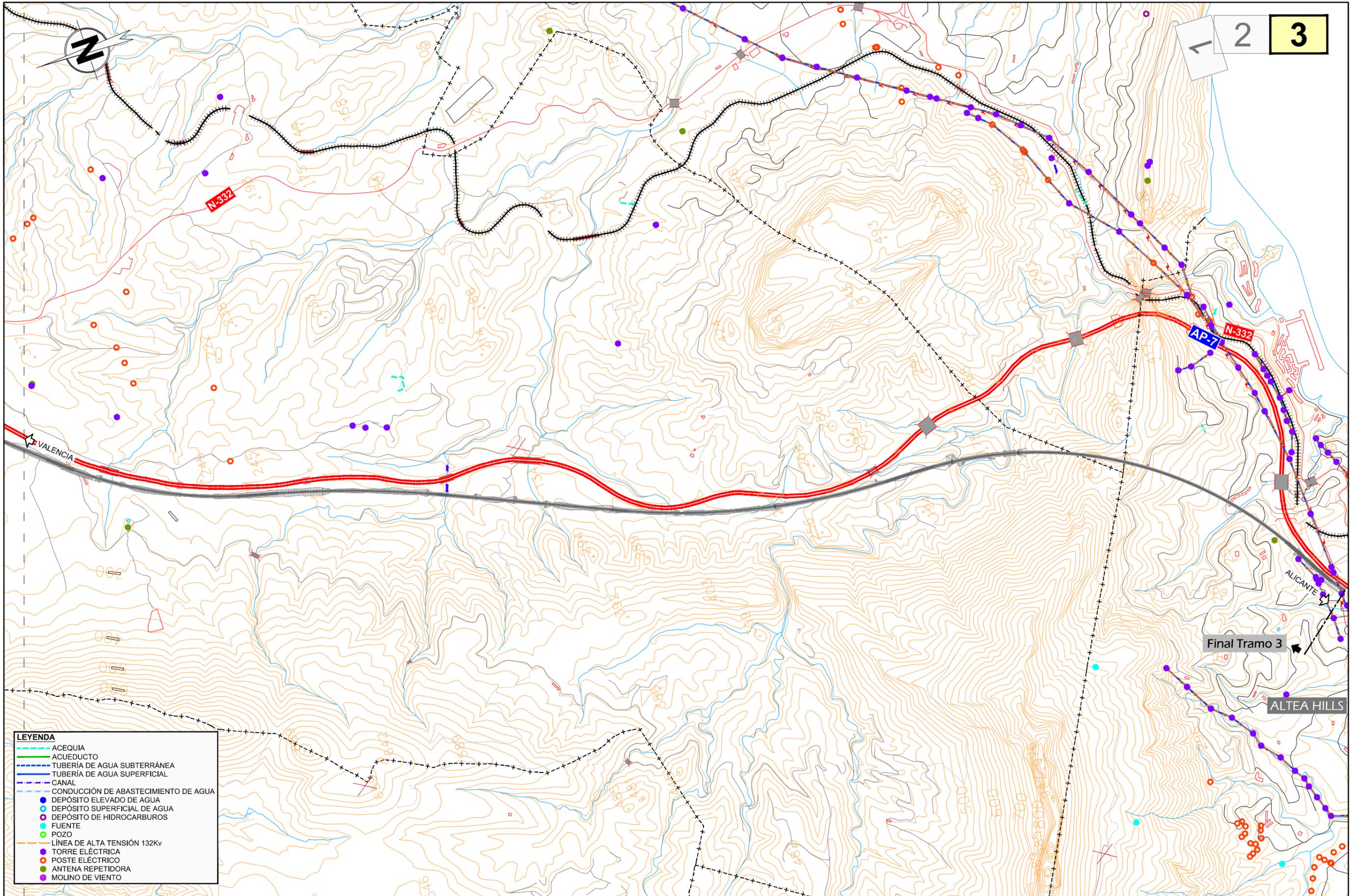
Nº DE PLANO
A.13.3
HOJA 1 DE 3

TÍTULO DEL PLANO
**ANEJO Nº13. REPOSICIÓN DE VIALES, SERVIDUMBRES
Y SERVICIOS**
Servicios y Servidumbres de Abastecimiento de Riego Afectados
Tramo 3



LEYENDA	
	ACEQUIA
	ACUEDUCTO
	TUBERÍA DE AGUA SUBTERRÁNEA
	TUBERÍA DE AGUA SUPERFICIAL
	CANAL
	CONDUCCIÓN DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
	DEPÓSITO ELEVADO DE AGUA
	DEPÓSITO SUPERFICIAL DE AGUA
	DEPÓSITO DE HIDROCARBUROS
	FUENTE
	POZO
	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN 132kV
	TORRE ELÉCTRICA
	POSTE ELÉCTRICO
	ANTENA REPETIDORA
	MOLINO DE VIENTO

\\PlanosA_13_03_Servicios_Tramo3.dwg



LEYENDA

- ACEQUIA
- ACUEDUCTO
- TUBERÍA DE AGUA SUBTERRÁNEA
- TUBERÍA DE AGUA SUPERFICIAL
- CANAL
- CONDUCCIÓN DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
- DEPÓSITO ELEVADO DE AGUA
- DEPÓSITO SUPERFICIAL DE AGUA
- DEPÓSITO DE HIDROCARBUROS
- FUENTE
- POZO
- LÍNEA DE ALTA TENSIÓN 132kv
- TORRE ELÉCTRICA
- POSTE ELÉCTRICO
- ANTENA REPETIDORA
- MOLINO DE VIENTO



SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE
Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

**ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)**

AUTOR

Javier Casado Barahona

TRN
Ingeniería

JAVIER CASADO BARAHONA

ESCALA ORIGINAL A3

1:25.000

0 250 500 m

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA

FEBRERO
2018

Nº DE PLANO

A.13.3

HOJA 3 DE 3

TÍTULO DEL PLANO

**ANEJO Nº13. REPOSICIÓN DE VIALES, SERVIDUMBRES
Y SERVICIOS**

Servicios y Servidumbres de Abastecimiento de Riego Afectados
Tramo 3